



ENAC Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto e Bilancio Sociale

2015

PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Tel. +39 06 44596-1

PEC: protocollo@pec.enac.gov.it

www.enac.gov.it

PRESIDENTE

Vito Riggio

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

In attesa ricostituzione Organo

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Giampaolo Bologna (Presidente)

Carmelo Caruso

Sergio Zanetti

DIRETTORE GENERALE

Alessio Quaranta

Coordinamento editoriale

Maria Pastore

Responsabile Funzione Organizzativa

Comunicazione Istituzionale

Con la collaborazione di

Maria Elena Taormina

Direttore del Personale

Responsabile della Trasparenza

Francesca Miceli

Funzione Organizzativa

Comunicazione Istituzionale

Loredana Rosati

Responsabile Funzione Organizzativa

Contatti con la Stampa

Silvia Mone

Direzione Generale - Staff Presidente

Si ringraziano tutte le strutture dell'ENAC
per i contributi informativi

Progetto grafico, traduzione e stampa:

Gemmagraf 2007 Srl

Finito di stampare nel mese di giugno 2016





ENAC

Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto e Bilancio Sociale 2015



INTERVENTI

Vito Riggio

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Benedetto Marasà

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Fabrizio Palenzona

PRESIDENTE
ASSAEROPORTI



VITO RIGGIO

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

EVOLUZIONE DEL MERCATO E STRATEGIE DI INVESTIMENTO

Gli ultimi decenni hanno visto affermarsi sempre più l'aereo quale trasporto di massa al pari delle altre modalità, dal trasporto automobilistico a quello ferroviario. Non è quindi azzardato affermare che il XXI secolo sarà il secolo del trasporto aereo, soprattutto se rapportato ai grandi fenomeni che stanno ridisegnando il mondo moderno e alle relazioni tra i Paesi e i settori produttivi con il mercato dei consumi, e in particolare alle scelte politiche a favore della globalizzazione.

Il trasporto aereo è infatti per sua natura un sistema internazionale in cui non è possibile erigere muri, ma è necessario disporre di una politica di sostegno allo sviluppo che pur fondandosi sui consolidati concetti di liberalizzazione, non si basi semplicemente sulla capacità della concorrenza di creare sviluppo.

Una riflessione recente viene dagli Stati Uniti con il libro "Zero to one"¹, scritto da un creatore di start-up, che sottolinea come la concorrenza è certamente uno strumento, ma se di base non ci sono lo sviluppo, la capacità di reddito e la capacità di spesa, la concorrenza diventa un feticcio.

È peraltro evidente che il settore del trasporto aereo in particolare risente dell'attuale momento di grande affanno che l'Europa sta vivendo, sia per la difficoltà a superare la persistente crisi economica sia per le nuove minacce terroristiche e i conseguenti impatti sulle necessità di mobilità.

L'Europa, forse con qualche ritardo sulle aspettative degli operatori del settore, reagisce ai temi di fondo dello sviluppo economico dell'Unione affrontando i temi della competitività del sistema europeo attraverso la definizione di una strategia per l'aviazione civile i cui ambiti vanno dagli accordi di traffico globali alla proprietà sostanziale dei vettori aerei e conseguenti limiti agli investimenti stranieri, dalla capacità del sistema aeroportuale all'attuazione del Cielo Unico Europeo, dalla sostenibilità ambientale ai nuovi modelli di business degli operatori aerei.

L'Italia partecipa attivamente alla definizione delle strategie europee nella consapevolezza che solo in una dimensione continentale è possibile trovare soluzione ai molti e complessi problemi che condizionano lo sviluppo del trasporto aereo, i cui tassi di crescita fanno prevedere un sostanziale raddoppio nel 2035.

Un primo passo potrebbe essere quello di semplificare le modalità di intervento legislativo, affinché la normativa europea, che spesso si sovrappone alle legislazioni dei Paesi Membri, possa tenere

¹ Zero to One: Notes on Start ups, or How to build the Future (2014).

maggiormente conto di alcune specificità nazionali e valorizzarne l'apporto senza disperdere esperienze valide per i territori che ne beneficiano.

Appare anche dalla strategia europea che la globalizzazione, accanto ai benefici che ha portato in termini di scambi economici tra Paesi e sistemi produttivi che in precedenza avevano difficoltà ad incontrarsi, ha anche portato la competizione tra gli stessi senza che le condizioni generali e di settore fossero armonizzate in modo da creare il necessario terreno per una fair competition.

È altresì evidente che gli ambiti di competizione interessano sempre più interi blocchi socio-economici ponendo sfide all'intera Europa e con essa ai singoli Paesi che la compongono.

Urge pertanto ricreare forti elementi di competitività in un settore ampiamente liberalizzato e i cui asset sono di fatto privatizzati, anche per le infrastrutture aeroportuali che, pur essendo pubbliche, sono e devono essere gestite da soggetti privati che meglio possono disporre di appropriati strumenti per operare in una economia di mercato.

Nell'assetto regolatorio europeo e nell'ambito delle strategie in corso di sviluppo, un ruolo importante e fondamentale permane in capo agli Stati Membri per dare risposta alla richiesta di capacità, in particolare quella connessa alle infrastrutture aeroportuali che rimangono nella sostanziale disponibilità del Paese.

Appare altrettanto indifferibile la necessità di trovare il modo di consentire alle imprese di mettere in moto la disponibilità dell'economia a investire nel futuro del Paese e rendere disponibili ai cittadini tutte le modalità di trasporto per viaggiare e utilizzarle nella loro complementarietà.

La sfida è rilevante e non è risolvibile semplicemente perché esistono dei nuovi capitali che sono entrati o stanno per entrare nelle società italiane, in quanto questi capitali richiedono una remunerazione che, se non basata su solidi criteri industriali, può portare a un rapido allontanamento, certamente favorito dalla globalizzazione del mercato.

In tal senso è necessario essere consapevoli che la competizione tocca anche la capacità del sistema Paese di fornire strumenti che consentano alle imprese di operare in una logica di mercato, migliorando le condizioni di trasporto e la qualità dell'offerta ai cittadini.

Oggi gli aeroporti sono strutture concorrenziali, ma esiste ancora da un lato una persistente mentalità secondo la quale si può evitare di fare i conti con il mercato e dall'altra l'idea che su strutture industriali il pubblico non possa intervenire. Bisogna fare un salto di qualità per favorire un'ulteriore crescita della cultura aeronautica e d'impresa, vivendo positivamente la fase evolutiva del settore.

L'impresa aeroportuale è una struttura industriale e, oltre ad avere più autonomia, deve poter esercitare le ampie e formali competenze e ruoli che la regolamentazione europea le attribuisce. Ma il pubblico ha il diritto-dovere di orientare i processi di sviluppo: non è infatti pensabile che lo sviluppo degli aeroporti sia determinato da specifiche tipologie di vettori, quali ad esempio le compagnie low cost che potrebbero avere interessi differenti in tema di investimenti in ragione del loro impatto sui costi. Appare infatti evidente che gli investimenti fatti per il miglioramento delle infrastrutture hanno un ciclo economico di lungo termine che non sempre coincide con i cicli di investimento dei vettori aerei che riguardano limiti temporali inferiori. Ove ciò avvenisse si potrebbero avere effetti negativi sulla capacità dell'aeroporto di fornire risposte sulle aspettative future del territorio e dei cittadini, provocando un decadimento del sistema stesso.

Lo Stato non può consentire tutto questo: ecco perché tramite lo strumento dei Contratti di Programma, che sono contratti con lo Stato, si ha il dovere di verificare, ma anche di eseguire rigorosamente tutto quello che in sede tecnica è stato stabilito e che in sede tariffaria ha poi una conseguenza attraverso i modelli che sono stati largamente frutto di una collaborazione tra l'ENAC e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

I primi Contratti di Programma risalgono al 2003, ma la crisi di settore di quegli anni ha poi bloccato

di fatto l'implementazione di questo innovativo strumento di gestione, comportando una stasi di circa dieci anni. I Contratti di Programma per i grandi aeroporti, che sono poi quelli che dal punto di vista degli investimenti interessano di più, sono stati infatti firmati nel dicembre 2012.

In tale contesto è corretto ricordare che sono state espresse molte critiche da parte dell'opinione pubblica per la sostanziale assenza di investimenti, ma va altresì evidenziato che gli investimenti erano resi di fatto impossibili senza Contratto di Programma e peraltro senza neanche il sostanziale presupposto della convenzione.

Finalmente oggi si ha un sistema di investimenti strutturato, che ha anche un'importante connessione agli indirizzi politici definiti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, che di fatto determina gli investimenti e i costi rispetto al ruolo individuato per quel determinato aeroporto. Nell'attuazione delle procedure di approvazione dei programmi di investimento si rileva però che la fase di consultazione spesso ha durata troppo lunga quando, una volta visti i presupposti tecnici e funzionali dell'aeroporto, si potrebbe agevolmente concludere. Questi aspetti possono quindi essere migliorati a favore della maggiore efficienza nell'attivazione dei programmi di investimento, avendo peraltro già una base che è quella dei contratti precedenti.

Va infine ricordato che la complessità del settore aeroportuale e le molteplici articolazioni pubbliche e private che contribuiscono alla efficiente gestione dell'operatività e quindi della capacità espressa da ogni singolo aeroporto, merita una particolare attenzione per l'implementazione dell'ultima regolamentazione europea recata dal Reg. (UE) n. 139/2014.

Questa norma incide significativamente sul ruolo del gestore e sulla relazione tra esso e gli altri soggetti che operano in aeroporto, sia pubblici che privati.

Ulteriori e pregnanti responsabilità e competenze vengono assegnate al gestore che assume in determinati contesti funzioni primarie anche nei confronti di enti pubblici e statali oggi sostanzialmente autonomi nelle loro funzioni o comunque soggette a forme di coordinamento da parte dell'ENAC.

Con il regolamento europeo intervengono modifiche in questo assetto relazionale e di ruolo che necessitano di maggiore chiarezza normativa, soprattutto in presenza di disposizioni codicistiche in apparente contrasto. L'allineamento dell'assetto normativo nazionale al contesto europeo, oltre a porre il Paese tra i sistemi più avanzati, restituirebbe maggiore efficienza ed efficacia all'azione delle imprese migliorando la competitività del settore.

Sul tema c'è peraltro un disegno di legge presentato dal senatore Filippi, di cui si auspica che il governo si faccia carico e convinca il Parlamento a occuparsi del trasporto aereo per il rilancio dell'economia e i processi di sviluppo.

L'obiettivo palese di quanto posto in essere e le attività future su cui siamo impegnati esprimono la chiara volontà di rendere un servizio a questo Paese: ridargli fiducia, rimetterlo in piedi, farlo funzionare e dare efficienza, qualità e sviluppo a tutti i nostri settori, in particolare al trasporto aereo.



ALESSIO QUARANTA

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI E COMPETITIVITÀ

Un recente studio condotto dalla Cassa Depositi e Prestiti¹ sulla competitività del sistema aeroportuale nazionale evidenzia come, complessivamente, il sistema italiano, al 5° posto in Europa per numero di infrastrutture aeroportuali e volumi di traffico gestiti, sia in linea con quello di Paesi di dimensioni confrontabili, quali la Germania o il Regno Unito.

Ciò che contraddistingue il caso italiano rispetto agli altri Paesi europei è, tuttavia, l'elevata presenza, accanto ai due hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, di infrastrutture di medie dimensioni, ovvero di aeroporti che gestiscono flussi di traffico compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri per anno. Viceversa, a livello comunitario il traffico è concentrato sui grandi hub, mentre i collegamenti con il territorio sono garantiti sia da piccoli scali (che gestiscono meno di un milione di passeggeri l'anno) sia, soprattutto, da un sistema capillare ed efficiente di infrastrutture terrestri.

Tale configurazione deriva infatti da caratteristiche morfologiche del territorio italiano che rendono necessaria l'integrazione di una rete viaria e ferroviaria capillare con la modalità di trasporto aereo e, quindi, con le infrastrutture aeroportuali, per garantire la interconnettività di tutte le aree del territorio nazionale anche di quelle più periferiche.

Ciò premesso, è evidente che la situazione fotografata nello studio dalla Cassa Depositi e Prestiti, che al momento non evidenzia un deficit della capacità infrastrutturale italiana, potrebbe andare in crisi al realizzarsi delle previsioni di incremento di traffico, stimate dai principali organismi internazionali nel 3,2% medio annuo per il prossimo decennio.

Tali incrementi saranno trainati dalla domanda ancora inespressa proveniente dal contesto asiatico e medio orientale, oltreché dai collegamenti che interesseranno le rotte nord atlantiche. I Dati di Traffico ENAC 2015 forniscono chiara evidenza di quali siano le direttrici che trainano la crescita del traffico, infatti già nel 2015 le rotte extra UE a maggior numero di passeggeri hanno interessato i collegamenti tra i due hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e l'aeroporto di New York, mentre, sempre da Roma Fiumicino si generano i maggior flussi da/verso gli Emirati Arabi. È inoltre significativo il traffico che si è generato sulla rotta Fiumicino - Istanbul e Fiumicino - Mosca e viceversa, mostrando sempre di più la vocazione dello scalo romano quale porta di accesso verso l'oriente.

Pertanto si va verso una sempre maggiore concorrenza dei vettori non UE e a una crescita nel mercato europeo dei vettori low cost nel medio e breve raggio. Sempre dai Dati di Traffico emerge come nel

¹ Cassa Depositi e Prestiti (2015), Il sistema aeroportuale italiano. La gestione degli scali dopo la liberalizzazione dei vettori.

2015 il vettore con maggior numero di passeggeri trasportati sia stato Ryanair, seguito da Alitalia Sai e da Easyjet. Del resto anche l'analisi storica del traffico italiano conferma le previsioni sopra richiamate evidenziando come l'andamento del traffico sia stato in continuo sviluppo con un incremento medio di circa il 4,5% annuo nelle due trascorse annualità.

Le conclusioni della Cassa Depositi e Prestiti portano ad affermare che bisogna investire da ora per aumentare la capacità di gestione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani, altrimenti "entro i prossimi 10 anni i problemi di congestione degli scali potrebbero determinare un decadimento dei livelli di servizio e ripercussioni su economia e competitività nazionale".

In tal senso, si evidenzia la necessità, in coerenza con il Piano Nazionale degli Aeroporti, di individuare la corretta collocazione della singola infrastruttura aeroportuale all'interno del sistema: ciò che si rileva, infatti, non è tanto la definizione del numero complessivo degli aeroporti in Italia, quanto la attribuzione di una specifica vocazione al singolo aeroporto. In altri termini, la razionalizzazione degli scali aeroportuali nazionali va intesa nella necessità di dotare il Paese di aeroporti specializzati nella loro funzione trasportistica e adeguati alle sfide future dal punto di vista infrastrutturale.

Proprio in ragione della necessità di adeguare per tempo la dotazione infrastrutturale degli aeroporti nazionali in uno scenario competitivo in rapida evoluzione, l'ENAC, nel 2015, ha proceduto alla definizione di quelle che saranno le linee di indirizzo per uno sviluppo armonico e sostenibile del sistema aeroportuale nazionale, avendo riguardo all'integrazione dello scalo con il territorio su cui insiste e all'accessibilità delle infrastrutture con l'obiettivo di renderle interoperabili con altre modalità di trasporto.

Sotto un profilo della dotazione infrastrutturale già il Piano Nazionale degli Aeroporti fornisce un quadro programmatico dello sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che dovrà garantire: l'efficientamento della dotazione infrastrutturale già esistente anche in un'ottica di specializzazione delle vocazioni di ciascuno scalo; lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel rispetto del territorio e dei vincoli ambientali; il potenziamento dell'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali allo scopo di assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini.

In questo contesto la sfida che si pone alle istituzioni è quella di realizzare lo sviluppo armonico del sistema del trasporto nel suo complesso, razionalizzando gli interventi, finanziati con risorse pubbliche, che andranno destinati a supporto di situazioni in cui non vi è possibilità per il privato di intervenire e che andranno calibrati accuratamente in ragione delle finalità di pubblico interesse che dovranno essere perseguite, con una visione di insieme delle infrastrutture aeroportuali e quanto ad esse risulta collegato per garantirne l'accessibilità.

In proposito i Piani quadriennali degli interventi infrastrutturali che sono stati già valutati positivamente dall'ENAC e che riguardano gli aeroporti di interesse nazionale - dunque escludendo i sistemi aeroportuali di Roma Fiumicino - Ciampino, Milano Malpensa - Linate e lo scalo di Venezia - consentiranno la realizzazione di investimenti nel prossimo quadriennio per circa 900 milioni di Euro con prevalente ricorso al capitale di mercato del gestore.

È evidente che il riavvio di una così consistente fase di ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali nazionali non sarebbe stato possibile in assenza di un quadro di regole certe, su un orizzonte temporale idoneo a consentire la realizzazione e il recupero, attraverso la leva tariffaria, degli investimenti ritenuti dalle amministrazioni pubbliche indispensabili per i principali sistemi aeroportuali nazionali.

Infatti, già a partire dal 2012, a seguito dell'approvazione con DPCM dei cosiddetti Contratti di Programma (CdP) in deroga sottoscritti dall'ENAC con i gestori dei maggiori sistemi aeroportuali nazionali sopra richiamati, si è assistito ad una significativa fase di rilancio degli investimenti finanziati con capitali privati da realizzarsi nei tre aeroporti ritenuti strategici dal Piano Nazionale degli Aeroporti in quanto hub intercontinentali. La tabella seguente evidenzia la dimensione dell'investimento che i suddetti gestori si sono impegnati a realizzare nel corso del decennio 2012-2021.

Importi degli investimenti programmati dal CDP in deroga e realizzati fino al 2015

CONTRATTO DI PROGRAMMA	IMPORTO INVESTIMENTI PROGRAMMATI PRIMO PERIODO (milioni di Euro)	IMPORTO INVESTIMENTI REALIZZATI PRIMO PERIODO (milioni di Euro)	IMPORTO STIMATO A TUTTO IL 2016 (milioni di Euro)	IMPORTO INVESTIMENTI STIMATI SECONDO PERIODO (milioni di Euro)	IMPORTO INVESTIMENTI STIMATI AL TERMINE DEI 10 ANNI (milioni di Euro)
ENAC – AdR (Roma Fiumicino e Roma Ciampino)	926,0	629,1*	353,0**	1.703,6	2.629,6** (2012/2021)
ENAC – SEA (Milano Malpensa e Milano Linate)	688,7	504,5* (2011/2015)	115,0**	579,9** (2016/2020)	1.084,4** (2011/2020)
ENAC – SAVE (Venezia)	328,5	199,7*	125,0**	329,0**	657,5** (2012/2021)

* Gli importi si riferiscono alle annualità comprensive del 2015

** Importi stimati sulla base dell'ultimo aggiornamento fornito dai gestori aeroportuali

È infatti noto come le ultime leggi di finanziamento destinate alle infrastrutture aeroportuali dei due principali scali intercontinentali italiani siano risalenti nel tempo e tuttavia lo sviluppo dei due scali non sarebbe stato possibile in assenza degli ingenti finanziamenti pubblici intervenuti nei vari anni, quali principalmente quelli riconducibili alla Legge speciale n. 449/85.

Per un corretto approfondimento della questione, si ricorda come, con la Legge suindicata, finalizzata alla realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare - nel breve-medio termine - il funzionamento dei sistemi intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, lo Stato abbia stanziato l'importo complessivo di 575.849 milioni di Euro così suddivise: 327.950 milioni di Euro per l'aeroporto di Roma Fiumicino e 247.899 milioni di Euro per l'aeroporto di Milano Malpensa.

La dimensione degli investimenti che le concessionarie hanno già realizzato e che si impegnano a realizzare nel prossimo quinquennio con ricorso a capitali privati non ha precedenti nel settore, anche ove si considerino i vari finanziamenti pubblici.

L'afflusso di capitali privati è quindi il risultato dell'attività di regolazione che si realizza in due momenti salienti ex ante nel definire l'esigenza di investimento e nel determinare le modalità di recupero tariffario; ex post nella costante attività di monitoraggio sull'intervenuta realizzazione degli investimenti previsti e, in caso contrario, nell'effettuare le dovute rettifiche.

In definitiva l'intervento del regolatore che ha caratterizzato l'ultimo quinquennio, ha consentito la ripresa degli investimenti privati nel settore con effetti significativi sull'ammodernamento della dotazione infrastrutturale nazionale che è stata resa possibile anche grazie alla intervenuta definizione di regole certe - da applicarsi per l'aggiornamento periodico delle tariffe aeroportuali - in stretta correlazione con gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari dalle amministrazioni concedenti.

La certezza delle regole ha reso inoltre appetibili le gestioni aeroportuali facendo registrare un crescente interesse da parte di gruppi di investitori privati che sono gradualmente entrati nella compagine azionaria delle società di gestione aeroportuale. Tale fenomeno ha interessato soprattutto gli aeroporti di medio grandi dimensioni.

Nello scenario italiano è osservabile come, sebbene ancora ad oggi l'unica realtà interamente privatizzata sia rappresentata da AdR, con capitale sociale detenuto per il 95,9% da Atlantia, vi siano una serie di altre realtà di medio grandi dimensioni con prevalente capitale privato.

Basti citare SAVE che controlla anche lo scalo di Treviso e Toscana Aeroporti (SAT ha acquisito a seguito

di una fusione per incorporazione AdF) il cui capitale è prevalentemente privato.

Nel caso di SEA si assiste a una graduale cessione della partecipazione pubblica. Nel dicembre 2011 ha avuto inizio il processo di privatizzazione della società con la cessione di una quota del capitale del 29,75% da parte del Comune di Milano a F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture. Un anno dopo (dicembre 2012), F2i ha acquisito un'ulteriore quota del 14,56% del capitale precedentemente posseduta da ASAM (holding di gestione di partecipazioni detenuta dalla Provincia di Milano); attualmente pertanto, il 55,62% del capitale fa capo ad azionisti pubblici mentre il restante 44,38% è in mano ad azionisti privati.

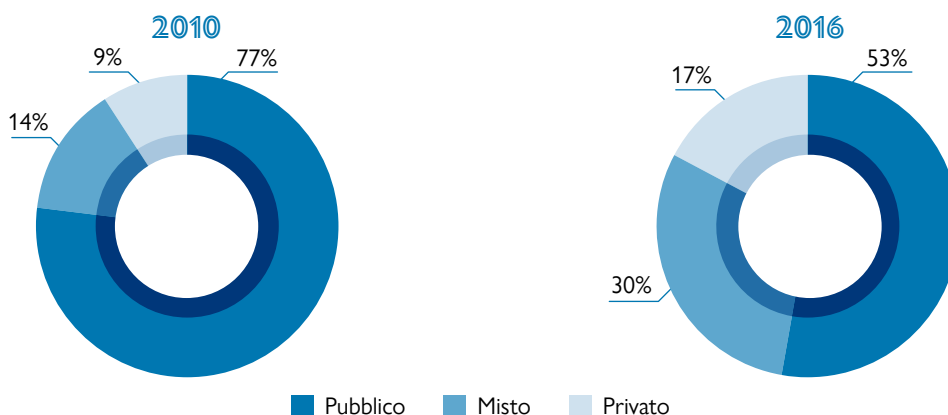
F2i detiene, inoltre, il 70% del capitale sociale di Gesac, aeroporto di Napoli oltrech  il 54,88% di Sagat, aeroporto di Torino; per quanto riguarda le Isole, unica societ  a prevalente capitale privato   rappresentata da Geasar, scalo di Olbia.

Sotto un profilo geografico, gli aeroporti del sud appaiono quelli in cui residua una maggior quota di partecipazione pubblica nel capitale delle societ .

Il fenomeno della progressiva privatizzazione degli aeroporti, non riguarda solo la realt  aeroportuale italiana, ma nell'ultimo quinquennio ha interessato anche buona parte degli aeroporti comunitari.

Secondo uno studio elaborato da ACI Europe², ove si considerino i 28 Paesi UE, si ha una evidente inversione di tendenza, se si prendono a riferimento i dati del 2010 e quelli del 2016.

Composizione della propriet  degli aeroporti in Europa



In conclusione, sebbene la propriet  pubblica degli aeroporti sia ancora prevalente, nel trascorso quinquennio   osservabile un trend di un progressivo subentro di soggetti privati nel capitale delle societ  di gestione.

A chiusura dell'analisi sin qui svolta ci si deve interrogare sulla competitivit  degli scali nazionali rispetto ai principali competitor europei, sotto un profilo tariffario.

La definizione di livelli tariffari correlati ai costi operativi e di capitale investito per lo sviluppo infrastrutturale, ha consentito, almeno gli aeroporti maggiori, il recupero dello storico gap esistente tra i livelli tariffari mediamente applicati in Italia e quanto applicato da scali europei di dimensioni paragonabili.

Si rammenta, infatti, che, sino alla definizione dei CdP, le tariffe erano determinate con appositi decreti ministeriali sebbene non in aderenza ai costi sostenuti dal gestore per la messa a disposizione di beni e servizi. In un recente benchmark elaborato dall'ENAC sono stati messi a confronto i principali sistemi aeroportuali nazionali con aeroporti comunitari paragonabili sia sotto un profilo dimensionale che di tipologia di traffico gestito. L'analisi   stata strutturata avendo come base di riferimento aeromobili rappresentativi del mix di traffico di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa nell'anno 2015: il benchmark ha fornito un'analisi

² ACI Europe (2016), The ownership of Europe's airport.

comparativa dei corrispettivi aeronautici (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, ecc.) applicati nei due principali aeroporti nazionali e in un campione rappresentativo dei principali aeroporti europei. È stato inoltre considerato, separatamente, anche il dato riferito alle tasse che a vario titolo vengono corrisposte da vettore e passeggero negli aeroporti nazionali e comunitari del campione. Dall'analisi è emerso che il costo a volo risulta mediamente inferiore rispetto a quanto applicato in ambito comunitario, a parità di aeromobili considerati, load factor, tipologia e mix di traffico.

È tuttavia doveroso evidenziare che, in caso di utilizzo di aeroporti comunitari, il costo totale a carico del vettore comprende, in molti casi, anche la componente tariffaria legata alle emissioni di inquinanti, emission charge. Pertanto, la rappresentazione derivante dal benchmark è risultata sottostimata per gli aeroporti comunitari del campione, soprattutto alla luce del fatto che negli aeroporti italiani non è contemplata l'applicazione di emission charge.

Per quanto concerne, invece, le esternalità negative legate all'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili in fase di atterraggio e decollo, è stato osservato che la maggior parte degli aeroporti europei del campione applicano una maggiorazione sul diritto di approdo e decollo, che tiene conto della classe di rumorosità dell'aeromobile secondo quanto previsto dall'Annesso 16 dell'ICAO.

In particolare, nel caso degli aeroporti di Londra Gatwick e Amsterdam Schiphol, l'approdo e decollo è differenziato per fasce in funzione della classe di rumorosità dell'aeromobile. Nel caso degli aeroporti di Madrid, Barcellona Parigi e Monaco viene applicato un coefficiente di maggiorazione al diritto di approdo/partenza, in funzione della classe acustica di rumorosità; inoltre, nel caso di Zurigo viene applicata un'autonoma noise charge che tiene conto del tipo di operazione (approdo o decollo) della fascia oraria e della classe di rumorosità dell'aeromobile.

Nel campione considerato, infine, è presente Vienna che ha predisposto una specifica metodologia di calcolo per la determinazione della noise charge in funzione delle specifiche tecniche di ciascun aeromobile e del valore massimo stabilito dall'ICAO.

Una considerazione a parte va effettuata sulla tassazione posta a carico del settore del trasporto aereo. Nella tabella che segue si riportano, per alcuni aeroporti del campione utilizzato ai fini del benchmark tariffario, gli ulteriori prelievi a carico del passeggero o del vettore - istituiti a livello governativo - che, a differenza delle tariffe descritte al precedente paragrafo, non hanno né carattere di corrispettività a fronte della messa a disposizione di infrastrutture/servizi né carattere di penalità a fronte delle esternalità negative riconducibili all'attività volativa. Trattasi invece di tasse o tributi a carico del trasporto aereo e destinati alle esigenze della fiscalità generale.

Tassazione posta a carico del trasporto aereo in alcuni aeroporti comunitari

AEROPORTI	CODICE	DESCRIZIONE	IMPORTO DESTINAZIONI UE (Euro)	IMPORTO DESTINAZIONI EXTRA UE (Euro)
PARIGI CHARLES DE GAULLE (CDG)	IZ	Solidarity tax Y Class	1,13	4,51
	IZ	Solidarity tax C Class	11,27	45,07
	FR	Aviation civil tax	4,40	7,92
AMSTERDAM SCHIPHOL (AMS)	VV	Netherlands noise isolation charge	0,50	0,50
MADRID BARAJAS (MAD)	OG	Aviation safety and security fee	0,59	0,59
LONDRA GATWICK (LGW)	GB	Airport passenger duty Y Class	16,91	92,35
	GB	Airport passenger duty C Class	33,82	184,70
MONACO DI BAVIERA (MUC)	OY	Air Transport Tax	7,38	41,49
BARCELONA (BCN)	OG	Aviation safety and security fee	0,59	0,59
ZURIGO (ZRH)	-	-	-	-
VIENNA (VIE)	QD	Air Transport Levy	7,00	35,00
MILANO MALPENSA (MXP)	HB	Council city tax	9,00	9,00
ROMA FIUMICINO (FCO)	HB	Council city tax	10,00	10,00

Y = classe economica; C = classe business

È evidente come gli scali italiani non siano tra i più onerosi sotto il profilo della tassazione posta a carico del passeggero, eppure gli incrementi delle addizionali comunali che si sono succeduti negli anni a partire dal 2004, hanno generato notevole malcontento in alcuni casi potendo anche incidere sulle scelte operative di alcuni vettori, in particolare i vettori low cost.

Anche qui si pone un problema per le amministrazioni deputate al presidio del settore aeroportuale, che sono chiamate ad accompagnare e non a comprimere lo sviluppo del trasporto aereo nazionale i cui segnali di crescita devono essere correttamente intercettati e valorizzati.

In proposito l'ICAO nel documento 8632 - Icao's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport - stabilisce, nelle premesse, che "qualsiasi prelievo sul trasporto aereo internazionale dovrebbe essere giusto, equo, trasparente e non discriminatorio nel suo intento e nella sua applicazione nei confronti di altre modalità di trasporto internazionale, e dovrebbe, inoltre, tenere in debita considerazione il contributo dell'aviazione civile al turismo e alla crescita economica".

Occorre dunque ripensare al sistema della tassazione alla luce delle esperienze comunitarie alleggerendo il carico generato da addizionali genericamente destinate al bilancio dello Stato, ma contestualmente e gradualmente traslando e indirizzando la tassazione verso misure più evolute quali noise charge o emission charge volte a ridurre le esternalità negativa prodotte dall'aviazione civile. Ciò lungi dall'essere una sola penalizzazione economica, dovrebbe funzionare da incentivo ad uno sviluppo sostenibile ed integrato del sistema aeroportuale nazionale in linea con quanto auspicato dal Piano Nazionale degli Aeroporti.



BENEDETTO MARASÀ

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

SICUREZZA AEREA 2015: UN ALTRO ANNO DI SFIDE E DI OTTIME PERFORMANCE

Come nei precedenti Rapporti Annuali, una breve panoramica sui dati di sicurezza. Considerando il trasporto aereo commerciale, nel 2015, hanno operato 37.6 milioni di voli trasportando più di 3.5 miliardi di passeggeri; in media, la metà degli abitanti del nostro pianeta ha utilizzato il mezzo aereo per i suoi viaggi.

Sempre nel trasporto commerciale, sono stati registrati 18 incidenti fatali con un totale di 510 vittime; nel 2014 i voli erano stati due milioni di meno, ma erano accaduti 21 incidenti con 990 vittime.

Il rateo degli incidenti per milione di voli si è attestato a 0.32.

Per gli amanti delle statistiche, nel 1970, l'anno dell'entrata in servizio dei primi wide bodies, si erano verificati 80 incidenti con 1558 vittime, ma il traffico commerciale mondiale aveva contato "solo" 9 milioni e mezzo di voli.

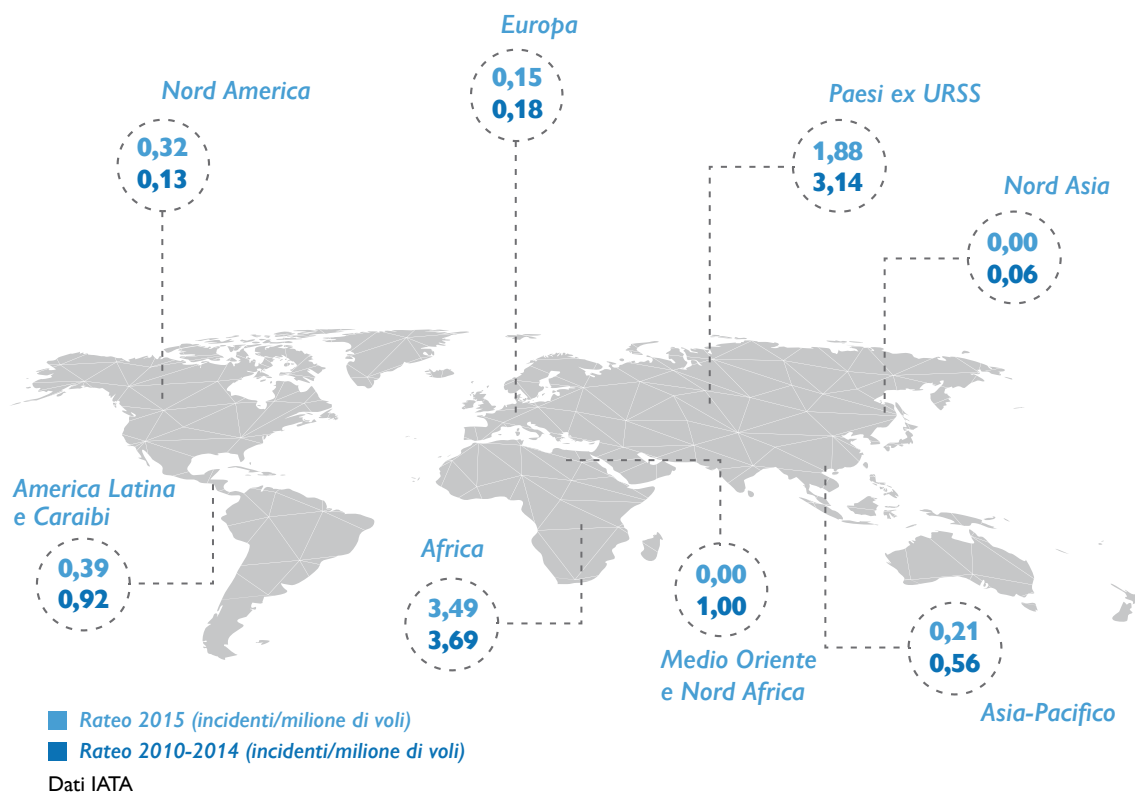
E occorre ricordare che l'anno scorso si è verificato l'incidente della Germanwings e quello della Metrojet nel Sinai che da soli hanno causato 374 morti, per cause non direttamente correlabili ai parametri con cui abitualmente si misura la sicurezza del volo (e cioè i fattori tecnici, operativi, errori umani, ecc.).

Quindi la statistica conferma ancora una volta che l'aereo è il mezzo di trasporto più sicuro del mondo e anche il più affidabile perché, tranne casi sempre meno frequenti, si parte e si arriva a destinazione con un comfort e una puntualità eccellente e con una spesa che è sempre di più alla portata delle tasche di molti.

In tutte le regioni del mondo c'è stato un miglioramento dei parametri di sicurezza, tranne nel Nord America; come evidenziato nel successivo grafico relativo ai dati pubblicati dalla IATA che raffrontano l'incidentalità del 2015 con la media dei cinque anni precedenti.

Nonostante gli ottimi risultati statistici, la percezione comune è che per la sicurezza aerea si può e si deve fare di più, perché anche solo 18 incidenti e 510 vittime sugli oltre tre miliardi e mezzo di passeggeri trasportati l'anno scorso non sono politicamente e socialmente accettabili nel mondo di oggi. Il mondo vuole sicurezza e quella aerea è un paradigma imprescindibile.

Tutto il settore dell'aviazione civile è impegnato in questo senso: gli organismi internazionali, che definiscono le strategie e le regole fondamentali per la sicurezza del volo, le autorità nazionali che attuano le normative e ne controllano l'applicazione da parte degli stakeholder, le organizzazioni e il personale aeronautico che ne devono assicurare la conformità.



A loro volta gli stakeholder sono chiamati a contribuire alla sicurezza mediante il rispetto delle regole e l'individuazione dei precursori degli incidenti, quelli che in gergo si definiscono “eventi di pericolo”: errori, violazioni involontarie, inconvenienti aeronautici, in modo che dalla classificazione, dall'analisi e dalla valutazione degli stessi si possano individuare i pericoli rispetto alla sicurezza, i rischi conseguenti, la loro classificazione in funzione della probabilità che accadano e della severità delle loro conseguenze, e le modalità di mitigazione la cui applicazione possa ridurre i rischi al valore più basso possibile. Ma ciò non basta perché, una volta che le misure di mitigazione siano state applicate, occorrerà verificarne l'efficacia e quindi riesaminare i risultati in un'ottica di continuo miglioramento e allo stesso tempo iniziare ancora una volta il processo di individuazione dei pericoli e dei rischi connessi, per ricondurre i rischi al valore più basso ragionevolmente possibile, “as low as reasonably practicable” come indica l'ICAO.

Questo perché siamo coscienti che non sarà mai possibile ridurre a zero per sempre il rateo di incidenti aerei, in quanto, come tutte le attività umane, il trasporto aereo non sarà mai esente da rischi, anche se, come detto in precedenza, l'aereo è il mezzo di trasporto più sicuro del mondo.

Questo appena descritto è il Risk Management, la gestione del rischio, che è uno dei pilastri fondanti del sistema di gestione della sicurezza, il Safety Management System che, negli standard dell'ICAO e nelle normative internazionali e nazionali che li recepiscono, è divenuto un elemento cardine per il miglioramento della sicurezza del volo.

La raccolta, l'analisi e la valutazione dei precursori degli incidenti assume quindi un valore fondamentale perché senza tale strumento tutto il processo di Risk Management è basato sulla percezione, oppure sull'analisi a posteriori degli eventi tragici, che, come evidente, non basta a strutturare un congruo ed efficace numero di barriere al verificarsi degli incidenti.

È quindi essenziale che tutti contribuiscano a questa raccolta di dati ed eventi: vettori, aeroporti, aziende aeronautiche, enti di controllo del traffico aereo, centri di addestramento come pure i piloti,

i controllori di volo, persino gli addetti al carico e scarico dei bagagli, fino ai massimi responsabili dell'industria aeronautica e degli organismi di regolazione che hanno il delicato compito di garantire che tutto il sistema dell'aviazione civile operi nel rispetto delle norme a salvaguardia della sicurezza e che nulla venga omesso o trascurato per il miglioramento dell'affidabilità del trasporto aereo.

Questa consapevolezza ha fatto sì che l'Unione europea si sia premurata di emettere un Regolamento, il 376/2014, che è divenuto applicabile alla fine del 2015 e che ha sancito l'obbligo della segnalazione degli eventi aeronautici e promosso anche la segnalazione volontaria degli eventi, in modo che anche il più banale inconveniente o errore umano o tecnologico possa essere preso in considerazione nella valutazione dei rischi aeronautici e della mitigazione delle possibili conseguenze.

L'ENAC si è particolarmente impegnato in questo settore instaurando un sistema di raccolta delle segnalazioni obbligatorie, il sistema eE-MOR (electronic Mandatory Occurrence Reporting), che recepisce la metodologia Eccairs sviluppata dalla Commissione europea, rendendola disponibile a tutte le tipologie di imprese aeronautiche in forma personalizzata e di facile compilazione e prevedendo anche delle maschere di caricamento dei dati degli eventi utilizzabili dai piloti di aeromobili dell'aviazione generale, che sono obbligati a effettuare le segnalazioni, ma non hanno un'organizzazione di riferimento.

Con l'ultima "release" il sistema eE-MOR, già esistente da anni, si pone all'avanguardia fra quelli degli altri Paesi europei in quanto può essere utilizzato "on line" da tutti coloro ai quali ne è garantito l'accesso, senza bisogno di inviare le segnalazioni in forma cartacea; nel corso del 2015 l'ENAC ha effettuato un numero rilevante di workshop illustrativi e di corsi di formazione specifici per l'industria nazionale in modo da facilitarne l'utilizzo.

Nonostante tutti questi sforzi tecnici e organizzativi, ogni anno occorre registrare, oltre a un numero "fisiologico" di incidenti ascrivibili alle tematiche tecniche, operative e del fattore umano, nuovi eventi che aprono scenari prima imprevedibili o quanto meno fino ad allora ritenuti remoti. È il caso dell'incidente Germanwings del marzo 2015, dove la volontà suicida del copilota tenderebbe a escludere quest'evento da quelli legati alla sicurezza del volo. In effetti l'indagine dell'incidente, allargando l'analisi dei fattori umani, ha evidenziato come un accurato e tempestivo controllo degli aspetti psicologici e di quelli legati all'uso, anche terapeutico, di sostanze psicotrope può essere un elemento preventivo dell'evento catastrofico e che il fattore umano ha risvolti non ancora sufficientemente esplorati in termini di prevenzione degli incidenti aerei.

Da non trascurare nemmeno le interconnessioni di safety di eventi chiaramente classificabili nel settore della security, sia in termini di miglioramento delle verifiche tecniche sull'aeromobile che di misure per evitare che a bordo di un aeromobile possano essere caricati ordigni esplosivi.

E comunque l'incremento della sicurezza non è a costo zero: occorreranno maggiori risorse per raggiungere i target sempre più sfidanti che la società civile ci chiede e ci impone: più risorse umane specializzate, più tecnologia, più formazione, più cultura della sicurezza.

E qui ci sono le note dolenti: la contrazione dei costi dell'industria del trasporto aereo, la competizione a offrire prezzi dei biglietti sempre più bassi non è di per sé negativa, ma se tocca le risorse che sono necessarie a garantire le performance di sicurezza attese, diventa un boomerang per tutta l'industria del trasporto aereo.

Uno studio della IATA pubblicato nell'ottobre 2014 ha previsto che il numero dei passeggeri aerei raggiungerà i 7.3 miliardi nel 2034, più del doppio del numero totalizzato nel 2015, con un tasso di crescita medio annuo del 4.1%. Al rateo attuale di incidenti e vittime nel trasporto aereo, se la sicurezza aerea non migliora ulteriormente, potrebbero avvenire 35 incidenti con 1250 morti. Sarebbe come tornare ai valori del 2000. Troppo per la società attuale, totalmente inaccettabile per una società che tra vent'anni avrà sicuramente un più elevato bisogno di sicurezza, in tutti i sensi.

Un ultimo accenno alle normative aeronautiche che sono state oggetto di attuazione nel 2015 e che

vedranno pieno compimento nell'anno in corso e in quelli immediatamente successivi.

È da menzionare sicuramente il Regolamento (UE) n. 139/2014, il cui intento è di armonizzare la sicurezza delle infrastrutture e delle operatività degli aeroporti europei; il 2015 è stato un anno di studio in questo settore, in particolare nel nostro Paese, dove tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono già certificati secondo gli standard dell'ICAO, grazie al Regolamento ENAC per la certificazione e l'esercizio degli aeroporti in vigore sin dal 2003. Lo studio ha riguardato non soltanto le procedure di conversione del certificato nazionale in quello a valenza comunitaria, quanto le modalità per assegnare al gestore aeroportuale il ruolo centrale di garanzia e coordinamento della sicurezza dell'aeroporto, nei confronti di tutti gli enti e i soggetti che operano sull'aeroporto stesso. Il nostro Codice della Navigazione all'art. 705 in realtà prevede questo ruolo per il gestore e quindi non sono tanto le modalità applicative del Reg. 139/2014 che vanno adattate allo scopo, quanto un cambio culturale che va perseguito e accompagnato, se necessario, da opportuni chiarimenti a livelli normativi nazionali.

Altro accenno è senz'altro da fare ai mezzi aerei a pilotaggio remoto, per i quali nel luglio 2015 è stata emessa la seconda edizione del Regolamento ENAC, ulteriormente emendata nel mese di dicembre, evidenziando il particolare accento sul ruolo del pilota del mezzo, che insieme alle difese di tipo tecnologico e operative costituisce il baluardo essenziale per l'operatività in sicurezza del mezzo. In tal senso il regolamento prevede un apposito percorso formativo del pilota e il rilascio di un'attestazione per il pilotaggio di mezzi fino a 25 kg e di una vera e propria licenza per quelli di massa superiore.

E inoltre, anche per tener conto delle inevitabili motivazioni di security, il Regolamento prevede la registrazione di tutti i mezzi utilizzati per attività professionali o la cui massa supera per dimensioni o consistenza i limiti di inoffensività.

Ambedue questi requisiti normativi divengono applicabili a partire dal 1° luglio dell'anno in corso.



FABRIZIO PALENZONA

PRESIDENTE
ASSAEROPORTI

IL GESTORE AEROPORTUALE NELL'ECONOMIA GLOBALE

Negli ultimi anni, in un contesto economico sempre più improntato a logiche di globalizzazione dei mercati e di integrazione delle economie nazionali, il trasporto aereo è stato - e sempre più sarà - un importante motore di sviluppo per l'intera economia.

I servizi di trasporto aereo, pur rappresentando, insieme agli altri componenti dell'industria del trasporto, un settore la cui domanda è derivata dalla condizione economica generale del Paese di appartenenza (in quanto strumento di spostamenti legati al turismo o al lavoro), si configurano come fattori fondamentali per la promozione dell'efficienza e per la crescita del sistema Paese.

In questo quadro appare particolarmente rilevante il ruolo che i gestori aeroportuali svolgono e sempre più saranno chiamati a svolgere nel prossimo futuro. Essi, infatti, costituiscono un elemento fondamentale della filiera del settore, in grado di fornire, nel complesso, un significativo contributo al Paese in termini di Prodotto Interno Lordo, occupazione e produttività, configurandosi come elementi essenziali della politica di sviluppo economico e della strategia nazionale, regionale e locale.

La centralità del settore aereo nell'economia globale è stata ribadita dalla stessa Commissione europea, che, nella recente Aviation Strategy for Europe adottata lo scorso 7 dicembre, ha sottolineato come il settore dell'aviazione UE sia un importante volano della crescita economica, con quasi 2 milioni di persone impiegate direttamente e con un contributo diretto sul PIL europeo di 110 MLD¹ di Euro. A livello mondiale si stima, inoltre, che "nel 2030 il valore generato dall'aviazione civile salirà a 714 MLD di Euro, mentre il valore complessivo, incluso l'impatto turistico, è stimato in crescita fino a 2.600 MLD di Euro"².

Nel contesto sopra descritto, caratterizzato da una domanda crescente di mobilità e di interconnessione, i gestori aeroportuali svolgono altresì un ruolo centrale nel migliorare l'accessibilità di molte aree geografiche, anche le più remote, incrementando così il livello di connettività complessiva. Dopo anni di stagnazione o addirittura di contrazione, il 2015 ha registrato un incremento significativo della connettività aerea europea complessiva, che è cresciuta dell'8,9% rispetto all'anno precedente, come illustrato nel grafico seguente.³ La forte correlazione tra connettività e crescita economica è stata peraltro evidenziata in un recente studio commissionato da ACI Europe, nel quale si stima che in media in Europa un aumento del grado di connettività aeroportuale del 10% sia in grado di produrre una crescita del PIL pro-capite dello 0,5%.⁴

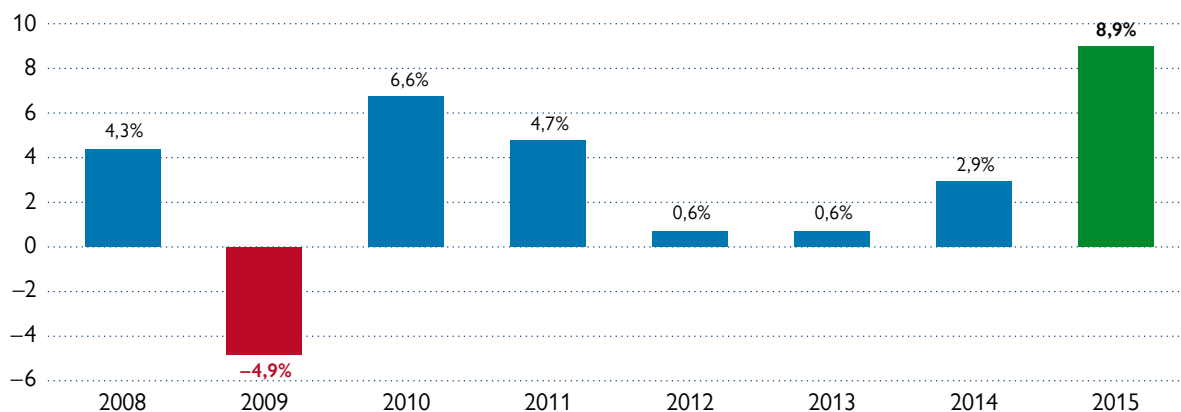
¹ Commissione europea (2015), An Aviation Strategy for Europe.

² Censis (2014), Le comunità locali e l'aeroporto di Venezia Marco Polo: un percorso per crescere insieme.

³ ACI Europe (2015), Airport Industry Connectivity Report 2015.

⁴ InterVISTAS (2015), Economic Impact of European Airports.

Airport connectivity (2008-2015)



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2015

La presenza di scali aeroportuali e collegamenti aerei efficienti è rilevante anche nella definizione delle scelte di investimento e di localizzazione delle sedi centrali delle grandi multinazionali. A tale proposito, si stima che una crescita del 10% dell'offerta di trasporto aereo sulle rotte intercontinentali determini un aumento degli investimenti diretti esteri pari a 4,7% per quanto riguarda gli IDE in entrata e dell'1,9% per quelli in uscita.⁵ Emerge quindi che l'aeroporto in un mondo globalizzato si conferma uno dei principali motori di sviluppo, sia per la sua capacità di attrarre imprese, sia per consentire di aver interazioni con gli altri territori europei e mondiali, sia per l'esportazione delle merci, sia per il turismo, soprattutto per un Paese come il nostro, a spiccata vocazione turistica.

Inoltre, il quadro complessivo che si è delineato a partire dalla liberalizzazione del settore ha inciso profondamente sulla natura stessa del gestore aeroportuale. L'evoluzione del network aeroportuale e dei modelli di business ha determinato, infatti, la profonda migrazione dell'impresa "aeroporto" da un contesto monopolistico a una dimensione multipolare e ipercompetitiva.

Storicamente l'aeroporto è sempre stato considerato un monopolio naturale, da sottoporre a regolazione perché soggetto operante in assenza di competizione e dunque detentore di potere di mercato (verso i vettori e i passeggeri), chiamato a gestire le infrastrutture attraverso l'impiego di risorse interamente pubbliche, nonché pianificando gli interventi alla luce delle esigenze espresse dalla compagnia di bandiera (anch'essa pubblica).

Oggi, invece, il contesto pienamente liberalizzato ha determinato una rivoluzione profonda del ruolo e delle funzioni del gestore aeroportuale, chiamato ora ad operare in un quadro sempre più competitivo, in cui si assiste ad un progressivo spostamento del potere di mercato dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree che, a differenza del passato, dispongono di un più ampio ventaglio di scelte.

Anche lo sviluppo, all'interno del mercato nazionale, di modalità alternative di trasporto, quali l'alta velocità ferroviaria, ha reso più ampia la competizione, attribuendo una valenza forte ad una offerta con spiccate caratteristiche imprenditoriali, legata a politiche commerciali, di sviluppo del traffico e di valorizzazione della vocazione territoriale, ma comunque basata sugli investimenti e sulla promozione dell'innovazione.

In questa nuova logica di mercato assistiamo ad una concorrenza "effettiva e crescente" tra scali nazionali ed europei, fenomeno peraltro riconosciuto dalla stessa Commissione europea che, al riguardo, osserva quanto segue: "Attualmente si registra una effettiva e crescente competizione tra gli scali europei, dovuta alla liberalizzazione delle rotte e alla privatizzazione degli aeroporti. I principali scali europei competono tra di loro per il traffico point-to-point e per i passeggeri in transito, al fine di

⁵ Cassa Depositi e Prestiti (2015), Il sistema aeroportuale italiano. La gestione degli scali dopo la liberalizzazione dei vettori.

ampliare il portafoglio di rotte/compagnie e ridurre la dipendenza dagli hub carriers".⁶

Conseguenza del contesto sopra descritto è il numero crescente di processi di privatizzazione degli scali a cui stiamo assistendo sia in Italia (si pensi, a titolo esemplificativo, alla recente quotazione in Borsa dell'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna) sia in Europa,⁷ al fine di agevolare l'accesso da parte dei gestori al mercato dei capitali, indispensabile per poter realizzare gli importanti investimenti che il settore richiede per garantire livelli di qualità sempre maggiori.

Investimenti e qualità del servizio

Dopo il blocco tariffario e la conseguente paralisi degli investimenti che ha interessato per oltre un decennio il settore aeroportuale - con tariffe insufficienti a garantire ai gestori aeroportuali di remunerare adeguatamente i costi delle infrastrutture e conseguentemente di approvvigionarsi sul mercato dei capitali - si comincia oggi a delineare un nuovo scenario, in cui, grazie anche alla proficua e fattiva collaborazione tra Amministrazioni, Enti, Autorità competenti e Assaeroporti, è garantito il rispetto di due principi imprescindibili per attrarre nel settore capitali privati e realizzare e potenziare le infrastrutture aeroportuali: certezza e stabilità delle regole e riconoscimento di una congrua remunerazione del capitale investito.

In questo nuovo scenario, i gestori aeroportuali hanno accolto la sfida lanciata dal mercato globale, impegnandosi a realizzare nel prossimo quinquennio un imponente piano di investimenti, stimato in circa 4 MLD di Euro (di cui il 90% totalmente a carico dei gestori), che consentirà agli aeroporti italiani di competere a pieno titolo con i competitor europei e mediorientali, offrendo ai passeggeri livelli di qualità e sicurezza sempre maggiori.

È evidente che, per tutti gli scali italiani, elevati standard di qualità e di sicurezza (intesi sia come security sia come safety) rappresentano oggi le principali priorità. Ne è testimonianza il costante e proficuo confronto, anche sulle citate tematiche, tra ENAC e Assaeroporti, principalmente attraverso periodici incontri che favoriscono azioni coordinate a beneficio del sistema.

Nell'ambito del miglioramento della passenger experience, inoltre, un ruolo centrale è certamente svolto dalle nuove tecnologie, che in un prossimo futuro renderanno completamente automatizzati i flussi di passeggeri e merci all'interno degli aeroporti.

Da questo punto di vista, Assaeroporti ha raggiunto un primo importante traguardo stipulando un accordo con la Polizia delle Frontiere per introdurre in via ordinaria la tecnologia denominata "e-Gates", già avviata in via sperimentale presso alcuni scali (Roma, Milano, Venezia, Napoli) e sulla quale il sistema si sta indirizzando. L'utilizzo di tali tecnologie consente di ottimizzare il processo relativo ai controlli di frontiera, rafforzando la sicurezza tramite l'uso delle biometrie e permette agli operatori (passaportisti) di focalizzare l'attenzione sui viaggiatori a più alto rischio, rendendo più veloce il transito del passeggero e migliorandone l'esperienza di viaggio.

Le nuove sfide a livello europeo

I profondi cambiamenti finora descritti si configurano come una vera e propria rivoluzione, che ridefinisce profondamente, come già accennato, il ruolo stesso del gestore aeroportuale.

Basti pensare che, a seguito dell'introduzione del Regolamento europeo 139/2014, e con la relativa certificazione ai sensi del ricordato regolamento, la società di gestione diviene di fatto responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Al gestore vengono, infatti, attribuite nuove funzioni e relative responsabilità per la gestione in sicurezza di tutte le attività dello scalo, ivi incluse quelle eventualmente svolte da terzi soggetti.

Agli effetti derivanti dalla sopra citata normativa europea - a cui i gestori dovranno assicurare la rispondenza entro il 31 dicembre 2017 - si aggiungerà la futura introduzione del Cielo Unico, che Violeta Bulc, Commissario europeo per i Trasporti, ha definito come "la criticità più rilevante da risolvere per rendere il mercato del trasporto aereo UE più efficiente e competitivo. L'azione a livello UE è necessaria per superare i vincoli

⁶ EC Competition Policy Brief (Issue 2, 2014), http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002_en.pdf (traduzione).

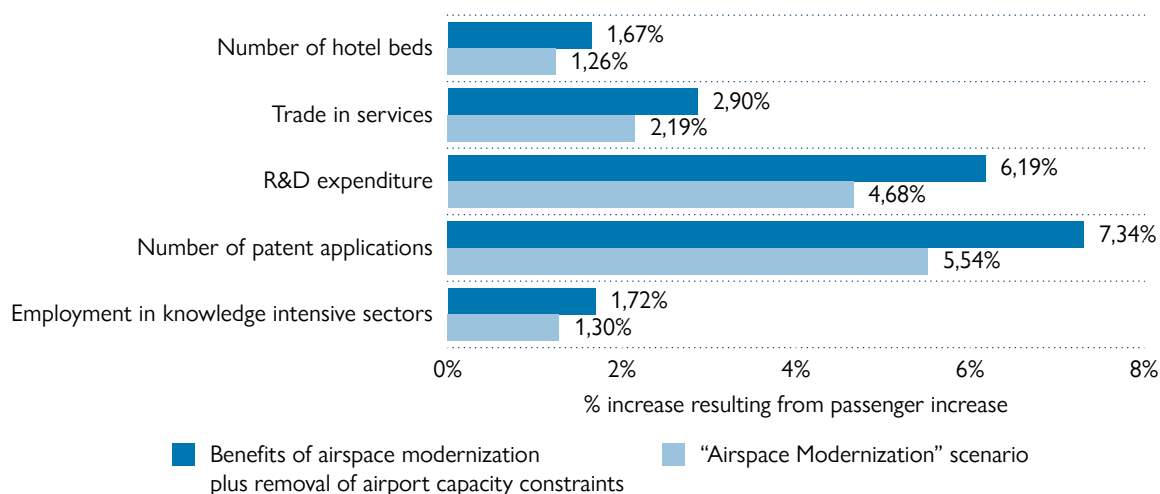
⁷ ACI Europe (2016), The Ownership of Europe's Airports.

di capacità e di efficienza - derivanti dall'uso inefficiente delle risorse attuali (spazio aereo, aeroporti) - e le restrizioni di mercato. L'aviazione deve diventare un elemento integrante del trasporto intermodale, per assicurare una migliore connettività possibile, che a sua volta contribuirà a guidare la crescita per l'economia europea"⁸.

A tal proposito, si segnala un recente studio commissionato da IATA che quantifica i potenziali benefici economici per consumatori, imprese, commercio, turismo e investimenti derivanti da una gestione più efficiente dello spazio aereo europeo e dalla rimozione dei vincoli di capacità delle infrastrutture aeroportuali.⁹ Dall'analisi condotta, emerge che i benefici sono determinati principalmente da servizi di navigazione aerea più efficienti (e quindi a minor costo per le compagnie aeree), tempi di percorrenza più brevi, minori ritardi, riduzione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante grazie a rotte più dirette, crescita della connettività derivante da un maggior numero di rotte e di frequenze, livelli di produttività più elevati.

Nel citato studio, si stima un incremento entro il 2035 del PIL europeo di 245 MLD di Euro derivante dalla sola modernizzazione dello spazio aereo europeo e di 301 MLD di Euro se ad esso si aggiunge l'ulteriore rimozione dei vincoli di capacità aeroportuale. L'impatto in termini di occupazione nei due scenari sarà, rispettivamente, pari a 1 milione e a 1,3 milioni di posti di lavoro in più nel settore dell'aviazione. Importanti saranno anche i benefici per il commercio, il turismo, la spesa in ricerca e sviluppo e l'innovazione.

Airspace modernization has positive effects on tourism, trade, innovation, employment in knowledge intensive sectors and productivity



Fonte: IATA, Economic Benefits of European Airspace Modernization

In questo nuovo scenario, dove l'azione di ENAC si configurerà in un controllo sempre più efficace e maturo, il gestore dovrà cogliere come una opportunità le nuove responsabilità che gli vengono attribuite dalla normativa, per ricoprire un ruolo sempre più centrale per lo sviluppo del territorio e del turismo, rendendo gli aeroporti italiani, porte di ingresso nel nostro Paese, virtuosi esempi del made in Italy.

Appare pertanto evidente che, in un contesto così dinamico come quello appena descritto, ciascuna società di gestione - sia essa privata o pubblica - è a tutti gli effetti una impresa che, consapevole del delicato ruolo che è chiamata a svolgere per la collettività in qualità di fornitore di un servizio pubblico, opera in piena concorrenza con gli altri scali italiani ed europei e che, pertanto, deve essere messa nelle condizioni di poter svolgere liberamente la propria funzione, nel pieno rispetto della normativa, secondo logiche di mercato.

⁸ European Commission - Speech (SPEECH/16/123), Speech by Transport Commissioner Violeta Bulc at the Aviation Summit: “Time for delivery” (traduzione).

⁹ IATA (2016), Economic Benefits of European Airspace Modernization.



**IL TRASPORTO AEREO
IN ITALIA NEL
2015**

Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2015

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

AEROPORTO		MOVIMENTI		PASSEGGERI		TRANSITI		CARGO		WLU
		Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Tonn.	Var. % 2014/2015	
1	ALBENGA	610	-17,0	1.221	-11,6	-	-	-	-	1.221
2	ALGHERO	12.015	-9,3	1.676.512	2,5	960	-58,3	11	-70,8	1.676.622
3	ANCONA	10.285	-4,0	518.663	8,7	899	-46,5	6.713	-4,0	585.793
4	AOSTA	34	61,9	90	80,0	-	-	-	-	90
5	BARI	31.975	3,8	3.955.945	8,0	10.459	15,6	1.998	-3,0	3.975.925
6	BERGAMO	74.447	12,1	10.305.158	18,5	6.164	1,0	120.933	-1,3	11.514.488
7	BIELLA	4	-76,5	4	-95,4	-	-	-	-	4
8	BOLOGNA	60.226	-0,1	6.857.829	5,0	24.175	-37,9	30.839	-4,1	7.166.219
9	BOLZANO	1.007	-55,3	26.632	-53,8	-	-	-	-	26.632
10	BRESCIA	3.224	-13,3	2.923	-70,6	-	-100,0	12.890	-32,7	131.823
11	BRINDISI	16.997	0,6	2.248.697	4,2	4.600	9,9	29	140,9	2.248.987
12	CAGLIARI	29.519	-5,5	3.716.182	2,3	1.289	-70,9	3.241	8,0	3.748.592
13	CATANIA	54.578	-8,5	7.028.172	-2,6	9.804	-42,2	6.213	0,1	7.090.302
14	COMISO	2.664	2,1	372.672	13,6	110	-	-	-	372.672
15	CROTONE	1.860	134,3	280.037	325,6	-	-	-	-	280.037
16	CUNEO	1.240	-63,9	125.862	-46,2	2.094	-2,5	-	-100,0	125.862
17	ELBA	1.383	60,4	17.009	9,7	-	-	-	-	17.009
18	FIRENZE	30.471	0,6	2.365.334	6,0	34	-41,4	72	-34,0	2.366.054
19	FOGGIA	326	-81,2	1.510	-71,8	-	-100,0	-	-	1.510
20	GENOVA	13.924	4,5	1.353.623	7,5	2.700	1,0	273	-1,2	1.356.353
21	GROSSETO	928	-12,6	2.329	-40,4	-	-	-	-	2.329
22	LAMEZIA TERME	16.892	-8,7	2.332.126	-3,4	9.801	46,2	1.406	-2,3	2.346.186
23	LAMPEDUSA	3.903	5,4	184.803	4,0	-	-100,0	17	-18,6	184.973
24	MILANO LINATE	96.049	5,7	9.638.763	7,3	2.300	-11,8	15.714	-10,0	9.795.903
25	MILANO MALPENSA	156.642	-3,9	18.444.778	-1,2	127.604	-24,5	511.191	8,8	23.556.688
26	NAPOLI	51.932	1,4	6.118.757	3,4	19.126	-39,7	8.464	8,9	6.203.397
27	OLBIA	18.706	-2,1	2.212.726	5,6	6.234	-42,8	247	-20,4	2.215.196
28	PALERMO	41.674	1,1	4.895.175	7,7	13.812	5,3	1.185	-21,2	4.907.025
29	PANTELLERIA	3.693	3,1	130.934	3,0	-	-	34	0,5	131.274
30	PARMA	2.229	-14,1	185.188	-9,1	2	-98,3	-	-	185.188
31	PERUGIA	4.424	76,4	272.235	31,5	326	-40,1	-	-	272.235
32	PESCARA	7.213	39,9	599.731	8,6	266	-4,0	34	147,4	600.071
33	PISA	39.911	2,0	4.800.254	2,6	4.521	-11,0	7.832	8,5	4.878.574
34	REGGIO CALABRIA	4.113	-13,2	482.028	-6,8	-	-100,0	53	18,9	482.558
35	RIMINI	2.128	-48,7	158.688	-66,3	1.915	29,2	6	-98,5	158.748
36	ROMA CIAMPINO	47.464	0,7	5.823.814	16,1	-	-	15.756	0,6	5.981.374
37	ROMA FIUMICINO	315.168	1,0	40.233.507	5,1	229.475	-30,7	145.017	1,3	41.683.677
38	SALERNO	695	-16,5	1.612	-28,2	-	-	-	-	1.612
39	TARANTO	345	1,2	476	-46,2	172	-	6.728	-8,7	67.756
40	TORINO	35.213	0,2	3.654.812	6,9	4.676	-8,2	1.179	71,9	3.666.602
41	TRAPANI	11.431	-7,2	1.586.028	-0,6	665	19,2	26	55,0	1.586.288
42	TREVISO	16.112	-0,5	2.358.222	5,9	577	101,0	-	-63,4	2.358.222
43	TRIESTE	9.221	-0,4	739.519	0,3	853	-53,5	90	-26,8	740.419
44	VENEZIA	79.564	4,7	8.684.205	3,3	6.687	-22,1	42.677	17,3	9.110.975
45	VERONA	24.171	-10,4	2.570.468	-6,7	14.291	2,5	237	-0,4	2.572.838
TOTALE		1.336.610	0,1	156.965.253	4,5	506.591	-26,8	941.107	4,3	

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

Traffico commerciale complessivo nazionale 2015

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

AEROPORTO		MOVIMENTI		PASSEGGERI		CARGO	
		Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Tonn.	Var. % 2014/2015
1	ALBENGA	284	35,2	541	51,5	-	-
2	ALGHERO	8.530	-4,9	1.129.934	8,8	11	-70,5
3	ANCONA	6.514	-10,6	201.998	18,8	6.168	-5,8
4	AOSTA	10	25,0	31	55,0	-	-
5	BARI	20.352	-4,4	2.604.716	2,4	1.911	-4,6
6	BERGAMO	21.426	6,0	3.147.205	14,5	13.144	9,9
7	BIELLA	4	-42,9	4	-92,5	-	-
8	BOLOGNA	12.921	-9,0	1.703.759	-1,7	3.558	3,0
9	BOLZANO	980	-55,0	26.632	-53,4	-	-
10	BRESCIA	2.981	-8,2	-	-100,0	12.468	-7,8
11	BRINDISI	13.070	-3,1	1.800.406	1,4	27	129,7
12	CAGLIARI	23.331	-5,2	2.976.474	3,3	3.018	1,8
13	CATANIA	37.848	-11,6	4.920.979	-4,7	5.778	-2,6
14	COMISO	1.669	10,4	230.089	33,2	-	-
15	CROTONE	1.860	144,7	280.037	325,8	-	-
16	CUNEO	401	-50,1	54.720	-49,9	-	-
17	ELBA	754	141,7	3.106	120,3	-	-
18	FIRENZE	4.873	-8,3	385.451	-3,5	24	-19,0
19	FOGGIA	298	-82,4	860	-82,9	-	-
20	GENOVA	7.868	10,2	774.245	12,2	158	0,3
21	GROSSETO	928	-12,6	2.329	-40,4	-	-
22	LAMEZIA TERME	13.762	-10,6	1.910.660	-3,8	1.406	-2,2
23	LAMPEDUSA	3.901	5,5	184.796	4,0	17	-18,6
24	MILANO LINATE	49.128	-5,6	5.019.960	-2,1	2.004	-30,0
25	MILANO MALPENSA	20.156	-14,3	2.534.875	-11,6	1.983	-15,9
26	NAPOLI	24.298	-7,8	2.410.563	-4,2	7.689	9,4
27	OLBIA	11.094	-2,8	1.246.103	3,9	243	-15,4
28	PALERMO	33.324	1,1	3.894.463	7,9	1.171	-21,3
29	PANTELLERIA	3.526	1,5	130.726	3,7	34	0,5
30	PARMA	1.382	-17,6	132.895	-5,0	-	-
31	PERUGIA	2.409	198,9	87.014	89,6	-	-
32	PESCARA	4.849	63,9	277.943	19,2	1	-71,2
33	PISA	15.882	5,3	1.453.707	5,7	865	-8,3
34	REGGIO CALABRIA	4.110	-12,2	481.892	-5,9	53	18,9
35	RIMINI	472	-26,6	1.404	9,1	-	-100,0
36	ROMA CIAMPINO	10.787	-28,7	843.401	-15,7	64	376,1
37	ROMA FIUMICINO	109.498	-0,9	11.951.419	4,4	6.042	-20,4
38	SALERNO	353	-26,9	613	-44,4	-	-
39	TARANTO	87	20,8	106	-71,1	-	-
40	TORINO	15.449	-6,8	1.863.587	1,8	197	15,9
41	TRAPANI	8.912	-4,9	1.195.844	3,1	26	55,0
42	TREVISO	5.311	0,4	767.056	11,4	-	-
43	TRIESTE	5.640	0,9	460.165	0,2	62	8,3
44	VENEZIA	12.776	-8,2	1.215.359	-9,6	2.094	-13,2
45	VERONA	8.686	0,1	786.328	-0,1	20	-74,7
TOTALE		532.694	-4,4	59.094.395	1,5	70.234	-4,4

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

Traffico commerciale complessivo internazionale 2015

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

AEROPORTO		MOVIMENTI		PASSEGGERI		CARGO	
		Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Tonn.	Var. % 2014/2015
1	ALBENGA	326	-37,9	680	-33,7	-	-
2	ALGHERO	3.485	-18,5	546.578	-8,5	-	-83,5
3	ANCONA	3.771	10,2	316.665	3,1	545	22,8
4	AOSTA	24	84,6	59	96,7	-	-
5	BARI	11.623	21,9	1.351.229	20,5	87	54,8
6	BERGAMO	53.021	14,8	7.157.953	20,4	107.789	-2,5
7	BIELLA	-	-	-	-	-	-
8	BOLOGNA	47.305	2,7	5.154.070	7,4	27.281	-5,0
9	BOLZANO	27	-65,8	-	-100,0	-	-
10	BRESCIA	243	-48,7	2.923	-61,4	423	-92,5
11	BRINDISI	3.927	15,3	448.291	17,0	2	427,0
12	CAGLIARI	6.188	-6,8	739.708	-1,4	223	502,7
13	CATANIA	16.730	-0,5	2.107.193	2,6	435	58,8
14	COMISO	995	-9,4	142.583	-8,2	-	-
15	CROTONE	-	-	-	-	-	-
16	CUNEO	839	-68,2	71.142	-43,0	-	-100,0
17	ELBA	629	14,4	13.903	-1,4	-	-
18	FIRENZE	25.598	2,5	1.979.883	8,1	48	-39,6
19	FOGGIA	28	-20,0	650	110,4	-	-
20	GENOVA	6.056	-2,1	579.378	1,8	115	-3,2
21	GROSSETO	-	-	-	-	-	-
22	LAMEZIA TERME	3.130	0,9	421.466	-1,5	-	-94,9
23	LAMPEDUSA	2	-60,0	7	-94,8	-	-
24	MILANO LINATE	46.921	21,0	4.618.803	19,8	13.711	-6,1
25	MILANO MALPENSA	136.486	-2,1	15.909.903	0,7	509.209	9,0
26	NAPOLI	27.634	11,1	3.708.194	9,0	775	4,4
27	OLBIA	7.612	-1,1	966.623	7,9	3	-85,2
28	PALERMO	8.350	1,3	1.000.712	7,1	15	-12,4
29	PANTELLERIA	167	56,1	208	-81,4	-	-
30	PARMA	847	-7,5	52.293	-18,0	-	-
31	PERUGIA	2.015	18,4	185.221	15,0	-	-
32	PESCARA	2.364	7,6	321.788	0,9	33	222,6
33	PISA	24.029	-	3.346.547	1,3	6.967	11,1
34	REGGIO CALABRIA	3	-95,0	136	-97,3	-	-
35	RIMINI	1.656	-52,8	157.284	-66,5	6	-98,4
36	ROMA CIAMPINO	36.677	14,5	4.980.413	24,0	15.692	0,2
37	ROMA FIUMICINO	205.670	2,0	28.282.088	5,4	138.975	2,6
38	SALERNO	342	-2,0	999	-12,5	-	-
39	TARANTO	258	-4,1	370	-28,6	6.728	-8,7
40	TORINO	19.764	6,5	1.791.225	12,8	982	90,3
41	TRAPANI	2.519	-14,4	390.184	-10,5	-	-
42	TREVISO	10.801	-0,9	1.591.166	3,5	-	-66,3
43	TRIESTE	3.581	-2,4	279.354	0,4	29	-56,9
44	VENEZIA	66.788	7,6	7.468.846	5,7	40.582	19,5
45	VERONA	15.485	-15,4	1.784.140	-9,3	217	36,5
TOTALE		803.916	3,3	97.870.858	6,3	870.873	5,1

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

Traffico commerciale di linea 2015

Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

AEROPORTO		MOVIMENTI		PASSEGGERI		CARGO	
		Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Tonn.	Var. % 2014/2015
1	ALBENGA	-	-	-	-	-	-
2	ALGHERO	11.338	-10,8	1.600.759	0,8	11	-70,0
3	ANCONA	7.242	6,5	500.224	15,0	6.231	-5,2
4	AOSTA	-	-	-	-	-	-
5	BARI	29.645	3,7	3.875.262	8,4	1.921	-4,4
6	BERGAMO	72.285	13,2	10.023.211	20,0	120.921	-1,3
7	BIELLA	-	-	-	-	-	-
8	BOLOGNA	58.021	1,0	6.724.894	6,0	16.562	-3,3
9	BOLZANO	911	-58,1	22.364	-58,3	-	-
10	BRESCIA	3.100	-14,6	-	-100,0	12.599	-34,2
11	BRINDISI	15.583	0,8	2.213.901	4,3	28	133,3
12	CAGLIARI	27.153	-5,1	3.618.080	2,6	3.020	1,2
13	CATANIA	50.038	-10,0	6.617.634	-4,1	6.200	0,2
14	COMISO	2.336	-1,4	344.296	14,4	-	-
15	CROTONE	1.808	380,9	276.155	452,8	-	-
16	CUNEO	881	-71,9	121.617	-46,9	-	-100,0
17	ELBA	1.113	56,8	16.580	9,2	-	-
18	FIRENZE	27.291	1,0	2.354.449	6,1	72	-34,6
19	FOGGIA	254	-83,9	779	-84,3	-	-
20	GENOVA	13.475	4,9	1.297.489	9,1	273	2,5
21	GROSSETO	-	-	-	-	-	-
22	LAMEZIA TERME	14.623	-10,1	2.050.804	-3,8	1.406	-2,3
23	LAMPEDUSA	3.243	10,3	157.216	10,8	17	-18,6
24	MILANO LINATE	96.042	5,8	9.638.342	7,3	15.705	-10,0
25	MILANO MALPENSA	151.409	-3,8	18.029.669	-	467.826	5,7
26	NAPOLI	49.162	2,6	5.790.686	4,7	8.118	14,7
27	OLBIA	17.729	-1,6	2.098.342	6,0	247	-19,1
28	PALERMO	38.768	1,5	4.732.941	8,8	1.185	-21,2
29	PANTELLERIA	3.306	2,8	122.531	4,6	34	0,5
30	PARMA	1.094	-16,9	181.395	-6,9	-	-
31	PERUGIA	3.247	129,6	269.686	32,2	-	-
32	PESCARA	5.788	40,3	595.478	8,3	26	246,1
33	PISA	35.640	2,9	4.763.327	3,0	6.518	38,8
34	REGGIO CALABRIA	4.111	-12,1	481.892	-5,9	53	18,9
35	RIMINI	628	-32,8	61.084	-48,9	-	-100,0
36	ROMA CIAMPINO	36.997	2,5	5.799.471	16,1	7.317	-0,1
37	ROMA FIUMICINO	311.950	1,3	39.939.655	5,5	143.990	1,6
38	SALERNO	-	-	-	-	-	-
39	TARANTO	-	-	-	-	-	-
40	TORINO	33.414	0,1	3.490.627	7,7	504	-10,6
41	TRAPANI	11.021	-7,1	1.578.850	-0,7	26	55,0
42	TREVISIO	14.532	1,6	2.351.211	6,5	-	-
43	TRIESTE	7.976	-2,7	709.797	-1,7	62	9,2
44	VENEZIA	73.369	3,9	8.535.600	3,5	33.017	15,9
45	VERONA	20.693	-6,2	2.150.797	-0,1	237	-0,4
TOTALE		1.257.216	0,7	153.137.095	5,3	854.126	2,8

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

Traffico commerciale non di linea (charter + aerotaxi) 2015

Internazionale e nazionale (arrivi + partenze)

AEROPORTO		MOVIMENTI		PASSEGGERI		CARGO	
		Numero	Var. % 2014/2015	Numero	Var. % 2014/2015	Tonn.	Var. % 2014/2015
1	ALBENGA	610	-17,0	1.221	-11,6	-	-
2	ALGHERO	677	28,0	75.753	59,3	-	-
3	ANCONA	3.043	-22,1	18.439	-56,5	481	16,2
4	AOSTA	34	61,9	90	80,0	-	-
5	BARI	2.330	4,3	80.683	-9,8	77	50,6
6	BERGAMO	2.162	-15,3	281.947	-18,2	12	944,8
7	BIELLA	4	-76,5	4	-95,4	-	-
8	BOLOGNA	2.205	-22,2	132.935	-29,7	14.277	-5,1
9	BOLZANO	96	21,5	4.268	4,5	-	-
10	BRESCIA	124	37,8	2.923	-64,1	292	n.s.
11	BRINDISI	1.414	-1,3	34.796	-6,1	1	n.s.
12	CAGLIARI	2.366	-9,5	98.102	-9,0	221	n.s.
13	CATANIA	4.540	12,3	410.538	30,6	13	-10,6
14	COMISO	328	36,7	28.376	4,8	-	-
15	CROTONE	52	-87,6	3.882	-75,5	-	-
16	CUNEO	359	16,6	4.245	-15,0	-	-
17	ELBA	270	77,6	429	31,6	-	-
18	FIRENZE	3.180	-2,0	10.885	-7,0	1	-
19	FOGGIA	72	-51,7	731	90,9	-	-
20	GENOVA	449	-7,0	56.134	-19,0	-	-
21	GROSSETO	928	-12,6	2.329	-40,4	-	-
22	LAMEZIA TERME	2.269	1,4	281.322	-0,6	-	-87,0
23	LAMPEDUSA	660	-13,6	27.587	-23,2	-	-
24	MILANO LINATE	7	-63,2	421	-57,7	9	-
25	MILANO MALPENSA	5.233	-6,5	415.109	-35,0	43.366	61,0
26	NAPOLI	2.770	-16,1	328.071	-15,7	346	-50,2
27	OLBIA	977	-10,4	114.384	-0,9	-	-100,0
28	PALERMO	2.906	-4,0	162.234	-16,4	-	-51,0
29	PANTELLERIA	387	6,0	8.403	-16,2	-	-
30	PARMA	1.135	-11,2	3.793	-57,3	-	-
31	PERUGIA	1.177	7,6	2.549	-16,2	-	-
32	PESCARA	1.425	38,2	4.253	73,7	8	28,8
33	PISA	4.271	-4,8	36.927	-32,4	1.314	-47,9
34	REGGIO CALABRIA	2	-96,9	136	-97,4	-	-
35	RIMINI	1.500	-53,3	97.604	-72,2	6	-97,3
36	ROMA CIAMPINO	10.467	-5,3	24.343	8,6	8.439	1,2
37	ROMA FIUMICINO	3.218	-23,7	293.852	-31,8	1.027	-24,1
38	SALERNO	695	-16,5	1.612	-28,2	-	-
39	TARANTO	345	2,7	476	-46,2	6.728	-8,7
40	TORINO	1.799	2,2	164.185	-7,9	674	455,1
41	TRAPANI	410	-9,7	7.178	32,7	-	-
42	TREVISO	1.580	-16,1	7.011	-62,9	-	-81,3
43	TRIESTE	1.245	17,3	29.722	91,8	28	-57,8
44	VENEZIA	6.195	15,5	148.605	-5,9	9.660	22,5
45	VERONA	3.478	-29,4	419.671	-30,4	-	-
TOTALE		79.394	-8,3	3.828.158	-21,0	86.980	22,3

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

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

Traffico di aviazione generale 2015

	AEROPORTO	MOVIMENTI	PASSEGGERI
1	ALBENGA	4.139	2.680
2	ALESSANDRIA	254	127
3	ALGHERO	555	477
4	ANCONA	2.108	1.451
5	AOSTA	7.287	2.183
6	AREZZO	1.058	66
7	BARI	2.145	1.969
8	BERGAMO	1.632	2.195
9	BIELLA	8.977	16.715
10	BOLOGNA	4.343	7.738
11	BOLZANO	10.729	7.823
12	BRESCIA	5.011	4.799
13	BRINDISI	656	1.079
14	CAGLIARI	2.481	4.887
15	CASALE MONFERRATO	1.340	-
16	CATANIA	410	1.018
17	COMISO	794	291
18	CUNEO	2.402	1.856
19	ELBA	2.670	3.145
20	FANO	572	-
21	FIRENZE	3.017	4.284
22	FOGGIA	716	431
23	GENOVA	5.356	6.917
24	GORIZIA	-	-
25	GROSSETO	733	854
26	LAMEZIA TERME	4.644	451
27	LAMPEDUSA	78	160
28	LUCCA	3.153	143
29	MASSA CINQUALE	1.150	2.100

	AEROPORTO	MOVIMENTI	PASSEGGERI
30	MILANO LINATE	21.677	47.084
31	MILANO MALPENSA	3.715	9.255
32	NAPOLI	7.403	12.689
33	NOVI LIGURE	4.597	-
34	OLBIA	9.566	21.056
35	PALERMO	dato compreso nel traffico aerotaxi	
36	PANTELLERIA	58	112
37	PARMA	3.717	1.849
38	PERUGIA	791	1.403
39	PESCARA	1.582	2.058
40	PISA	dato compreso nel traffico aerotaxi	
41	REGGIO CALABRIA	2.659	1.808
42	RIMINI	589	957
43	ROMA CIAMPINO	5.689	10.387
44	ROMA FIUMICINO	49	219
45	ROMA URBE	23.840	1.387
46	SALERNO	1.724	759
47	SIENA	671	130
48	TARANTO	323	65
49	TORINO CASELLE	9.001	7.094
50	TORINO AERITALIA	18.519	3.060
51	TRAPANI	160	208
52	TRENTO	23.104	16.908
53	TREVISO	2.271	1.459
54	TRIESTE	5.233	1.277
55	UDINE	196	-
56	VENEZIA	2.004	5.583
57	VERCELLI	3.006	287
58	VERONA	3.208	6.383

Note: Aeroporto di Rimini riaperto da aprile 2015

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

Graduatoria 2015 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 - SAI	Italia	12.350.484
2	RYANAIR	Irlanda	10.215.894
3	EASYJET	Gran Bretagna	2.705.637
4	MERIDIANA FLY	Italia	1.816.445
5	VOLOTEA	Spagna	1.076.315
6	VUELING AIRLINES	Spagna	896.147
7	BLUE AIR	Romania	158.945
8	BLUE PANORAMA AIRLINES	Italia	158.787
9	NEOS	Italia	46.352
10	MISTRAL AIR	Italia	33.132

Traffico internazionale

VETTORE		NAZIONALITÀ	N. PASSEGGERI (arrivi + partenze)
1	RYANAIR	Irlanda	19.490.781
2	EASYJET	Gran Bretagna	11.657.385
3	ALITALIA - SAI	Italia	10.636.650
4	VUELING AIRLINES	Spagna	4.407.932
5	DEUTSCHE LUFTHANSA	Germania	4.336.318
6	WIZZ AIR	Ungheria	3.168.232
7	BRITISH AIRWAYS	Gran Bretagna	3.036.615
8	AIR FRANCE	Francia	2.790.046
9	AIR BERLIN	Germania	1.750.422
10	EMIRATES	Emirati Arabi Uniti	1.741.612

Vettore principale nei maggiori aeroporti determinato in base al numero dei passeggeri trasportati 2015

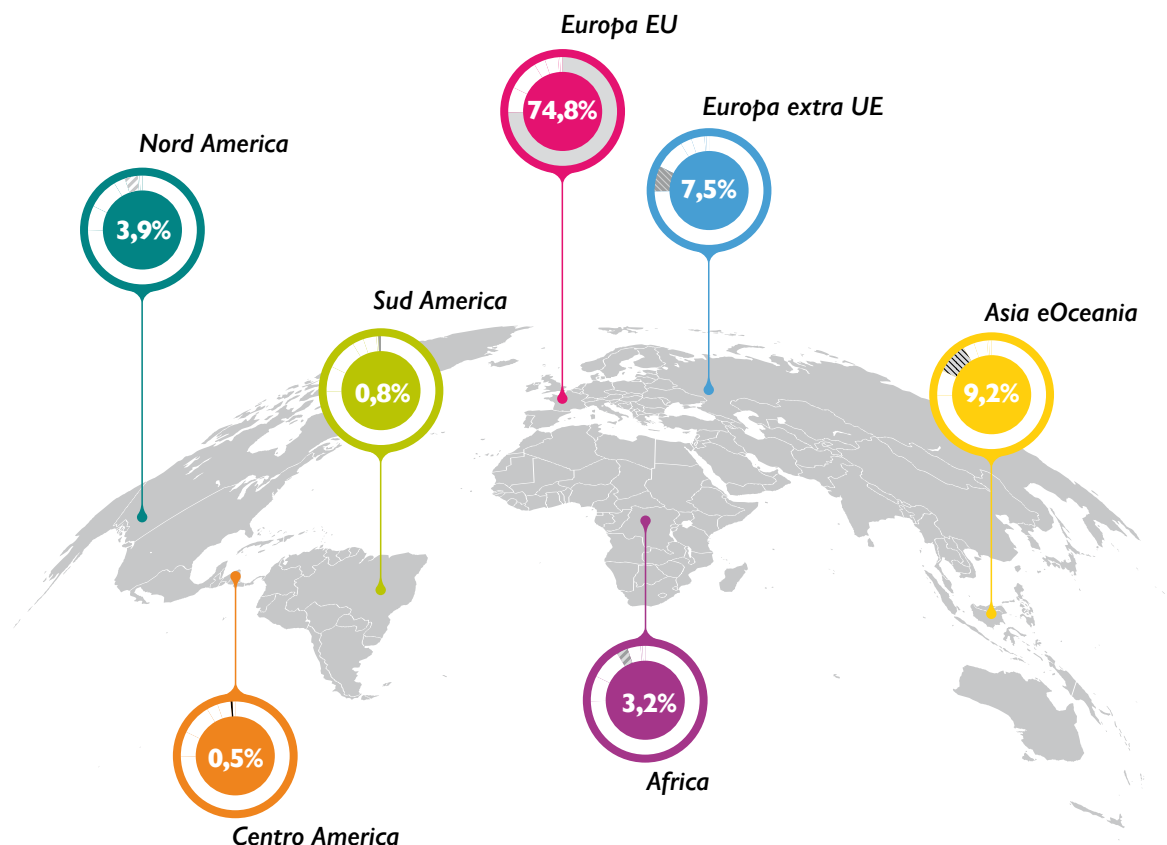
AEROPORTO	VETTORE	NAZIONALITÀ
1 ALGERO	Ryanair	Irlanda
2 ANCONA	Ryanair	Irlanda
3 BARI	Ryanair	Irlanda
4 BERGAMO	Ryanair	Irlanda
5 BOLOGNA	Ryanair	Irlanda
6 BOLZANO	Darwin Airlines	Svizzera
7 BRESCIA	Israir	Israele
8 BRINDISI	Ryanair	Irlanda
9 CAGLIARI	Ryanair	Irlanda
10 CATANIA	Alitalia - Sai	Italia
11 COMISO	Ryanair	Irlanda
12 CROTONE	Ryanair	Irlanda
13 CUNEO	Ryanair	Irlanda
14 ELBA	Intersky	Austria
15 FIRENZE	Vueling Airlines	Spagna
16 FOGGIA	Alidaunia	Italia
17 GENOVA	Alitalia - Sai	Italia
18 LAMEZIA TERME	Ryanair	Irlanda
19 LAMPEDUSA	Alitalia - Sai	Italia
20 MILANO LINATE	Alitalia - Sai	Italia
21 MILANO MALPENSA	Easyjet	Gran Bretagna
22 NAPOLI	Easyjet	Gran Bretagna
23 OLBIA	Meridiana Fly	Italia
24 PALERMO	Ryanair	Irlanda
25 PANTELLERIA	Alitalia - Sai	Italia
26 PARMA	Ryanair	Irlanda
27 PERUGIA	Ryanair	Irlanda
28 PESCARA	Ryanair	Irlanda
29 PISA	Ryanair	Irlanda
30 REGGIO CALABRIA	Alitalia - Sai	Italia
31 RIMINI	Ural Airlines	Russia
32 ROMA CIAMPINO	Ryanair	Irlanda
33 ROMA FIUMICINO	Alitalia - Sai	Italia
34 TORINO	Ryanair	Irlanda
35 TRAPANI	Ryanair	Irlanda
36 TREVISO	Ryanair	Irlanda
37 TRIESTE	Alitalia - Sai	Italia
38 VENEZIA	Easyjet	Gran Bretagna
39 VERONA	Meridiana Fly	Italia

Graduatoria 2015 dei primi 50 vettori operanti in Italia in base al numero totale dei passeggeri trasportati

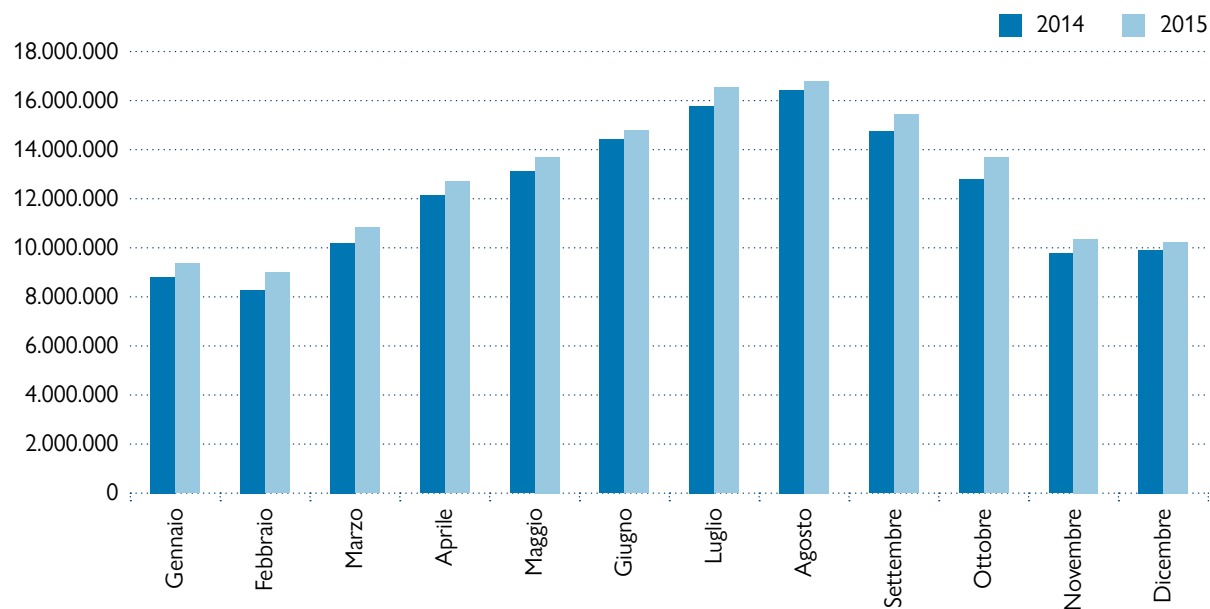
VEETTORE	NAZIONALITÀ	N. PASSEGGERI TRASPORTATI
1 RYANAIR	Irlanda	29.706.675
2 ALITALIA - SAI	Italia	22.987.134
3 EASYJET	Gran Bretagna	14.363.022
4 VUELING AIRLINES	Spagna	5.304.079
5 DEUTSCHE LUFTHANSA	Germania	4.336.318
6 WIZZ AIR	Ungheria	3.168.232
7 BRITISH AIRWAYS	Gran Bretagna	3.036.624
8 MERIDIANA FLY	Italia	2.803.712
9 AIR FRANCE	Francia	2.790.046
10 AIR BERLIN	Germania	1.750.422
11 EMIRATES	Emirati Arabi Uniti	1.741.612
12 TURKISH AIRLINES	Turchia	1.688.180
13 KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	Olanda	1.647.102
14 GERMAN WINGS	Germania	1.529.332
15 VOLOTEA	Spagna	1.482.243
16 IBERIA	Spagna	1.193.563
17 SWISS AIR INTERNATIONAL	Svizzera	1.068.405
18 NEOS	Italia	1.065.501
19 BLUE PANORAMA AIRLINES	Italia	1.058.342
20 TAP - AIR PORTUGAL	Portogallo	929.627
21 BRUSSELS AIRLINES	Belgio	915.114
22 AIR DOLOMITI	Italia	858.753
23 NORVEGIAN AIR SHUTTLE	Norvegia	790.177
24 BLUE AIR	Romania	777.992
25 DELTA AIR LINES	Usa	774.524
26 AEROFLOT	Russia	768.991
27 SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS)	Svezia	716.664
28 QATAR AIRWAYS	Qatar	695.499
29 BASIQ AIR - TRANSavia	Olanda	610.846
30 AUSTRIAN AIRLINES	Austria	587.615
31 EASYJET SWITZERLAND	Svizzera	561.287
32 AER LINGUS	Irlanda	491.018
33 AIR EUROPA	Spagna	473.097
34 UNITED AIRLINES	Usa	443.416
35 FLYNIKI	Austria	425.532
36 AMERICAN AIRLINES	Usa	415.827
37 FINNAIR	Finlandia	407.341
38 MISTRAL AIR	Italia	396.465
39 AEGEAN AVIATION	Grecia	393.043
40 MONARCH AIRLINES	Gran Bretagna	391.748
41 AIR CHINA INTERNATIONAL	Cina	375.311
42 AIR MALTA	Malta	373.545
43 EL AL ISRAEL AIRLINES	Israele	373.290
44 THOMSON FLY	Gran Bretagna	371.692
45 TRANSavia FRANCE	Francia	356.966
46 JET 2 / CHANNEL EXPRESS AIR SERVICES	Gran Bretagna	356.583
47 ETHIAD AIRWAYS	Emirati Arabi Uniti	346.328
48 PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	Turchia	340.273
49 CATHAY PACIFIC AIRWAYS	Hong Kong	338.921
50 US AIRWAYS	Usa	306.372

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

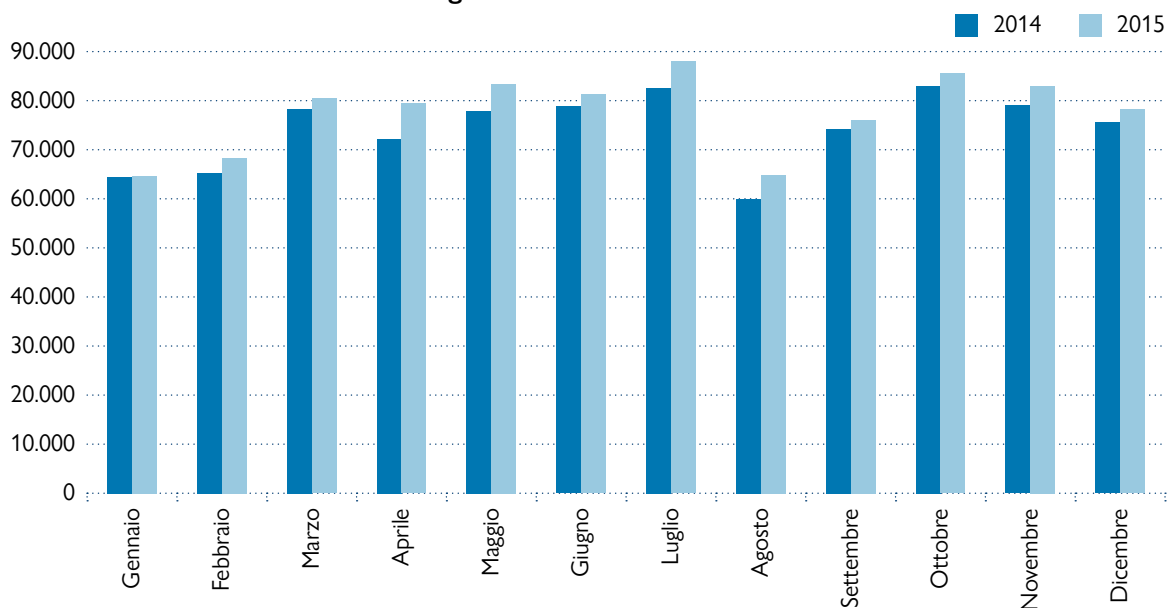
Suddivisione del traffico internazionale passeggeri per aree geografiche di origine/destinazione



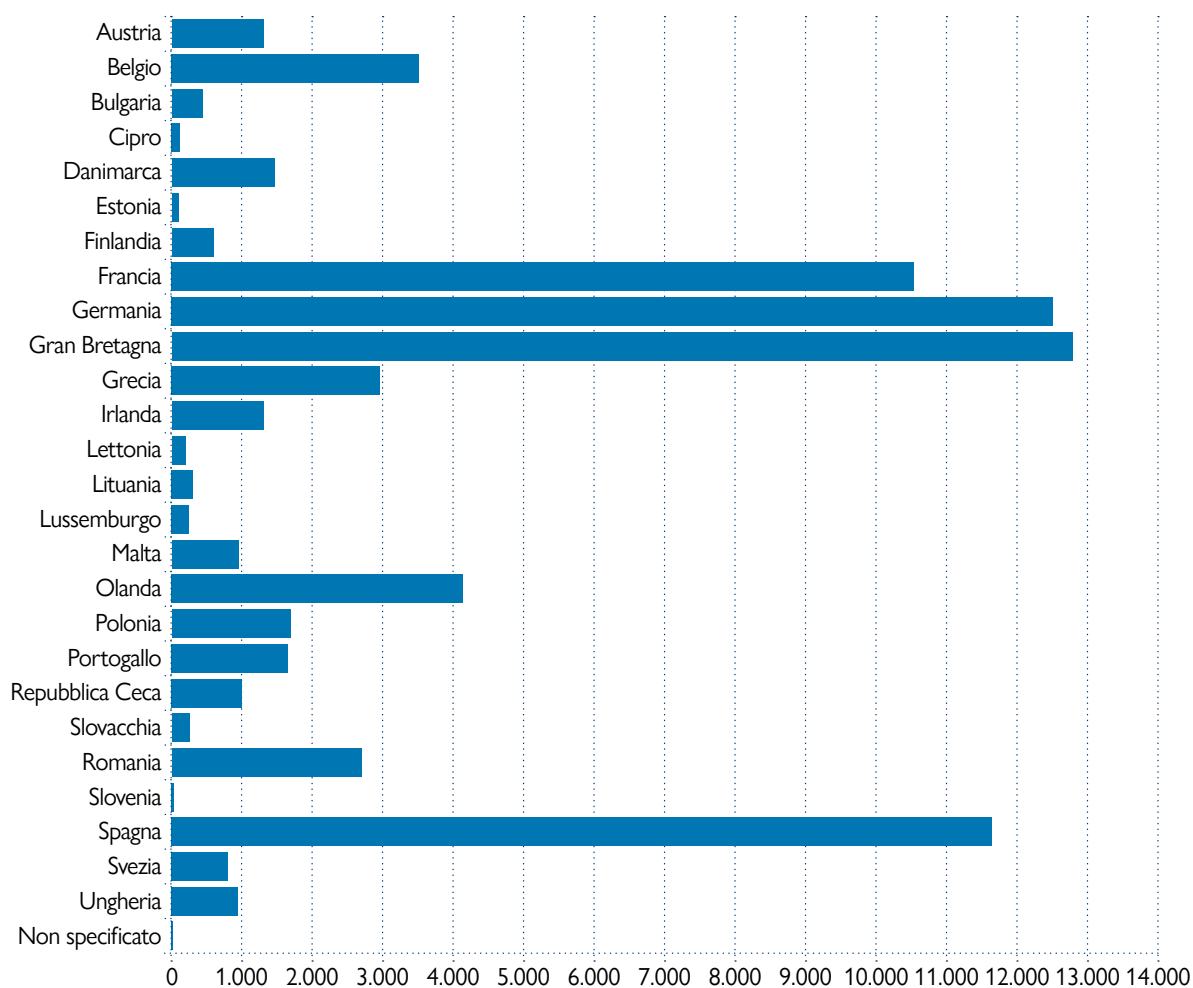
Confronto mensile del traffico passeggeri anni 2014/2015



Confronto mensile del traffico cargo anni 2014/2015



Suddivisione passeggeri per origine/destinazione Paesi UE

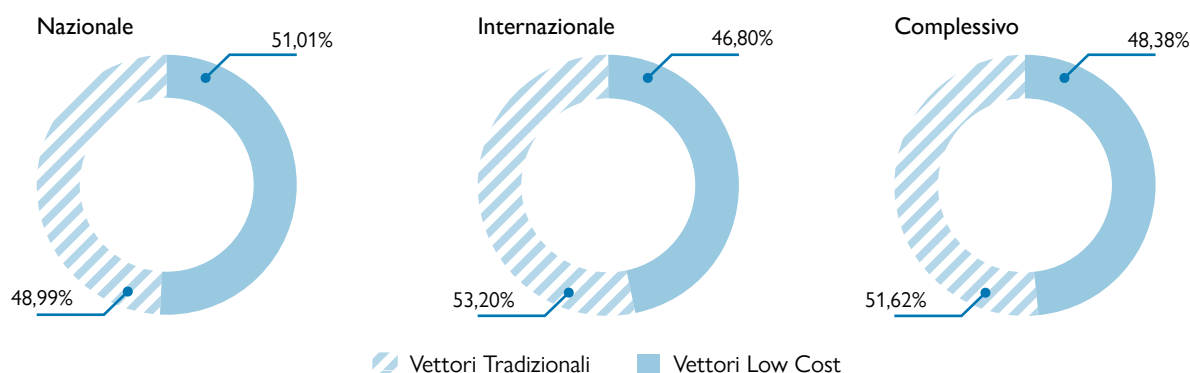


Ripartizione del mercato aereo italiano tra compagnie tradizionali e low cost 2015

	PASSEGGERI NAZIONALI * (ARR. + PART.)	QUOTA %	VAR. % 2014 2015	PASSEGGERI INTERNAZIONALI (ARR. + PART.)	QUOTA %	VAR. % 2014 2015	TOTALE PASSEGGERI (ARR. + PART.)	QUOTA %	VAR. % 2014 2015
VETTORI LOW COST	30.143.986	51,01	13,19	45.799.438	46,80	8,53	75.943.424	48,38	10,33
VETTORI TRADIZIONALI	28.950.409	48,99	-8,31	52.071.420	53,20	4,48	81.021.829	51,62	-0,48
TOTALI	59.094.395	100,00		97.870.858	100,00		156.965.253	100,00	

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

Quote di mercato traffico aereo 2015



Legenda dati di traffico

Cargo: merce + posta (espresso in tonnellate). Merce: materiale trasportato su un aeromobile, comprese valigie 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 a un orario pubblicato con caratteristiche di regolarità e frequenza tali da costituire un'evidente serie sistematica di voli.

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

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.

INDICE

1

L'ISTITUZIONE

5

LA REGOLAZIONE
ECONOMICA

2

LA SAFETY

6

LA REGOLAZIONE
DELLO SPAZIO
AEREO

3

LA SECURITY

7

L'AMBIENTE

4

GLI AEROPORTI

8

L'ATTIVITÀ
INTERNAZIONALE



1 L'ISTITUZIONE

Scheda 1.1	
L'organizzazione	35
Scheda 1.2	
Le risorse umane	37
Scheda 1.3	
Le risorse finanziarie	39
Scheda 1.4	
Gli Stakeholder	40
Scheda 1.5	
Il Piano della Performance	41
Scheda 1.6	
La prevenzione della corruzione e la trasparenza	44
Scheda 1.7	
La Sala Crisi	46
Scheda 1.8	
La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del Passeggero	47
Scheda 1.9	
L'informazione e la comunicazione	52
Scheda 1.10	
L'innovazione tecnologica	54
Scheda 1.11	
L'attività legale	55

L'ORGANIZZAZIONE

L'ENAC agisce come Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione. Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono 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 e alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente”.

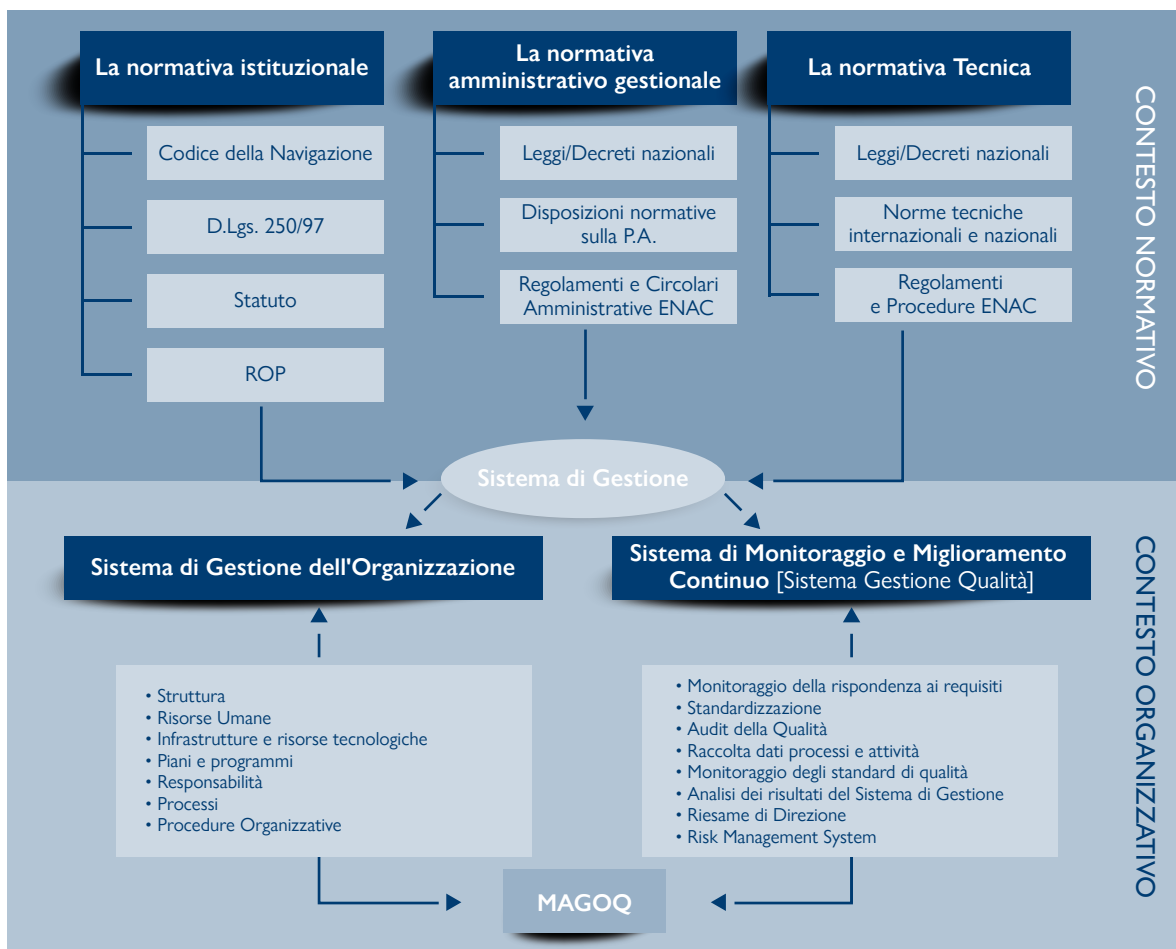
A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership: ICAO (International Civil Aviation Organisation); Unione europea; ECAC (European

Civil Aviation Conference); EASA (European Aviation Safety Agency); EUROCONTROL.

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'UE. 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).

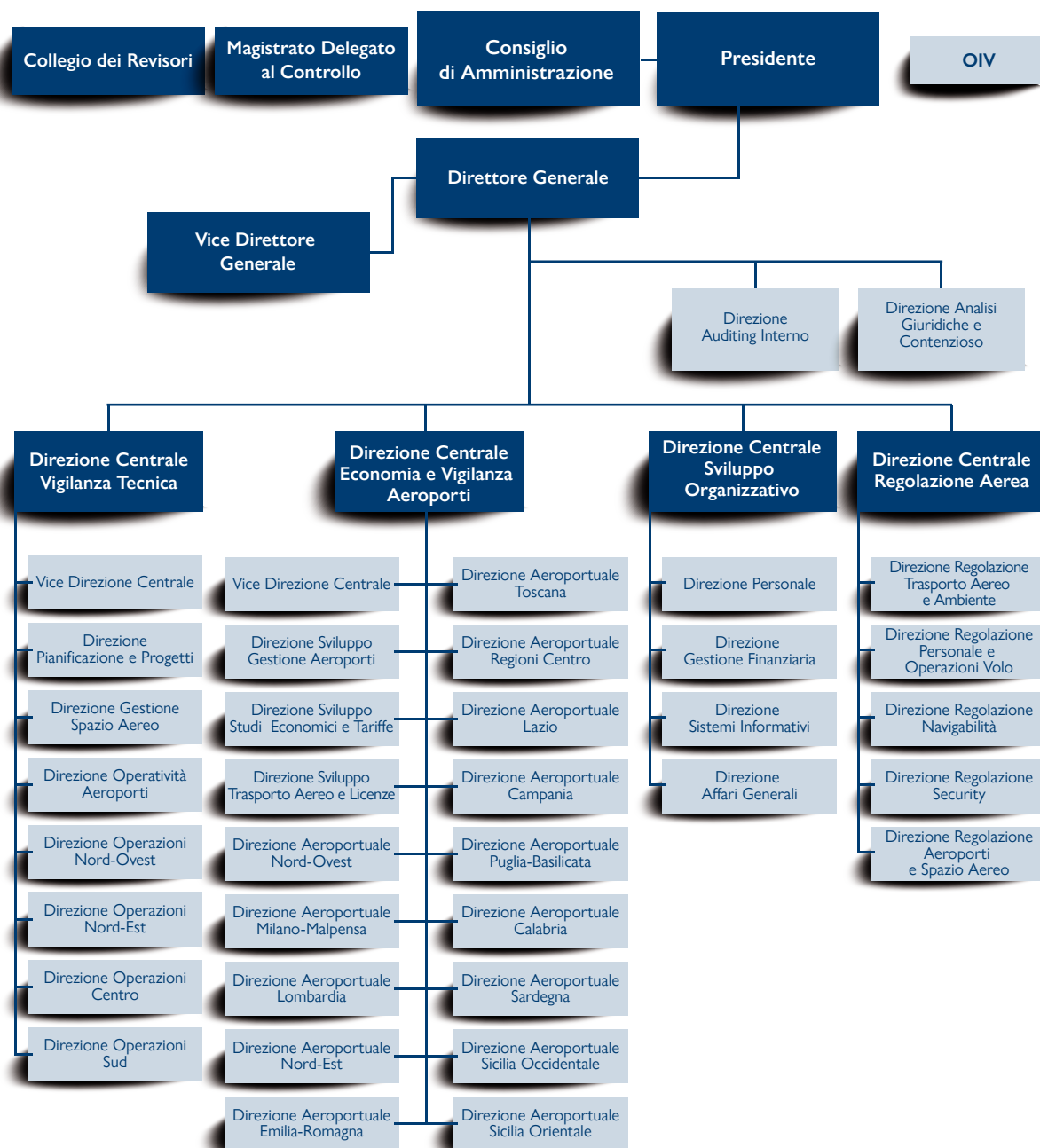
Rappresentazione del Sistema di Gestione ENAC



ORGANIGRAMMA

Nel corso del 2015, l'Ente ha perseguito l'obiettivo di dotarsi di un nuovo assetto organizzativo per adeguarsi alle indicazioni contenute nelle recenti normative comunitarie secondo le quali la concentrazione in macrosettori di tutta l'attività garantisce meglio l'esigenza di uniformità di azioni, competenze e, di conseguenza, efficacia nelle risposte all'utenza. La nuova organizzazione, in vigore

dal 4 aprile 2016, mira, pertanto a integrare le varie componenti che costituiscono il trasporto aereo in modo da dare maggiore efficacia alle azioni, nonché a razionalizzare l'impiego del personale dell'ENAC che, a causa del mancato turn over imposto dalle leggi in materia di contenimento della spesa pubblica, ha visto considerevolmente ridotto il numero delle risorse umane impiegate.



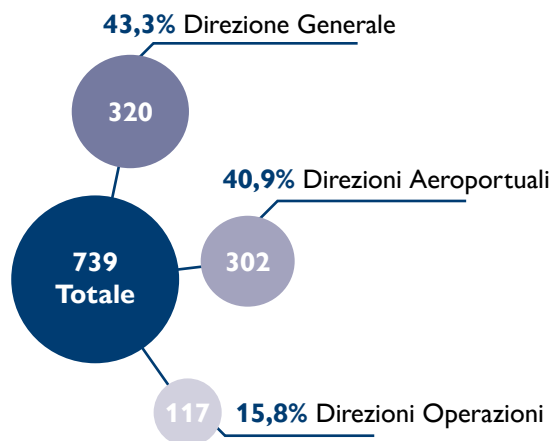
LE RISORSE UMANE

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 2015 è pari a 739 unità articolato in quattro aree di attività.

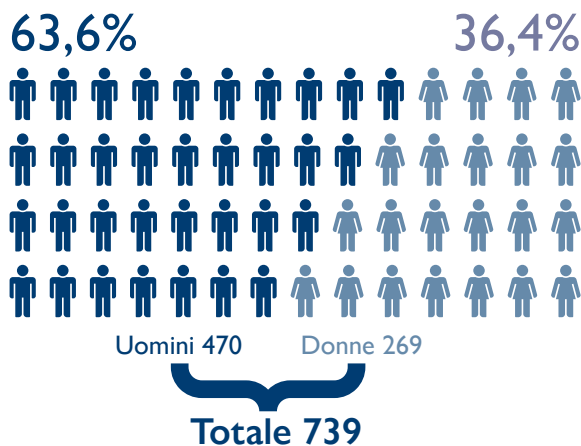
Aree di Attività

	unità	%
Dirigenziale	36	4,9
Professionale (di cui 133 laureati e 25 diplomati)	158	21,4
Operativa (di cui 19 ispettori di volo e 186 ispettori ENAC)	205	27,7
Tecnico Economico-Amministrativa	340	46
TOTALE	739	100,0

Distribuzione sul territorio



Sesso

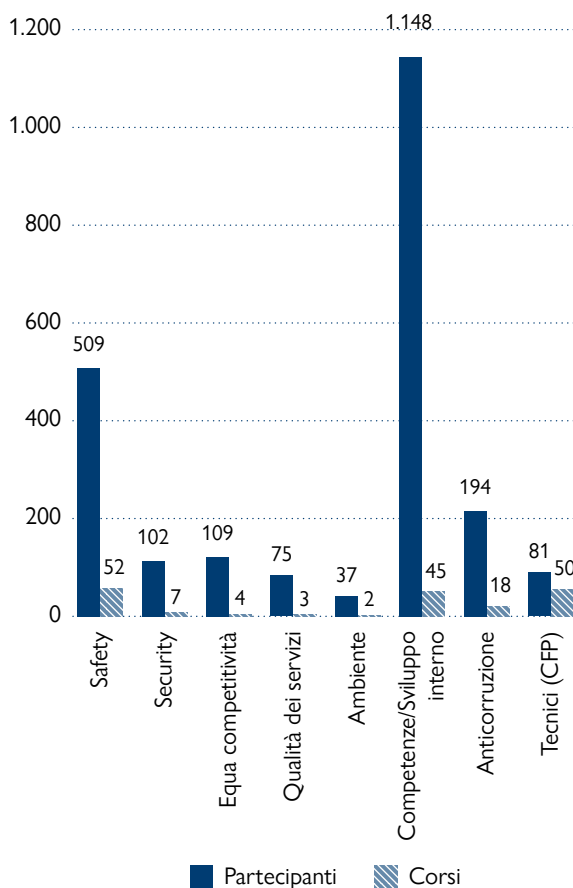


Formazione del personale interno

La formazione mantiene il suo ruolo di strumento essenziale per lo sviluppo delle competenze del personale ENAC, al fine di rispondere adeguatamente alle modifiche organizzative interne e alla crescente complessità del contesto civile.

L'adozione del Piano Triennale di Formazione 2014-2016, nel suo collegamento con gli obiettivi strategici dell'Ente esplicitati nel Piano della Performance, si sta rivelando una scelta efficace ai fini della risposta alle esigenze di formazione dell'Ente.

Nel rispetto di quanto previsto nel Piano Triennale, nel 2015 il personale ENAC ha partecipato in totale a 184 corsi di formazione (inclusi quelli a catalogo) nelle seguenti aree tematiche:



Le giornate di formazione totale sono state 4.650, con una media di oltre 6 giornate/uomo.

In particolare, in tema di Safety, l'attenzione è stata dedicata, oltre alla formazione obbligatoria sui regolamenti di settore, ad attività volte alla promozione della cultura

della sicurezza per il personale professionista e i dirigenti. Nel settore Security è stato garantito l'aggiornamento degli ispettori del Nucleo Centrale Ispettivo dell'Ente e del Ministero dell'Interno, anche attraverso l'intervento di esperti dell'ECAC. In ambito di Equa competitività sono state realizzate attività volte a presidiare il miglioramento della qualità dei servizi aeroportuali. Rispetto all'area Competenze/Sviluppo interno notevole impegno è stato dedicato nella progettazione e realizzazione di corsi finalizzati all'adozione delle nuove tecnologie informatiche; in tale ambito si evidenzia, inoltre, la realizzazione dell'intervento Crisis Management per i dirigenti e il personale dedicato e corsi per il personale del Go-team e del settore Comunicazione. Di rilievo anche la formazione svolta riguardo al tema dell'Anticorruzione presso la Scuola Nazionale dell'Amministrazione.

Corsi di formazione per esterni

Nel 2015 l'attività a sostegno della cultura della sicurezza si è declinata nella realizzazione di varie tipologie di azioni, come sintetizzato nella tabella.

Il Master Universitario in Gestione dell'Aviazione Civile

Nel 2015 l'Ente ha confermato l'accordo di collaborazione con l'Università degli Studi di Roma "Sapienza" per l'edizione 2015-2016 del Master Universitario di II livello in Gestione dell'Aviazione Civile.

Obiettivo del Master è la realizzazione di un percorso formativo rivolto a soggetti interessati a sviluppare una concreta professionalità nel campo dell'Aviazione Civile nazionale ed europea, con particolare riferimento agli studi nel settore del trasporto aereo civile inteso come comparto aerospaziale, al fine di poter svolgere funzioni potenzialmente utilizzabili all'interno delle diverse aziende ed enti che operano in tale ambito, quali ad esempio compagnie aeree, imprese di manutenzione certificate, aeroporti, ENAC, ENAV, ANSV.

CORSO	GIORNI	EDIZIONI	PARTECIPANTI
Reg. (UE) n. 748/2012 Part 21 POA [Aziende]	3	2	19
Sistema eE-MOR [Operatori]	2	2	80
Aggiornamento per Esaminatori Aeromedici (AME) [AM, Ministero Salute, Aziende]	1	2	160
Reg. (UE) n. 139/2014 [Gestori]	1	1	30
Incontro ENAC - ATO [Aziende e Operatori]	1	2	113
Workshop FTL [Operatori e Enti]	1	1	120
Critical Stress Incident Management [Gestori]	2	2	60
Sistema eE-MOR e Reg. (UE) n. 376/2014 [Gestori]	1	1	60
Sistema eE-MOR nell'ambito del corso Sicurezza Volo di AM [Gestori e Operatori]	1/2	2	100
Sicurezza volo [Aviazione Generale e AM]	1/2	4	120
Master in Gestione dell'Aviazione Civile [privati]	--	--	16

MEETING	GIORNI	EDIZIONI	PARTECIPANTI
Programma Operativo Interregionale [Gestori e Aziende]	1	1	28
Le Authorities aeroportuali ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014 [Gestori]	1	1	60

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

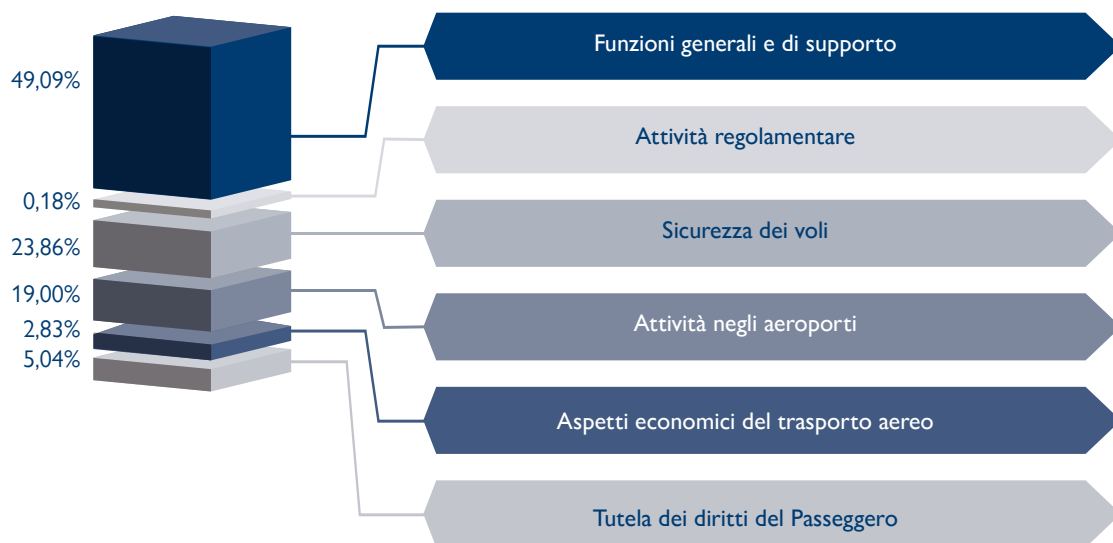
ai compiti istituzionali dell'Ente. Nel grafico sono riportate le percentuali delle risorse destinate ai diversi settori di competenza dell'ENAC (i dati sono riferiti alla previsione definitiva 2015).

Suddivisione entrate ENAC nel 2015

FINANZIAMENTI PUBBLICI	IMPORTO	ENTRATE ENAC	IMPORTO
Finanziamenti erogati dall'Unione europea a favore della realizzazione di progetti infrastrutturali	€ 4.698.500	TRASFERIMENTI Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente	€ 22.172.308
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: quota di cofinanziamento dei PON	€ 1.566.200	ENTRATE PROPRIE Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (l. 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.)	€ 87.933.000
Trasferimento ordinario in conto capitale	€ 8.000.000	Tariffe per le prestazioni di servizi	€ 24.087.280
		Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	€ 900.000
		Interessi che si maturano su prestiti, mutui ipotecari e conti correnti	€ 83.200
		Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	€ 95.000
		Altri proventi	€ 946.000
TOTALE	€ 14.264.700	TOTALE	€ 136.216.788

TOTALE GENERALE € 150.481.488

La destinazione delle entrate per settore di competenza ENAC nel 2015



GLI STAKEHOLDER

Gli Stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'ENAC.

Il portafoglio degli Stakeholder è suddiviso in 6 categorie raggruppate in 3 classi omogenee secondo il tipo di interazione con l'Ente.



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

CLASSE	CATEGORIA	STAKEHOLDER STRATEGICI
OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE	Assaeroporti Assaereo
OPERATORI	DIPENDENTI	Dipendenti ENAC Controllori di volo Personale di volo
		Fornitore di servizi di navigazione aerea Gestore aeroportuale Operatore aereo Costruttore aeronautico
	REFERENTI ISTITUZIONALI	Aeronautica Militare ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) Autorità giudiziarie Dipartimento per la Funzione Pubblica Ente locale Ministero Affari Esteri Ministero Difesa ANAC (ex CIVIT) Ministero Infrastrutture e Trasporti Ministero Economia e Finanze Ministero Interno Protezione Civile Regione Vigili del Fuoco
		ICAO Commissione Europea ECAC EASA Eurocontrol
NORMATORI	REGOLATORI	
BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	Passeggero

IL PIANO DELLA PERFORMANCE

Nel mese di gennaio 2015, in attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n.150/2009, l'ENAC ha pubblicato il Piano della Performance 2015-2017, strumento di pianificazione strategica e rendicontazione sociale attraverso il quale, grazie a una maggiore trasparenza e visibilità delle scelte strategiche, gli Stakeholder possono meglio comprendere la capacità di governo dell'Ente nel settore dell'aviazione civile.

Nell'ottica di promuovere la sicurezza e la qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo, favorendo e

governando, nel contempo, l'interazione con tutti gli interlocutori del sistema aviazione civile e le capacità di sviluppo infrastrutturale aeroportuale, il processo di definizione delle priorità dell'ENAC prende a riferimento le 5 aree strategiche dell'Ente: Safety, Security, Equa competitività, Qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente. A queste si aggiunge una sesta area trasversale che comprende attività e azioni volte all'organizzazione, alla gestione e alla valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale.

AREA STRATEGICA	OBIETTIVI STRATEGICI 2015-2017	AZIONI STRATEGICHE
SAFETY	Razionalizzazione, aggiornamento e semplificazione della 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
SECURITY	Aumentare l'efficacia della safety oversight della flotta nazionale ed estera	Implementazione del sistema di verifica della sicurezza della flotta nazionale ed estera in accordo alla normativa comunitaria
		Promozione delle attività di formazione e sviluppo di strumenti gestionali e organizzativi focalizzati alla tutela della security
		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

AREA STRATEGICA	OBIETTIVI STRATEGICI 2015-2017	AZIONI STRATEGICHE
EQUA COMPETITIVITÀ	Valorizzare il supporto all'industria aeronautica	Semplificazione delle procedure amministrative e operative per l'industria aeronautica
		Attivazione di iniziative di ricerca nel settore aeronautico
	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	Miglioramento della pianificazione e controllo dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e 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
	Semplificazione e facilitazione rapporti ENAC-Utenza	Definizione di nuovi strumenti per facilitare il rapporto tra l'ENAC e gli Stakeholder esterni
TUTELA DELL'AMBIENTE	Consolidare il ruolo dell'Ente in campo ambientale promuovendo l'adozione di azioni volte a ridurre l'impatto ambientale sugli aeroporti	Incremento dello 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
		Creazione di un contesto sfavorevole alla corruzione
		Avvio di apposite iniziative formative sui temi dell'etica e della legalità
	Migliorare la capacità di programmazione e controllo dell'Ente	Sviluppo e realizzazione di progetti di programmazione e controllo per le attività dell'Ente
		Garanzia del rispetto dei termini dei procedimenti
		Riduzione delle 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
		Elaborazione e attuazione del piano di dismissione e semplificazione delle attività non rilevanti sul piano strategico
	Migliorare il livello complessivo di informatizzazione dell'Ente	Realizzazione di interventi di informatizzazione di tipo interattivo con l'utenza
		Informatizzazione della gestione dei processi operativi 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	Attuazione di interventi di razionalizzazione delle spese dell'Ente

La formalizzazione del Piano della Performance 2015-2017, pur mantenendo la continuità con gli anni precedenti, ha visto molti elementi innovativi, a partire dalle analisi SWOT (Forze, Debolezze, Opportunità e Minacce) e degli Stakeholder, primo passo verso la definizione delle strategie per il triennio: infatti, il mutato assetto amministrativo, avvenuto nel 2014 ma che ha trovato piena realizzazione solo all'inizio del 2015, ha indotto l'Ente a procedere ex novo all'analisi del contesto esterno e interno e all'analisi Stakeholder, azzerando, cioè, le analisi operate negli anni precedenti in condizioni sensibilmente differenti sia in termini numerici di personale in servizio, sia in termini di competenze attribuite alle singole Strutture.

Anche nel 2015 la responsabilità del raggiungimento del target annuale degli obiettivi strategici è stata affidata ai Direttori Centrali in quanto tale impostazione, sperimentata nel 2014, risponde pienamente all'esigenza di garantire l'attuazione puntuale della strategia dell'Ente attraverso una misurazione più efficace degli indicatori riferiti agli obiettivi strategici.

Inoltre, si è creata una maggiore sinergia tra i diversi documenti di programmazione dell'Ente nel 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. Nei piani operativi oltre che nel piano strategico, infatti, sono stati individuati diversi obiettivi tesi a ricondurre gli sforzi dell'Ente verso un risultato tangibile che risponda alle esigenze dei propri Stakeholder, e ai principi di legalità, di

trasparenza e integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

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 oggetto di pubblicazione nel Piano della Performance.

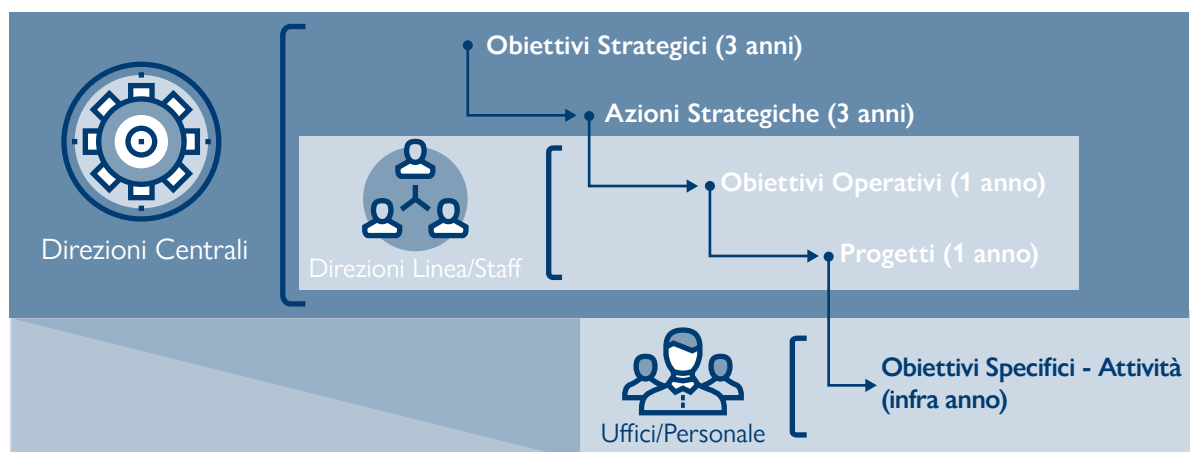
Nel 2015 è stata pubblicata la Relazione sulla performance ENAC 2014, strumento mediante il quale l'Ente illustra ai cittadini e a tutti gli altri Stakeholder, interni ed esterni, i risultati ottenuti nel corso dell'anno precedente.

La Relazione sulla performance 2014 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 carattere restrittivo che hanno caratterizzato le recenti manovre finanziarie, interessando tutta la pubblica amministrazione.

La validazione della Relazione da parte dell'OIV ha formalmente chiuso il ciclo della performance 2014.

In ottobre, ha preso il via il nuovo ciclo della performance 2016, attraverso l'espletamento di tutte quelle attività finalizzate alla definizione e formalizzazione del Piano della Performance ENAC 2016-2018.

Modello di assegnazione degli obiettivi



LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA

In materia di prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità nella P.A., l'ENAC ha adottato nel gennaio 2015, il proprio Piano triennale di prevenzione della corruzione (PTPC) 2015-2017, frutto del lavoro svolto 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.

Elaborato in linea con le indicazioni contenute nel Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) approvato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), il PTPC è un documento programmatico triennale, strettamente collegato con il Piano della Performance dell'Ente, in cui è definita la strategia adottata dall'ENAC in tema di prevenzione della corruzione.

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

Nel rispetto dei vincoli di contenimento della spesa pubblica, il PTPC è elaborato unicamente attraverso l'apporto di risorse umane e strumentali interne all'Ente ed è aggiornato annualmente, anche in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal RPC.

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

I processi qualificati a rischio alto sono, poi, classificati per area e sottoarea di rischio e ulteriormente analizzati in base alla probabilità concreta del verificarsi dell'evento corruttivo e in considerazione dell'impatto economico, organizzativo e reputazionale (rischio "in concreto"), identificando il fatto che potrebbe concretizzare l'evento corruttivo, e individuando, per ogni processo, le

misure comuni obbligatorie e trasversali ritenute idonee a contenere il rischio.

Nel 2015, l'Ente ha posto in essere le diverse misure programmate di contenimento del rischio, tra cui, in particolare, la realizzazione di attività formative sui temi dell'etica e della legalità.

Inoltre, l'Ente ha adottato una procedura organizzativa finalizzata alla gestione del conflitto di interessi, ha 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, ha implementato un modello di Patto di integrità, ha avviato lo studio per la progettazione e l'implementazione in house della procedura informatica per la raccolta e la gestione delle segnalazioni di illecito (whistleblowing), dalle caratteristiche conformi alla prescrizione ANAC (Determinazione n. 6 del 28 aprile 2015), con analisi dei costi e comparazione degli stessi rispetto ai programmi disponibili sul mercato.

Negli ultimi mesi dell'anno, a seguito dell'approvazione dell'aggiornamento 2015 al PNA, i processi dell'Ente sono stati rivalutati in considerazione dei risultati dell'attività di monitoraggio condotta dai Direttori.

I processi a rischio alto, inoltre, sono stati analizzati nelle singole fasi al fine di individuare meglio e definire le responsabilità e i tempi di implementazione delle misure obbligatorie e di quelle eventualmente da adottare. Ciò ha permesso di programmare in maniera più puntuale l'attuazione delle diverse misure, sia in termini di efficacia al fine del contenimento del rischio, sia in termini di sostenibilità economica e organizzativa delle stesse.

La trasparenza

In materia di trasparenza, intesa come accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, l'Ente ha adottato nel 2015 il Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità 2015-2017 (PTTI). Il Responsabile della Trasparenza provvede all'aggiornamento del 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'Organismo Indipendente di Valutazione della

Performance (OIV) assume invece la responsabilità tecnica della rendicontazione sociale.

Azioni specifiche nel 2015

- Implementazione della pubblicazione di dati, informazioni e documenti all'interno della sezione Amministrazione Trasparente del portale web.
- 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.
- Rilevazione, attraverso questionari, del livello di soddisfazione degli utenti per focalizzare i bisogni informativi degli Stakeholder interni ed esterni all'Ente.
- Utilizzo del canale di comunicazione dell'Ente, EnacChannel sulla piattaforma YouTube per una maggiore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza.
- Formazione interna rivolta ai dipendenti sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all'etica e alla trasparenza.
- Organizzazione delle Giornate della trasparenza.



LA SALA CRISI

La Sala Crisi ENAC o Crisis Management Team (CMT), istituita con DPCM n. 9841 del 19/02/2010, è una struttura che opera direttamente per il Direttore Generale dell'Ente e ha il compito di gestire le situazioni di crisi in coordinamento con altri enti pubblici competenti, occupandosi anche degli aspetti organizzativi gestionali in caso di eventi di particolare rilevanza o gravità inerenti il trasporto aereo. Le sue funzioni sono garantite 24 ore al giorno attraverso un sistema computerizzato che permette il tracciamento degli eventi e delle comunicazioni anche tramite un'interfaccia denominata GIS (Geographic Information System).

Il CMT è dal 2011 anche membro dell'European Crisis Coordination Cell (EACCC), un organismo istituito dalla Commissione europea e da Eurocontrol con l'obiettivo di coordinare la gestione della risposta alle crisi nell'ambito della rete europea Air Traffic Management (ATM) in cui il Responsabile della Sala Crisi ENAC è stato designato State Focal Point.

I componenti del CMT fanno parte anche parte del Go Team, un 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, un gruppo costituito da rappresentanti dell'ENAC territoriale, del gestore aeroportuale e della compagnia aerea inte-

ressata per offrire assistenza e supporto alle vittime e ai loro familiari.

Inoltre 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. La Sala Crisi svolge anche compiti di supporto ai vari soggetti che istituzionalmente svolgono la funzione di emergenza attiva, in pieno coordinamento con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio.

A partire dal 2015, inoltre, in base a quanto previsto dalla Circolare ENAC GEN-05 "Piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari", l'Ente procede all'approvazione dei Crisis Manual dei vettori nazionali verificandone i contenuti per la parte relativa all'assistenza.

Nel mese di febbraio 2015 la Circolare GEN-05 è stata presentata a Montreal durante la High Level Flight Safety Conference dell'ICAO e nel mese di novembre durante l'International High Safety Summit organizzato dalla Flight Safety Foundation.

Grazie anche agli sforzi dell'Italia su questo tema, la disposizione relativa alla policy in materia di assistenza alle vittime e alle loro famiglie sono ora incluse nell'Annesso 9 ICAO.



Principali eventi gestiti nel corso del 2015 dal CMT ENAC

- Gestione della crisi legata agli attacchi terroristici di Parigi e conseguente innalzamento del livello di sicurezza negli aeroporti.
- Crisi connessa all'incidente del volo Germanwings.
- Coordinamento con Ministero della Salute per la diffusione degli aggiornamenti dell'OMS relativi al virus Ebola.
- Esercitazione PAV-15 presso l'aeroporto di Roma Fiumicino relativa all'assistenza dei parenti delle vittime di un incidente aereo simulato.
- Monitoraggio attività vulcanica dell'Etna con le relative attività connesse alle Direzioni Aeroportuali ENAC coinvolte.
- Monitoraggio, in collaborazione con la Protezione Civile, dei piani di emergenza in caso di eruzione del vulcano Vesuvio, del vulcano Stromboli e dei Campi Flegrei.
- Simulazioni di incidenti da parte delle Direzioni Aeroportuali ENAC.

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

L'ENAC garantisce l'esercizio della funzione di vigilanza e controllo sulla tutela dei diritti del Passeggero e sulla congruità e qualità dei servizi erogati dai soggetti operanti negli aeroporti nazionali attraverso un impegno costante di monitoraggio e verifica sistematica di tutte le attività connesse alla loro corretta attuazione.

Qualità dei servizi aeroportuali

La qualità dei servizi aeroportuali costituisce l'asse portante della carta dei servizi del gestore aeroportuale. Non a caso, infatti, tutta la filiera regolamenta-

re ENAC sulla questione si pone come obiettivo quel "miglioramento continuo" che, a partire dalla riforma del CdN, passando poi dal Regolamento di Scalo fino al Contratto di Programma Ente - Gestore, è considerato l'obiettivo cui tendere, non soltanto come mandato preciso nei confronti del soggetto centrale del trasporto aereo - vale a dire il Passeggero - ma che diviene poi presupposto indispensabile (anche se non da intendersi quale meccanismo automatico) per poter eventualmente accedere alle premialità inserite nel Piano della Qualità all'interno del Contratto di Programma stesso.

Contratto di Programma e Piano della Qualità

L'art. 1, comma 11, del d.l. n.133/2014 (Sblocca Italia) ha disposto che "Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di Programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'art. 698 del CdN sono approvati, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, i Contratti di Programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale". In particolare l'ENAC effettua l'istruttoria sulla documentazione articolata nei diversi piani tematici: infrastrutturali, ambientali e di qualità del servizio.

Lo strumento giuridico dei Contratti di Programma (CdP) è stato individuato dal nostro ordinamento come il più idoneo a dare contiguità e coerenza tra il sistema tariffario e gli obblighi posti a carico della società concessionaria aeroportuale per il finanziamento e, quindi, il miglioramento infrastrutturale degli aeroporti. È previsto, infatti, un meccanismo annuale di premi/penalità fino allo 0,6% dei ricavi regolamentati nel caso in cui i valori degli indicatori di qualità/tutela ambiente condivisi con l'ENAC siano consuntivati sopra/sotto l'intervallo di tolleranza.

Le Linee Guida ENAC per la formazione del Piano della Qualità, all'interno del CdP, stabiliscono che devono essere privilegiati gli indicatori analitici di qualità, scelti preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, sulla cui evoluzione il gestore può esercitare un effettivo controllo, dando priorità quindi agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevata mediante sondaggi). È obbligatorio l'inserimento di almeno due indicatori rappresentativi della qualità dei servizi erogati ai Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM).

La numerosità degli Indicatori di Qualità da inserire nel Piano è modulata in relazione alla quantità di traffico gestito dall'aeroporto

Aeroporto con traffico annuo
> 5 milioni n. indicatori 12

Aeroporto con traffico annuo
tra 3 e 5 milioni n. indicatori 10

Aeroporto con traffico annuo
< 3 milioni n. indicatori 8



La scelta degli indicatori, in relazione al traffico registrato sull'aeroporto in questione, avviene all'interno di un set composto da 18 indicatori, di cui 7 dedicati ai PRM. Sono obbligatoriamente ricompresi i parametri "tempo di coda al check-in", "tempo di riconsegna dei bagagli", "percezione pulizia toilette", "tempi di attesa ai controlli di sicurezza" ritenuti centrali per la soddisfazione del passeggero.

Nel 2015 sono stati approvati i Piani della Qualità di 14 gestori aeroportuali.

Monitoraggio del livello dei servizi aeroportuali 2014 - 2015

	Tempi di riconsegna del primo e ultimo bagaglio				Tempo di attesa per lo sbarco del primo passeggero e primo passeggero PRM*				Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	
	2014		2015		2014		2015		2014	2015
	Primo	Ultimo	Primo	Ultimo	Primo Pax	Primo PRM	Primo Pax	Primo PRM		
Alghero	16	21	15	22	-	-	3	5,58	7	5
Ancona	13	19	18,02	24,2	-	-	4,03	5	8	6,59
Bari	19,4	26,07	20,56	27,22	-	-	4	4,52	5,24	4,36
Bergamo	24	33	22	29	-	-	2,55	0,08	13,45	11,52
Bologna	22,18	29,3	23	31	-	-	4,26	3,42	6,29	6,23
Brindisi	14,4	21,33	16,02	23,17	-	-	4,03	4,48	4,51	6,04
Cagliari	16,4	21,1	22,55	30,1	-	-	4,21	4,57	3,3	4,28
Catania	24	34	25	35	-	-	2,3	9	13	9
Ciampino	20,23	25,11	20,57	26,14	-	-	4,28	3,01	7,57	5,36
Firenze	29,41	34,22	22,44	26,53	-	-	6,57	4,41	3,32	4,24
Fiumicino	30,39	40,05	30,16	39,17	-	-	4,57	3,19	5,25	6,15
Genova	16,39	21,08	20,07	26,16	-	-	6,34	1,51	5,54	7,39
Lamezia Terme	18	27	18	27	-	-	3,41	3,39	5,01	4,28
Linate	17,02	24,16	17	24	-	-	2	5	7,49	8,53
Malpensa	24,21	29,58	23	36	-	-	4	8	8,39	6,28
Napoli	24	32	29	37	-	-	5,18	4,53	6	6
Olbia	20,54	30,13	19	30	-	-	2,57	2,19	2,18	3,21
Palermo	20,23	27,35	22,58	30,34	-	-	3,1	4,36	4,32	5,15
Pescara	8	18	10	14	-	-	2	15	6	6
Pisa	19	24	20,5	26,42	-	-	5,53	9	5	5,19
R. Calabria	5	13	6	17	-	-	1	2	17	21
Torino	18,16	23,37	16,49	21,13	-	-	3,4	5,28	9,41	9,17
Trapani	20,27	24,54	14,48	19,02	-	-	2,46	3,12	9,54	12,31
Treviso	15	22	15	22	-	-	1,11	13	7,28	9,58
Trieste	13,41	19,01	14,52	19,47	-	-	4,19	1,2	3,27	5
Venezia	19	28	7,32	10,28	-	-	2,37	6	11,03	11,49
Verona	21	32	20,3	30,08	-	-	3,05	6,25	7,15	6,59

	Percezione del livello di pulizia delle toilette		Percezione sul livello di comfort complessivo*		Percezione sulla chiarezza comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna*		Percezione sulla professionalità del personale*		Attesa in coda al check-in	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Alghero	86,4	87	-	97	-	96	-	99	15	13
Ancona	85	48,4	-	90,1	-	97,5	-	99,2	6	9,21
Bari	88,85	88,15	-	95,44	-	90,9	-	91,62	12,5	11,52
Bergamo	87,6	88,9	-	98,7	-	94,1	-	96,9	11,4	10,4
Bologna	84	95,4	-	98,6	-	97,1	-	97,9	14,26	14,27
Brindisi	91,5	88,89	-	94,89	-	98,86	-	91,78	10,36	12,29
Cagliari	93,9	93,9	-	97,9	-	98,1	-	97,7	5,05	5,01
Catania	70,9	75	-	93	-	95	-	95	19	10,33
Ciampino	76,3	79,5	-	75,8	-	85,7	-	84,4	17,27	19,35
Firenze	95,33	97	-	89	-	99	-	98	9,53	11,02
Fiumicino	84,8	85,6	-	89,3	-	86,9	-	83,7	15,24	11,11
Genova	81,9	91,6	-	92,3	-	94,7	-	97,6	12,33	15,28
Lamezia Terme	80	89	-	97	-	96	-	98	18,54	10,04
Linate	89,2	93,3	-	94,9	-	97	-	98,3	4,57	6,5
Malpensa	91,3	94,7	-	97,7	-	97,1	-	95	17,01	20,53
Napoli	95,3	95,9	-	97,6	-	99,2	-	96	20,2	21,2
Olbia	89,7	94,6	-	97,5	-	97,5	-	99	4,41	11,21
Palermo	85	92,3	-	93,1	-	92,1	-	93,7	11,12	12,14
Pescara	95	92	-	93	-	93	-	92	8	6
Pisa	93	89,9	-	97,9	-	93,4	-	97,5	5	7,2
R. Calabria	91	92,7	-	89	-	94,7	-	96,6	10,05	10
Torino	77,7	89,86	-	99,43	-	97,35	-	98,24	9,39	5,03
Trapani	72,8	80,9	-	91,9	-	95,5	-	96,2	11,59	15,25
Treviso	92,2	92,5	-	88,9	-	91,3	-	91,5	9,09	9,59
Trieste	93,2	92	-	93,4	-	97	-	98,1	5,56	10,58
Venezia	95,47	94,8	-	92,31	-	91,49	-	97,87	13,44	11,19
Verona	89,8	91,1	-	91,4	-	93,7	-	98,2	17,42	18,08

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.

*Nuovo indicatore secondo quanto previsto dalle circolari ENAC GEN 06 del 31/10/2014 e GEN 02A del 19/12/2014.

Legenda

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

Tempo di attesa per lo sbarco del primo passeggero e primo passeggero PRM: Primo passeggero, l'indicatore rappresenta il tempo in minuti che intercorre dal momento di block on dell'aeromobile in arrivo al momento in cui il primo passeggero esce dal portellone dell'aereo. Primo passeggero PRM, l'indicatore rappresenta il tempo in minuti che intercorre dal momento dello sbarco dell'ultimo passeggero al momento dello sbarco del primo PRM.

Tempo di attesa ai controlli di sicurezza: l'indicatore rappresenta il tempo in minuti che intercorre dall'inserimento in coda di un passeggero al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina per il controllo radiogeno posto all'accesso dell'area imbarchi.

Percezione del livello di pulizia delle toilette: l'indicatore mostra il grado di soddisfazione da parte dei passeggeri relativamente al numero, al posizionamento, alla gestione e alla pulizia delle toilette presenti in aerostazione.

Percezione sul livello di comfort complessivo: l'indicatore mostra il grado di soddisfazione da parte dei passeggeri relativamente al livello di comfort complessivo dell'aerostazione.

Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna: l'indicatore mostra il grado di soddisfazione da parte dei passeggeri relativamente alla chiarezza, alla comprensibilità e all'efficacia della segnaletica interna.

Percezione sulla professionalità del personale: l'indicatore mostra il grado di soddisfazione complessiva da parte dei passeggeri relativamente alla professionalità del personale (infopoint, security) dell'aeroporto.

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.

Audit

L'ENAC ha avviato da tempo un'attività di audit relativamente all'offerta dei servizi che i gestori aeroportuali erogano ai passeggeri. Gli audit vengono realizzati da un team interno, con qualifica di Auditor Esterno UNI ISO 9001, che pianifica l'attività tenendo conto delle peculiarità di ciascun aeroporto. I processi che possono essere sottoposti a verifica sono: servizio assistenza speciale, attività di formazione del personale, procedure operative e organizzative e verifica delle infrastrutture dedicate (percorsi loges, punti di chiamata e parcheggi riservati).

L'attività viene svolta anche con l'obiettivo di facilitare i gestori stessi nell'individuare, prevenire e/o risolvere eventuali criticità emerse nel corso degli audit.

Ad oggi sono stati sottoposti ad audit i gestori degli aeroporti di Bergamo, Trapani, Genova e Venezia.



Diritti dei Passeggeri

Reg. (CE) n. 261/2004

L'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei Passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del Passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti e contribuisce al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza. L'attività dell'ENAC non è infatti rivolta a soddisfare le richieste risarcitorie del Passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza. La fase di accertamento della violazione, intrapresa d'ufficio o a seguito di segnalazione/reclamo, consiste nell'assumere informazioni, procedere a effettuare ispezioni, eseguire rilievi al fine di verificare e documentare l'infrazione della norma. Il reclamo viene gestito dalla Direzione Aeroportuale ENAC dove si è verificato il disservizio: in caso di accertata violazione, viene comunicato al Passeggero, ai fini della trasparenza, l'avvio del procedimento sanzionatorio.

Sanzioni Reg. (CE) n. 261/2004

	2013	2014	2015	TOTALE
Importo	€ 46.389,47	€ 124.942,80	€ 50.817,62	€ 222.149,89
N. Sanzioni	53	54	40	147

Risoluzione Alternativa delle Controversie (ADR)

Con il d.lgs. n. 130/2015, l'Italia ha recepito e dato attuazione alla direttiva 2013/11/UE sulla Risoluzione Alternativa delle Controversie dei Consumatori, che ha come obiettivo quello di facilitare i consumatori nella trattazione dei reclami nei confronti di società o privati dinanzi a organismi che offrano procedure indipendenti, imparziali, trasparenti, efficaci, rapide ed eque di risoluzione in caso di disaccordo tra le parti, ponendosi come strumento alternativo alla via giudiziaria sia in termini di tempistica che di costi. L'Italia ha recepito la Direttiva adattandola alle varie procedure di ADR già presenti nella legislazione nazionale (Conciliazione paritetica).

Con questo strumento si vuole assicurare nel mercato interno dell'UE la risoluzione delle difficoltà collegate a rapporti commerciali conclusi con soggetti residenti sia nel proprio Paese che in un altro Paese Membro, tramite l'intervento di un terzo soggetto neutrale e qualificato. Quando una delle due parti in lite notifica all'organismo ADR la volontà di attivare la procedura per risolvere il contenzioso, deve corredare la richiesta con informazioni dettagliate dandone evidenza documentale.

È prevista, inoltre, l'istituzione presso il Ministero dello Sviluppo Economico di un tavolo di coordinamento e di indirizzo, composto da un rappresentante per ciascuna Autorità competente, la cui individuazione è stabilita nella direttiva comunitaria (l'ENAC per i diritti dei passeggeri aerei).

RECLAMI DEI PASSEGGERI Reg. (CE) n. 261/2004	2013	2014	2015
Negato imbarco (art. 4)	226	255	282
Cancellazione del volo (art. 5)	809	1.413	1.549
Ritardo del volo (art. 6)	2.076	2.935	3.745
Mancata informazione sui diritti dei passeggeri (art. 14)	57	67	90
TOTALE	3.168	4.670	5.666

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

Per garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi l'UE ha adottato regole comuni che prevedono l'assistenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati Membri per rispondere alle esigenze dei PRM. L'assistenza speciale deve comunque essere richiesta preventivamente.

Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto

L'ENAC, in collaborazione con Assaeroporti e con la società di gestione Aeroporti di Puglia ha ideato il progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto" che, partito come pilota sull'aeroporto di Bari, sarà esteso su altri scali nazionali.

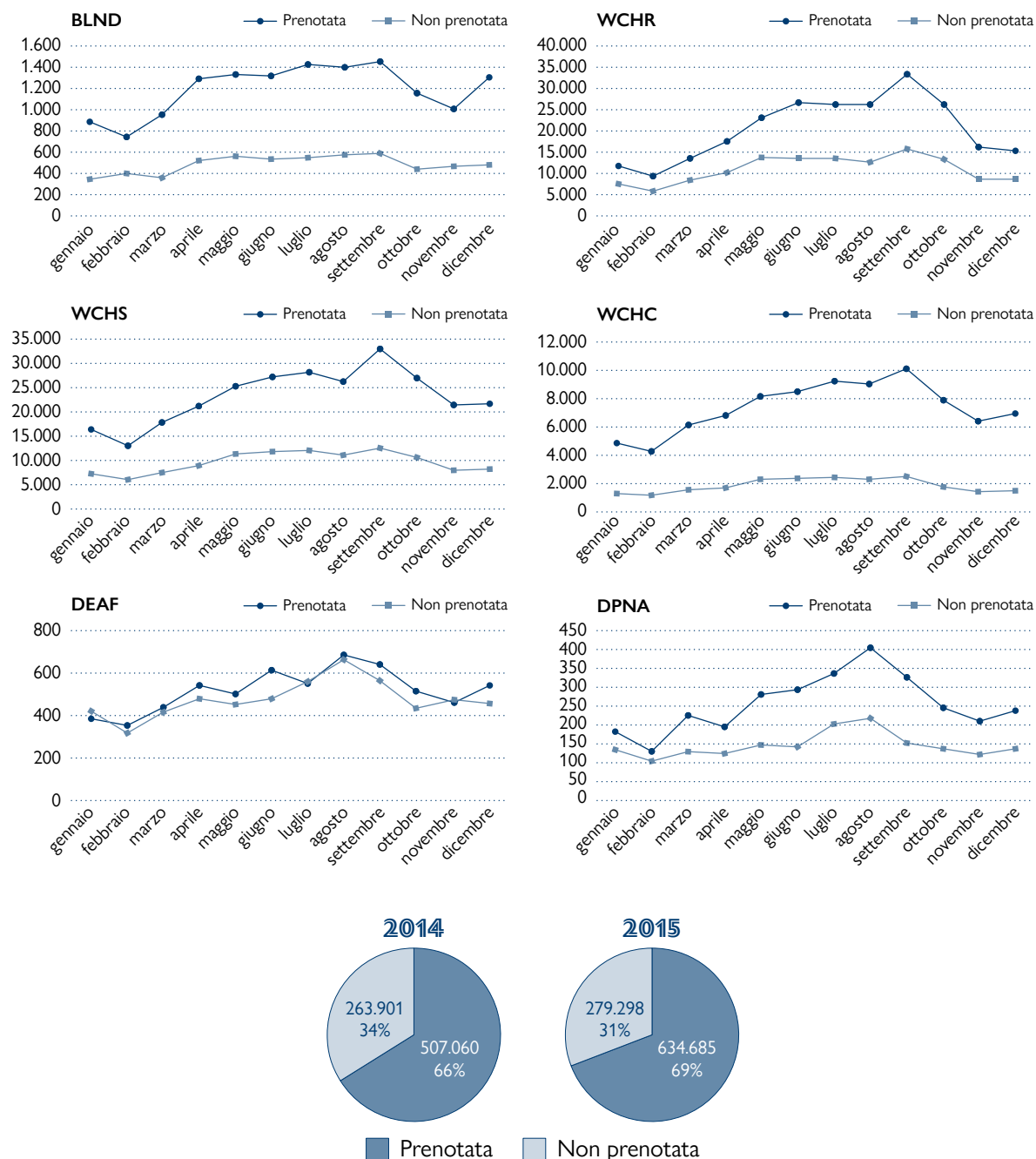
L'Ente confermandosi tra le prime autorità per l'aviazione civile in Europa ad avviare un progetto specificamente a favore delle persone autistiche, si è posto l'obiettivo principale di fornire alcune semplici raccomandazioni rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti autistici ad accettare serenamente il viaggio aereo, permettendo loro, attraverso un iter individuato in coordinamento con le società di gestione, di poter visitare anticipatamente la realtà aeroportuale.

Sono state quindi tracciate le linee guida, con il coinvolgimento anche delle associazioni di settore, per la realizzazione di brochure informative oltre che di sezioni nei siti web dei gestori interessati relativamente alla cosiddetta storia sociale che racconti attraverso testi, immagini e contributi sonori, in modo facile e diretto, tutti i vari momenti che si susseguono quando si intraprende un viaggio aereo.



**AUTISMO
IN VIAGGIO
ATTRAVERSO
L'AEROPORTO**

Assistenze PRM 2015



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.

WCHC: Passeggeri completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale.**DEAF:** Passeggeri con disabilità uditiva.**DPNA:** Passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali.

L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

RELAZIONI CON L'UTENZA

Il servizio all'utenza, ispirato ai principi di ascolto, attenzione, accesso, trasparenza e comunicazione, è costantemente assicurato dall'ENAC con l'impegno di risorse e strumenti dedicati allo svolgimento delle specifiche attività tese a ottimizzare i rapporti dell'Ente con i vari pubblici di riferimento. Sono disponibili sul sito istituzionale www.enac.gov.it i riferimenti delle strutture della Direzione Generale e delle sedi territoriali aperte al pubblico per fornire 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).

CARTA DEI SERVIZI

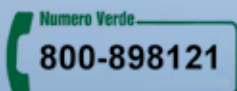
La Carta dei Servizi ENAC è lo strumento informativo finalizzato a orientare l'utenza nella rete dei servizi resi per far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare. Nel 2015 sono proseguite le attività finalizzate al monitoraggio degli standard qualitativi programmati rispetto 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, Tempestività e Trasparenza.

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 2015 sono stati organizzati presso la sede centrale (dove è allestita una sala conferenze in grado di ospitare circa 100 partecipanti) 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 2015 il Numero Verde ENAC ha gestito circa 8.000 chiamate.



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. n. 4/2004, di accessibilità agli strumenti informatici da parte delle persone disabili, dal 2009 è inserito tra i siti governativi nazionali. 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 2015 sono stati circa 2.000 gli aggiornamenti del portale.

www.enac.gov.it



EnacCHANNEL

Il palinsesto EnacChannel su YouTube, ideato per veicolare un'informazione di servizio il più possibile diretta ed efficace per far comprendere meglio le attività dell'ENAC e il funzionamento di un settore sensibile come quello del trasporto aereo, ha registrato nel 2015 il proseguimento dell'attività con la messa in onda di 24 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente. Sul canale sono inoltre disponibili i principali e più significativi servizi tra quelli estrapolati dalla rassegna stampa radio-televisiva. Nel corso dell'anno EnacChannel ha ospitato anche dirette streaming di eventi, incontri, workshop organizzati dall'Ente.



ATTIVITÀ DI SINDACATO ISPETTIVO PARLAMENTARE

Nel corso del 2015 l'Ente ha fornito riscontro agli atti di sindacato ispettivo parlamentare per un totale di 112 risposte oltre a 24 aggiornamenti. Le tematiche trattate hanno riguardato, in prevalenza, il settore del trasporto aereo e degli aeroporti.

CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

L'ENAC, nel 2015, oltre a promuovere iniziative istituzionali in materia di diritti dei passeggeri nei vari aeroporti italiani in collaborazione con gli Stakeholder di riferimento, ha realizzato la campagna di familiarizzazione con gli ambienti aeroportuali per le persone autistiche "Autismo in viaggio attraverso l'aeroporto".

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 a essere diffusi agli organi di informazione, sono pubblicati in tempo reale sul portale web, dove è possibile consultare anche quelli emessi negli anni precedenti, a partire dal 2001. Nel 2015 sono stati 171 i comunicati emessi.

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'ente fornisce le informazioni più rilevanti riguardo: lo svolgimento delle operazioni aeroportuali e le previsioni di regolarità del traffico; gli eventi significativi verificatisi o prevedibili nel corso della giornata; le raccomandazioni pratiche; gli scioperi di settore. Nel 2015 le informative trasmesse sono state 249.



BIBLIOTECA

La Biblioteca dell'ENAC, con un patrimonio bibliografico di circa 10.000 documenti inerenti la letteratura italiana e straniera nel 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 sia nel catalogo online sia nei cataloghi di altre biblioteche, italiane e straniere, raggiungibili tramite OPAC nazionali e internazionali.

PATROCINI

L'ENAC concede il proprio patrocinio, senza alcun contributo finanziario, alle iniziative di carattere culturale, scientifico, sociale, educativo e sportivo finalizzate alla promozione e alla diffusione della cultura aeronautica. Nel corso del 2015, l'ENAC ha patrocinato 23 progetti.

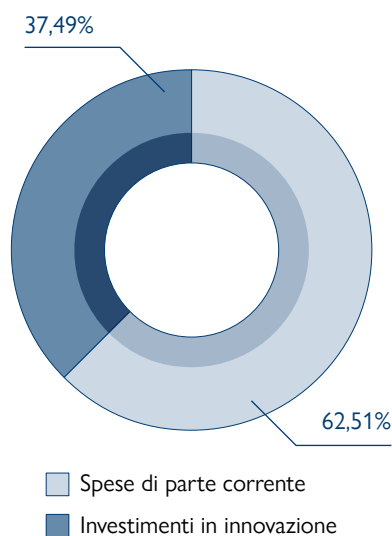
L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

L'ambito istituzionale nel quale si svolgono le attività dell'Ente richiede una costante innovazione nel settore delle infrastrutture e dei progetti informatici a supporto dei processi tecnici e amministrativi.

I temi dell'Agenda Digitale italiana ed europea trovano diretta declinazione nei progetti strategici dell'Ente che sono diretti al miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi erogati ai cittadini e alle organizzazioni del settore aeronautico.

Dall'analisi dei dati economici relativi agli impieghi finanziari, è rilevabile che nel corso del 2015 il rapporto tra spese per innovazione e spese di parte corrente si è attestato su una percentuale del 37,49%; dalla pianificazione per l'anno 2016 si prevede, inoltre, un valore del 43% per lo stesso tipo di indicatore.

Spese e investimenti 2015



Nel corso del 2015 le principali implementazioni in tema di innovazione tecnologica sono state:

- Smart working, che, attraverso la virtualizzazione delle postazioni di lavoro, consente al personale dell'Ente di accedere ai servizi e sistemi informatici delle rete interna quando si è lontani dal luogo di lavoro utilizzando qualsiasi tipo di dispositivo (mobile o fisso, aziendale o personale);
- Firma digitale e dematerializzazione, con la gestione del ciclo di spesa in forma digitale (fatture, impegni, liquidazioni e mandati

elettronici) e l'utilizzo del documento informatico per l'emissione dei provvedimenti in uscita (con l'impiego della firma digitale per la sottoscrizione del provvedimento e la protocollazione e con l'invio via PEC);

- Pagamenti online, di tutte le tipologie di prestazioni istituzionali per le quali il Regolamento per le Tariffe dell'Ente preveda un diritto a importo prefissato;
- Servizi in cloud, che offrono al personale dell'Ente strumenti di produttività individuale (agende, documenti, fogli elettronici, ecc.), di collaborazione remota (cartelle condivise, audio e video conferenze) utilizzabili attraverso qualsiasi tipo di dispositivo mobile o fisso e utilizzando una connessione a Internet anche diversa da quella aziendale.

In tema di Agenda Digitale sono stati inoltre siglati due importanti accordi con altre P.A. per lo sviluppo di servizi innovativi in tema di:

- Nodo dei Pagamenti PagoPA, che consente a cittadini e imprese di effettuare pagamenti verso la P.A. utilizzando molteplici canali finanziari (carta di credito, home banking, ecc.);
- Conservazione dei documenti informatici.

Sono stati inoltre consolidati gli sviluppi nelle seguenti aree strategiche dell'attività istituzionale:

- Enterprise Aviation Processing, che prevede un sistema informativo integrato per la gestione di tutte le attività di licensing, certificazione e controllo del settore dell'aviazione civile;
- Safety Mandatory Occurrence Reporting, dove il sistema informatico eE-MOR gestisce le segnalazioni obbligatorie relative alla safety aeronautica;
- Sala Crisi, che è supportata dal Sistema Informativo Territoriale dei processi decisionali USCGIS, dal sistema per la gestione della reperibilità e dall'infrastruttura tecnologica di base per la gestione degli eventi di crisi;
- Monitoraggio delle Infrastrutture Aeroportuali (MIA), sistema che consente ai gestori aeroportuali di comunicare i dati relativi agli investimenti aeroportuali e all'Ente di monitorarli.

L'ATTIVITÀ LEGALE

L'attività pareristica, giudiziale e stragiudiziale dell'ENAC, nel 2015, ha riguardato i settori di competenza dell'Ente e quelli comuni alle P.A.

Tra i contenziosi più significativi si evidenziano, in materia di aeroporti (Annesso 14 ICAO), le controversie con gli Enti locali afferenti i vincoli alla proprietà privata per la salvaguardia e l'incolumità delle comunità che risiedono nei comuni limitrofi ai sedimi aeroportuali, oggetto di vaglio del Consiglio di Stato. Difatti, nell'individuazione delle zone da sottoporre a vincoli nelle aree limitrofe agli aeroporti (ex art. 707 CdN), con il 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 dall'attuazione dei piani di rischio da adottarsi da parte di Province e Comuni - applicabili a nuove opere e attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto e tese a mitigare il rischio connesso alle attività aeronautiche attraverso la limitazione della presenza umana e l'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti - hanno determinato la necessità che i predetti enti, nell'ambito della pianificazione urbanistica, si uniformino alle disposizioni dell'ENAC, adattando i propri strumenti urbanistici.

Si segnala inoltre il contenzioso sulla realizzazione di alcune infrastrutture di volo necessarie a garantire il superamento dei limiti operativi dovuti all'attuale assetto degli aeroporti e lo sviluppo di questi in linea con il quadro normativo europeo sulle reti TEN-T (Reg. UE n. 1315/2013) e con il Piano Nazionale degli Aeroporti adottato con il d.P.R. n. 201/2015.

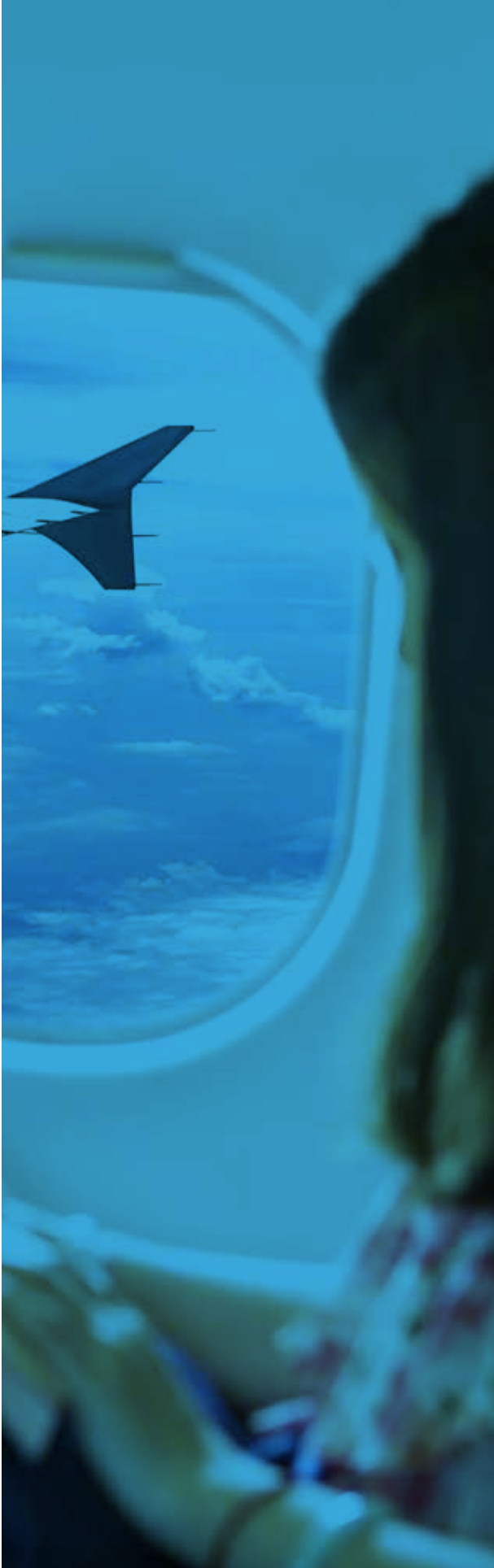
L'attività giudiziale ha interessato anche il provvedimento di limitazione dell'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra adottato dall'ENAC ai sensi del d. lgs. n. 18/1999, recante attuazione della direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, e in attuazione del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", per esigenze di sicurezza nelle operazioni aeroportuali da svolgersi nell'airside di uno specifico aeroporto. Il provvedimento di limitazione dispone, inoltre, l'esperimento di gara per l'individuazione dei prestatori e dei vettori in autoproduzione e il limite temporale per la prestazione dei servizi, ai sensi dell'art. 11 d. lgs. n. 18/1999. Il provvedimento, impugnato da alcuni handler, oltre che dall'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo, è attualmente sub iudice così come l'esito della gara espletata nel 2015.

Nel 2015, considerata anche l'entrata in vigore del Regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale" del 24 novembre 2014, è proseguito il contenzioso sulla 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 sulla definizione del relativo canone rispetto ad associazione ed enti senza scopo di lucro che svolgono attività sportiva e didattica, quali Associazioni Sportive Dilettantistiche e Aero Club. Il Giudice amministrativo ha confermato la legittimità dell'operato dell'Ente che, per i predetti affidamenti, bandisce 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.

Sono stati presentati alcuni ricorsi avverso le autorizzazioni, provvisorie e stagionali, rilasciate dall'ENAC in favore delle 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, nonostante il Consiglio di Stato abbia già in precedenza riconosciuto la potestà dell'Autorità aeronautica italiana di concedere diritti aggiuntivi a quelli previsti nelle intese c.d. semplificate (firmate dalle Autorità aeronautiche dei vari Paesi), nella forma di concessioni extrabilaterali.

L'ENAC nel 2015 ha approntato la propria difesa nei giudizi di opposizione avverso ben 145 ordinanze-ingiunzione adottate dall'Ente nei confronti di un vettore aereo per mancata assistenza ai passeggeri dei voli cancellati a seguito della chiusura di molti spazi aerei europei a causa della nube vulcanica provocata dall'eruzione del vulcano islandese Eyjafjöll. Come affermato dalla Corte di giustizia dell'UE, tale evento costituisce una circostanza eccezionale ai sensi del Reg. (CE) n. 261/2004 che tuttavia non esime i vettori aerei dal loro obbligo di prestare l'assistenza prevista dagli artt. 5 e 9 a favore dei passeggeri.

L'Ente è stato impegnato, altresì, nella predisposizione di pareri, oltre che interni, anche ad hoc a favore dell'Avvocatura generale dello Stato, chiamata a rappresentare lo Stato italiano dinanzi alla Corte di giustizia dell'UE per le numerose questioni pregiudiziali poste dalle Corti degli altri Stati membri in merito all'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.



2 LA SAFETY

Scheda 2.1	
La sicurezza del volo	57
Scheda 2.2	
Le attività di certificazione e sorveglianza	59
Scheda 2.3	
La certificazione del personale	68
Scheda 2.4	
Le visite ispettive da parte di organismi internazionali	71

LA SICUREZZA DEL VOLO

Safety: l'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 che costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale di aviazione civile.

State Safety Programme (SSP)

È il programma nazionale che ciascuno Stato Membro ICAO deve elaborare per garantire il massimo livello di sicurezza nell'aviazione civile. L'SSP italiano, giunto alla seconda edizione nel gennaio 2015 per adeguamenti alla normativa internazionale di riferimento, è governato da un Comitato di coordinamento di alto livello, presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC in qualità di Executive Accountable. Con l'obiettivo di identificare eventuali azioni di miglioramento dell'SSP, nel 2015 l'ENAC ha effettuato un'attenta analisi dei suoi contenuti (Gap Analysis) dalla quale è emerso che l'SSP italiano si colloca nella graduatoria ICAO tra i più avanzati a livello mondiale.

ENAC Safety Plan

Il Safety Plan, gestito da un organo direttivo denominato Safety Board, è il piano delle azioni di safety che l'ENAC mette in atto, nell'ambito dell'SSP, al fine di orientare le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. L'edizione originale del Safety Plan dell'ENAC, relativa al quadriennio 2012-2015 ormai concluso, verrà seguita nel 2016 da una nuova revisione, attualmente in fase di studio, che si adeguerà alle indicazioni fornite nell'EPAS (European Plan for Aviation Safety), il Piano pubblicato dall'EASA al quale tutte le autorità aeronautiche dei Paesi Membri UE dovranno obbligatoriamente conformarsi. La nuova edizione sarà anche integrata da specifiche problematiche di safety emerse dall'analisi delle segnalazioni raccolte dall'ENAC con il sistema di occurrence reporting eE-MOR.

Raccomandazioni di sicurezza

Nel 2015 l'ENAC e l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), come richiesto dal Reg. (UE) n. 996/2010, hanno firmato un accordo che disciplina in maniera più chiara i rapporti tra i due enti e che stabilisce nuovi principi di collaborazione e di scambio delle informazioni nell'ambito delle inchieste di sicurezza.

Le raccomandazioni di sicurezza emesse a conclusione delle indagini dall'ANSV, l'Agenzia preposta in Italia alle inchieste su incidenti e inconvenienti gravi nel settore

dell'aviazione civile, 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'Ente valuta il contenuto delle raccomandazioni ad esso dirette che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi contenuti nel modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR) pubblicato sul sito internet dell'Ente.

Nel corso del 2015 sono stati emessi 6 modelli FACTOR.

eE-MOR: segnalazioni e analisi degli eventi aeronautici

Per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti) è operativo il sistema eE-MOR (electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting), che nel corso del 2015 è stato opportunamente modificato per rispondere ai requisiti del Reg. (UE) n. 376/2014, entrato in vigore il 15 novembre 2015.

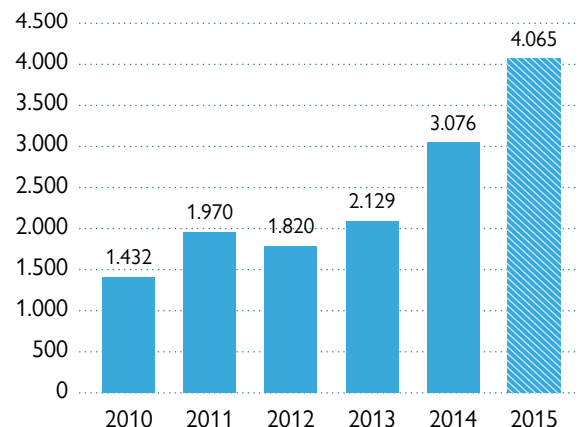
Il sistema eE-MOR, basato sul software denominato Eccairs del JRC (Joint Research Centre della Commissione europea), consente l'inserimento delle informazioni direttamente da parte degli operatori grazie all'utilizzo di un'interfaccia web (Webdas) che ne consente il trasferimento automatico nel database nazionale gestito dall'ENAC, tra i più avanzati occurrence reporting system a livello europeo.

Nel 2015 l'ENAC è inoltre entrato a far parte dello Steering Board di Eccairs al fine di condividere la propria esperienza e di partecipare alle decisioni strategiche finalizzate a rendere il software Eccairs in grado di soddisfare completamente i requisiti del Reg. (UE) n. 376/2014, in particolare, alla necessità di gestire le valutazioni di rischio che diverranno obbligatorie con la programmata emissione nel 2017 del regolamento europeo che introdurrà l'ERCS (European Risk Classification Scheme).

Al fine di illustrare le caratteristiche del sistema e di chiarire le modalità applicative del nuovo regolamento europeo, nel 2015 l'Ente ha organizzato workshop con gli utenti interessati: operatori, gestori, ANSP, scuo-

le, manutentori, aeroclub, ecc. L'insieme di tali attività hanno portato ad un notevole incremento del numero delle segnalazioni e un sensibile miglioramento della loro qualità, a beneficio dell'analisi ai fini della safety. Gli eventi segnalati nel 2015 sono stati 4.065.

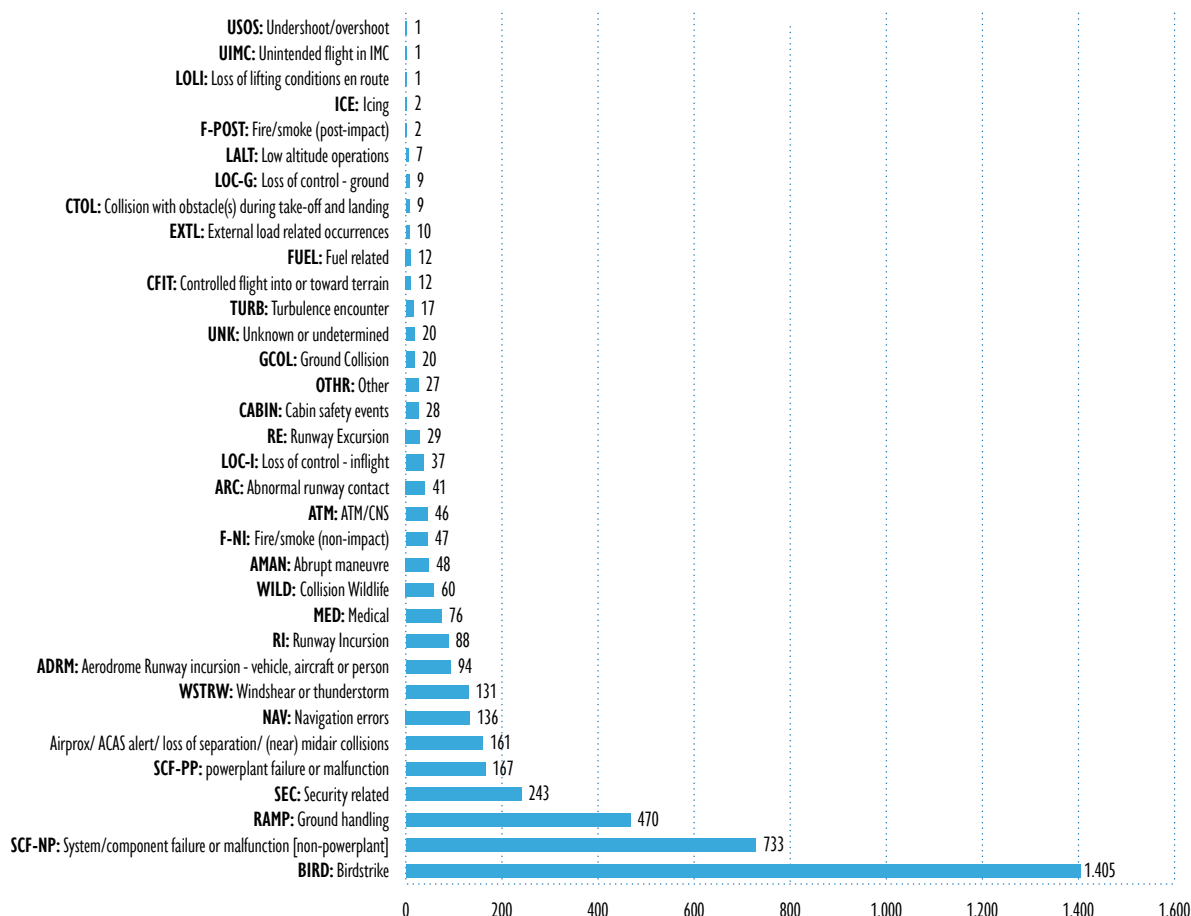
Andamento delle segnalazioni



Inchieste sugli incidenti paracadutistici

L'ENAC conduce investigazioni in merito a incidenti e inconvenienti gravi di paracadutismo, prendendo a riferimento, nella metodologia d'indagine, quanto stabilito nell'Annesso 13 ICAO e nel Reg. (UE) n. 996/2010 circa la necessità di prevenire il verificarsi di incidenti del medesimo tipo, senza ricercare colpe o attribuire responsabilità. Scopo dell'indagine è stabilire la dinamica, le cause e le concause che hanno determinato l'incidente, con il proposito di apportare elementi conoscitivi che possano contribuire a migliorare la sicurezza del sistema aviazione civile. Il Rapporto Finale che conclude l'attività investigativa prende in esame ogni problematica di safety emersa e propone, in caso di necessità, una o più raccomandazioni di sicurezza.

Sistema eE-MOR - Segnalazioni 2015 suddivise per categoria di eventi



LE ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA

Certificazione di prodotti

Le attività di certificazione dell'Ente hanno lo scopo di stabilire la conformità degli aeromobili, dei componenti, delle infrastrutture e dei sistemi ai requisiti di sicurezza stabiliti dall'UE e dall'EASA. Ad oggi sono devolute all'EASA le attività di certificazione riguardanti aeromobili, motori, eliche e componenti mentre sono di prerogativa nazionale alcune categorie di aeromobili riportate nell'Annesso 2 del Reg. (CE) n. 216/2008 (Regolamento Basico) e le infrastrutture aeroportuali.

L'ENAC, nel 2015, ha svolto attività sia per delega diretta da parte dell'EASA che per attività di propria competenza.

Certificazione per conto EASA

L'ENAC ha condotto attività di certificazione per conto dell'EASA in relazione a circa 550 progetti e ha emesso: 139 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione modifiche, 4 proposte di approvazione di Flight Condition, 21 permessi di volo per aeromobili EASA. L'Ente ha assicurato inoltre la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale AgustaWestland*, Alenia Aermacchi*, 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 l'ENAC ha assicurato la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale: Alenia Aermacchi*, Alitalia, Avionica, Diesel Jet, Jet Avionics, LEAT, Mecaer, Northern Avionics, OMA SUD, Piaggio, Vulcanair. L'ENAC è stato delegato inoltre dalla Federal Aviation Administration (FAA) al rinnovo dello Special

Airworthiness Certificate dell'AgustaWestland 609.

Nell'ambito del Contratto di Servizio firmato con l'EASA, l'ENAC ha svolto l'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 delle seguenti imprese MOA (Asia Technical Aviation Services Ltd., Accord-Avia Ltd., ST Aerospace Technologies Co. Ltd., Air-Company Tatarstan, Tulpar Interiors Group LLC, Tulpar Technologies LLC, Beijing Cronda New Technology Co. Ltd., China Air Lines, Tap, Challenge Airport, Goodrich) e POA (Havelsan Hava Elektronik Sanay, Tusas Aerospace Industries e Selex).

Nel 2015 sono state rilasciate 49 Qualificazioni dei Dispositivi (Simulatori di volo) per l'addestramento a terra del Personale Navigante.

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, P180 Avanti II;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Airbus 320, SCAC Superjet, P180 Avanti II;
- 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.

Nel 2015 l'ENAC, nell'ambito delle attività gestite dal Contratto di Servizio con l'EASA, ha fatturato circa 509.000 Euro.

Attività di certificazione più significative nel 2015

Complete

Attività di certificazione

STC complessi su MD 80, AW 139, AW 109/119

Attività di assistenza per certificazione da parte di Autorità straniere:

convalida in Ukraina Tecnam P2006T, convalida in vari Paesi di modifiche maggiori AgustaWestland AW139, AW109/119, convalida in Argentina Tecnam P2006

In corso

Motori:

DieselJet TDACR-Varianti

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

Eliche:

Elica GT-Eliche modello TC-GT-2-250-210-FW

*dal 2016 Leonardo-Finmeccanica

Attività di competenza ENAC

CERTIFICAZIONE PRODOTTI 2015	
Rilascio Agibilità e certificazione opere, impianti, AVL, radioaiuti aeroportuali	33
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti, AVL e radioaiuti	284
Rilascio Autorizzazioni dry lease aeromobili	46
Rilascio Autorizzazioni wet lease aeromobili	19
Rilascio Certificati per esportazione Aeromobili	60
Progettazione opere su aeroporti a gestione diretta	2
Rilascio certificati di navigabilità	73
Rilascio attestati collaudo stazione radio	169
Rilascio Permesso di volo di aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR)	4
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (prototipi EASA)	21
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (Annesso II)	70
Rilascio Certificazione Aeromobili per esportazione - usato con revisione aeronavigabilità fatta da CAMO	4
Rilascio Permesso di volo per aeromobili amatoriali	52
Rinnovo Permesso di volo per aeromobili amatoriali	8
Autorizzazione al sorvolo di aeromobili in possesso di certificazione non rispondente all'Annesso 8 ICAO	67
Ri-emissione dell'autorizzazione al volo per l'elicottero Tilt Rotor Bell AgustaWestland 609	4
Rilascio Licenza Trasporto Aereo	4
Variazione Licenza Trasporto Aereo	31

Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)

Nel 2015 il settore dei SAPR è stato in forte espansione e ha comportato:

- Valutazione di 985 dichiarazioni di Operatori SAPR per operazioni specializzate non critiche;
- Emissione di 79 autorizzazioni per operazioni specializzate critiche;
- Emissione di 6 Permessi di Volo per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg;
- Riconoscimento di 37 organizzazioni di addestramento per SAPR per la parte teorica;
- Riconoscimento di 7 organizzazioni di addestramento per SAPR per la parte teorica e pratica;
- Attività normativa per stesura dell'edizione 2 del Regolamento Mezzi aerei a pilotaggio remoto;
- Consulenze nel settore;
- Partecipazione ai lavori dei Gruppi ICAO, JARUS ed EUROCAE.

Consulenza, ricerca e promozione del settore aereo

- Partecipazione a Programmi di Ricerca MIDCAS, INSURE e Desire 2 tuttora in corso e in diversi altri ambiti, quali nuovi materiali compositi, nano strutturati, emissioni vulcaniche, carburanti alternativi;
- Supporto alla FOCA (Federal Office of Civil Aviation) per la certificazione di elicotteri;

Approvazione e sorveglianza

Le attività relative ai processi di approvazione e sorveglianza, nel garantire il mantenimento degli standard normativi nazionali e internazionali, vengono svolte dall'ENAC, sulla base di un Piano Nazionale di Sorveglianza sulle Imprese, attraverso 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.

ORGANIZZAZIONI CERTIFICATE VALIDE AL 31/12	2013	2014	2015
Aeroporti	44	46	44
POA Production Organisation Approval (Part 21 subpart F) - Organizzazioni di produzione senza il privilegio della certificazione	5	3	3
POA Production Organisation Approval (Part 21 subpart G) - Organizzazioni di produzione con il privilegio della certificazione	45	47	48
AMO Approved Maintenance Organisation (Part 145) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "Large" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	166	145	151
AMTO Approved Maintenance Training Organisation (Part 147) - Organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione	12	10	14
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	49	46
CAMO Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M subpart G) - Organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili	168	167	140
COA Air Operator Certificate ad ala fissa/elicotteri - Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	88	61	62
COLA Certificato Operatore di Lavoro Aereo - Operatori che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze riprese aeree, radionisure, telerilevamento, ecc.	98	78	86
FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta	29	33	40
Laboratori - Organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico	6	7	7
AeMC Aero Medical Centers - Centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo	12	3	3
OR Organizzazioni Registrate - Organizzazioni che effettuano l'addestramento per piloti privati	84	74	80
ATO Approved Training Organisation - Organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante	-	53	74

APPROVAZIONE E SORVEGLIANZA ORGANIZZAZIONI	
Rilascio Certificazione operatore trasporto aereo - COA (Palloni)	2
Variazione Certificazione operatore trasporto aereo - COA (Palloni)	4
Rilascio Certificazione operatore trasporto aereo - COA Reg. (UE) n. 965/2012	5
Variazione Certificazione operatore trasporto aereo - COA Reg. (UE) n. 965/2012	80
Rilascio Certificazione operatore lavoro aereo - COLA	1
Variazione Certificazione operatore lavoro aereo - COLA	78
Rilascio Certificazione Organizzazione di Addestramento personale navigante - ATO	3
Variazione Certificazione Organizzazione di Addestramento personale navigante - ATO	50
Rilascio Certificazione impresa di manutenzione	5
Variazione Certificazione impresa di manutenzione	65
Rilascio Certificazione impresa di produzione - POA	5
Variazione Certificazione impresa di produzione - POA	12
Rilascio Certificazione aeroporti	2
Variazione Certificazione aeroporti	11
Rilascio autorizzazione servizi di Trasporto aereo vettori UE/extra UE	1.525
Rilascio Autorizzazioni Lavoro aereo operatori comunitari	17

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.

Nel corso dell'anno 2015 sono stati rilasciati 16 nuovi certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra e revocati 27. Al 31 dicembre 2015 risultano in corso di validità 184 certificati.

Nucleo Centrale Handling (NCH)

Costituito nel 2014, l'NCH opera con l'obiettivo di standardizzare le certificazioni dei prestatori dei servizi di assistenza a terra su tutto il territorio nazionale.

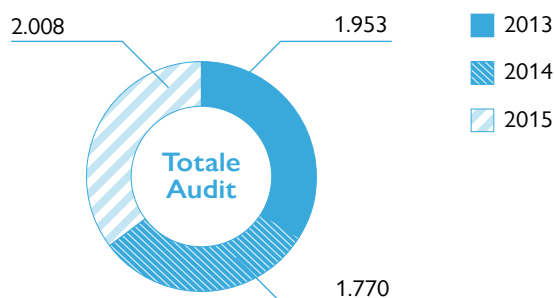
Il Nucleo, composto da otto ispettori, si occupa esclusivamente dei rinnovi dei certificati di idoneità. Le varie attività si esplicano secondo quanto stabilito dalla normativa ENAC di riferimento sulla base delle verifiche effettuate nel corso del triennio di validità del certificato di idoneità, seguendo un programma di sorveglianza costituito da ispezioni periodiche e da un audit di sistema completo.

Nel 2015 l'NCH ha effettuato 22 audit rispetto ai 7 programmati, con l'individuazione di 54 rilievi di cui 46 rientrati e 8 aperti.

PRINCIPALI ATTIVITÀ DI SORVEGLIANZA NEL 2015

Imprese gestione navigabilità continua - n. di audit di sistema effettuati	382
Impresa gestione navigabilità continua - n. di audit di prodotto effettuati	161
Aeroporti certificati - n. di certificati di aeroporto rinnovati	11
Operatori trasporto aereo - n. di Certificati di Operatore Aereo (COA) rinnovati	8
Operatori lavoro aereo - n. di Certificati di Operatore di Lavoro Aereo (COLA) rinnovati	17
Organizzazioni di addestramento personale navigante (ATO) - n. di certificati rinnovati	8
Imprese di manutenzione - n. di audit di sistema effettuati	322
Imprese di manutenzione - n. di audit di prodotto effettuati	153
Imprese di produzione - n. di audit di sistema effettuati	70
Imprese di produzione - n. di audit di prodotto effettuati	117
Organizzazione di addestramento tecnico (Parte 147) - n. di audit di sistema effettuati	10
Organizzazione di addestramento tecnico (Parte 147) - n. di audit di prodotto effettuati	15
CVRP (Centro Verifica Ripiegamento Paracadute) - n. di audit di sistema effettuati	13
CVRP (Centro Verifica Ripiegamento Paracadute) - n. di audit di prodotto effettuati	1
Licenza esercizio trasporto aereo - n. verifiche effettuate	170

Attività di sorveglianza e di audit 2013-2015



ISPEZIONI AEROPORTUALI CONDOTTE NEL 2015

Flight Safety	2.203
Aerodrome Safety	1.004
Handling	1.235
Security	1.397
Security (Nucleo Centrale Ispettivo)	34
Handling (Nucleo Centrale Handling)	22
Carta Diritti e Qualità dei servizi	2.487

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).

Si rammenta che l'ENAC assicura la sorveglianza di 169 aeromobili con marche straniere impiegati da 16 operatori italiani.

Merci Pericolose

In applicazione del relativo regolamento, sono state concesse 117 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.

Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

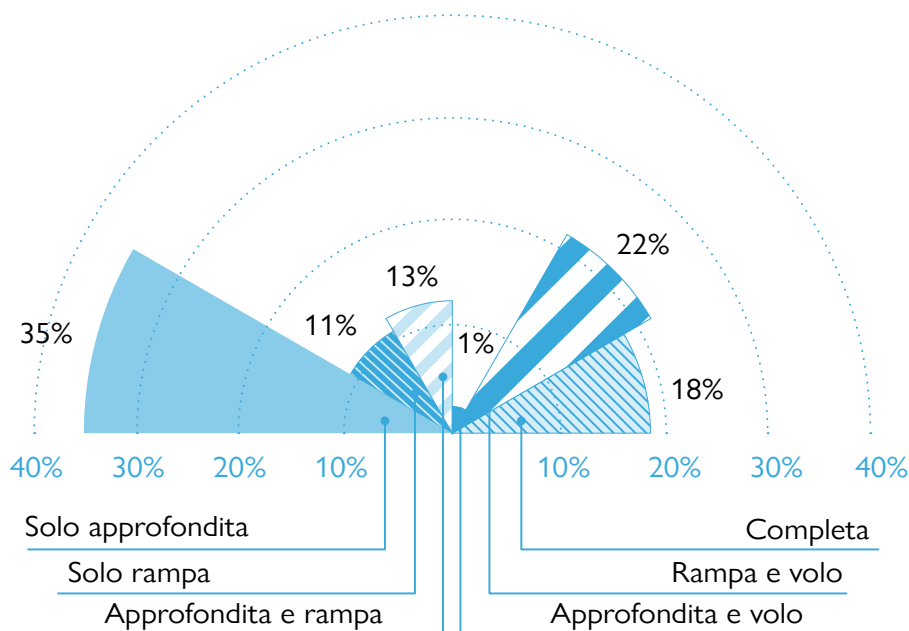
Con l'attivazione nel 2011 del programma ACAM, la certificazione diretta del singolo aeromobile è stata sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale nel suo complesso mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione dei relativi risultati per la razionalizzazione delle azioni successive.

All'interno di un'ispezione ACAM possono essere effettuate 3 tipologie di verifiche: l'ispezione approfondita, l'ispezione di rampa e l'ispezione in volo. Con l'ispezione approfondita si esaminano tutte le registrazioni di manutenzione dell'aeromobile e si ispeziona fi-

sicamente la macchina che di solito è in manutenzione. Con l'ispezione di rampa si verifica lo stato dell'aeromobile e la dotazione degli equipaggiamenti obbligatori previsti per il volo quando l'aeromobile è pronto al volo, di solito su un aeroporto o un'aviosuperficie. La terza tipologia prevede le ispezioni in volo qualora le verifiche precedenti suggeriscano un controllo del comportamento in volo dell'aeromobile. Un'ispezione ACAM può comprendere tutte e tre le tipologie di ispezione o solo l'ispezione approfondita o solo rampa oppure rampa e volo. In nessun caso è considerata valida se effettuata solamente l'ispezione in volo.

Nel 2015 l'ENAC ha effettuato ispezioni su 183 aeromobili, di cui 21 con marche italiane e 162 con marche straniere.

Tipologia di ispezioni ACAM nel 2015



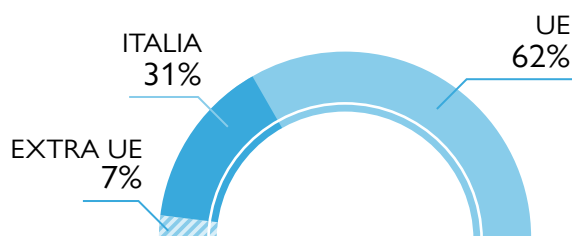
Sorveglianza sugli operatori esteri nella UE

Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft): 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. Con la creazione della Safety List Comunitaria (comunemente chiamata Black List istituita con Reg. (CE) n. 2111/2005 e regolamenti collegati), il Programma 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.

SACA (Safety Assessment of Community Aircraft): ispezioni condotte su aeromobili di operatori comunitari avendo a riferimento il Reg. (CE) n. 216/2008 e i relativi regolamenti di attuazione (implementing rules).

Distribuzione del traffico in Italia per Stato dell'operatore



Ispezioni di rampa

Ispezioni 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 rispetto agli standard.

È comunque da considerare che l'ispezione di rampa si svolge nel breve tempo di transito dell'aeromobile sullo scalo, e non permette 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 (Commissione europea, EASA, ecc.).

Dal 2013 l'EASA ha 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 dell'UE basandosi anche sui risultati delle ispezioni di rampa.

Attività ispettiva SAFA 2013-2015

	2013		2014		2015	
	UE	Extra UE	UE	Extra UE	UE	Extra UE
ISPEZIONI TOTALI	523	379	473	315	418	319
	58%	42%	60%	40%	57%	43%
	902		788		737	
AEROMOBILI ISPEZIONATI	484	340	447	295	395	300
	824		742		695	
OPERATORI ISPEZIONATI	225	164	215	158	202	150
	58%	42%	58%	42%	57%	43%
	389*		373**		352***	
STATI ISPEZIONATI	26	47	26	49	27	51

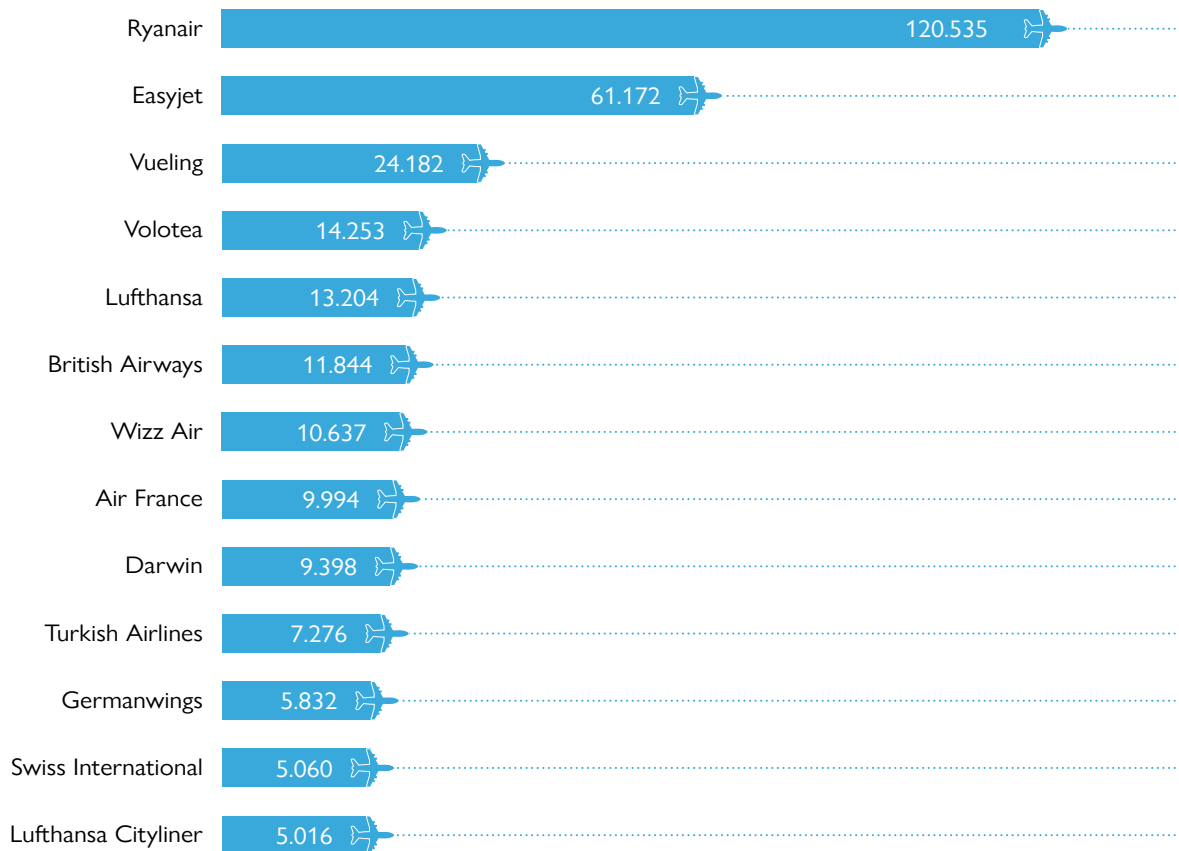
* Di cui 372 commerciali e 17 privati ** Di cui 349 commerciali e 24 privati *** Di cui 330 commerciali e 22 privati

Incidenza rilievi per ispezione 2014-2015

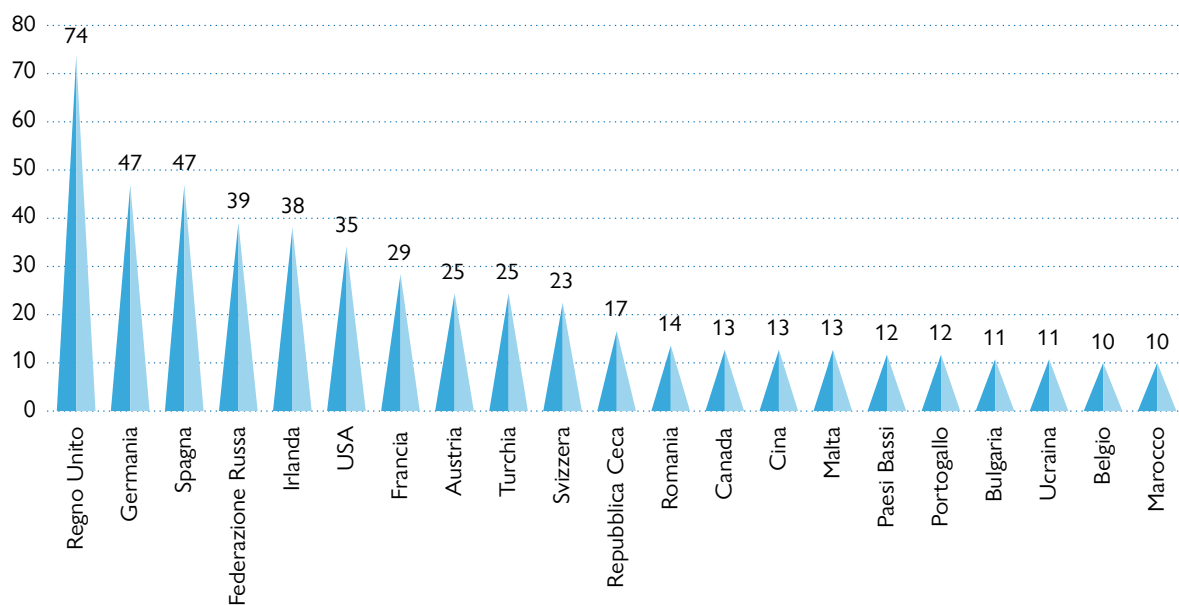
ISPEZIONI	2014		2015	
	Numero	%	Numero	%
SENZA RILIEVI	382	48,4%	388	52,6%
SOLO CON RILIEVI MINORI	67	8,6%	109	14,8%
CON ALMENO UN RILIEVO SIGNIFICATIVO, MA SENZA RILIEVI MAGGIORI	141	18%	108	14,7%
CON ALMENO UN RILIEVO MAGGIORE	198	25%	132	17,9%
TOTALE	788	100	737	100

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

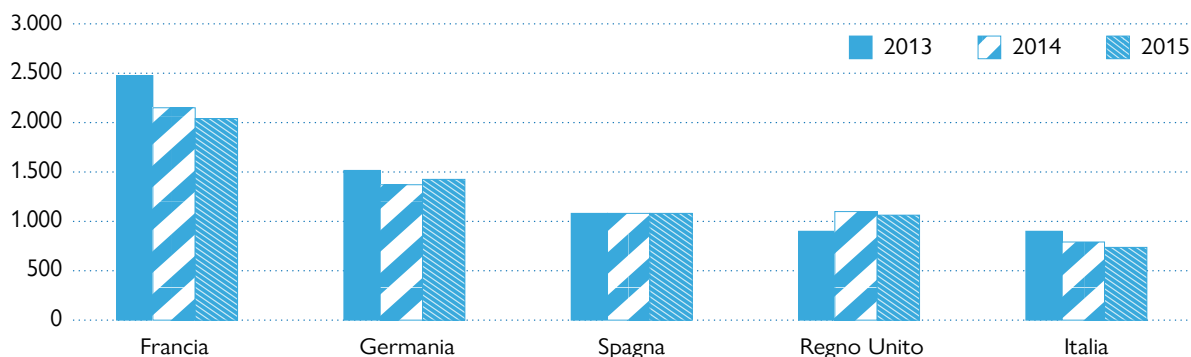
Compagnie straniere con più di 5.000 atterraggi nel 2015



Numero di ispezioni per Stato operatore

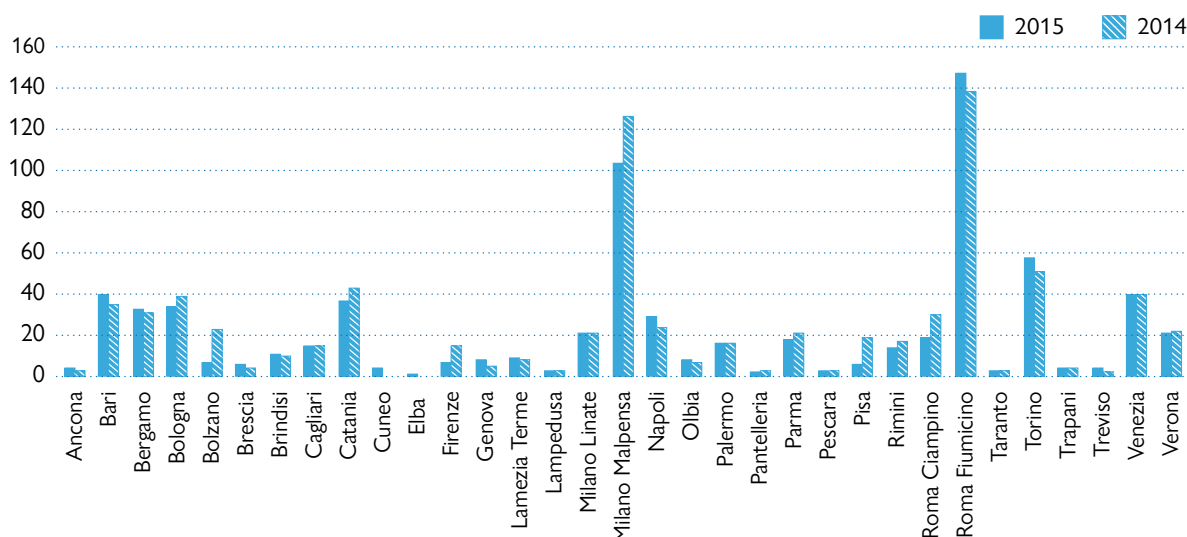


Attività ispettiva di alcuni Stati europei 2013-2015



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

Numero di ispezioni SAFA per aeroporto



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.

ATTIVITÀ RAN/REGISTRO DELLE COSTRUZIONI	2014	2015
Iscrizioni Registro Costruzione	111	323
Riserva marche di immatricolazione	84	87
Immatricolazioni	63	66
Trascrizioni Atti relativi alla proprietà	448	525
Trascrizioni locazioni finanziarie/operative	205	215
Deregistrazioni	78	104
Visure/certificazioni	1.121	1.658

LA CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE

Personale di volo

Nel 2015 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 riporta il numero di licenze, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento. Confrontando i numeri con i dati dello scorso anno si evince la progressiva transizione del preesistente sistema nazionale.

LICENZA	REG	RILASCIATE AL 31/12/2015	VALIDE AL 31/12/2015	VALIDE AL 31/12/2014
ATPL (A)	EASA	362	3.808	3.497
	JAR	-	643	952
	NAZ	-	30	58
ATPL (H)	EASA	52	452	400
	JAR	-	38	86
	NAZ	-	1	2
CPL (A)	EASA	303	1.572	1.359
	JAR	-	286	533
	NAZ	-	40	82
CPL (H)	EASA	118	726	624
	JAR	-	126	206
	NAZ	-	41	69
PPL (A)	EASA	888	4.481	3.624
	JAR	-	1.624	2.351
	NAZ	-	205	391
PPL (H)	EASA	122	661	543
	JAR	-	161	275
	NAZ	-	45	84
GL	NAZ	95	2.432	2.735
CCA	EASA	392	1.396	990
TOTALE		2.332	18.768	18.861

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 mutato quadro normativo sono state rilasciate 13 esenzioni regolamentari.

È continuato altresì il nuovo impulso dato ai corsi di standardizzazione erogati agli esaminatori dall'ENAC, al fine di sviluppare una maggiore consapevolezza del ruolo chiave che queste figure professionali sono chiamate a svolgere nel sistema comunitario delle licenze. Le giornate di formazione erogate sono state 42.

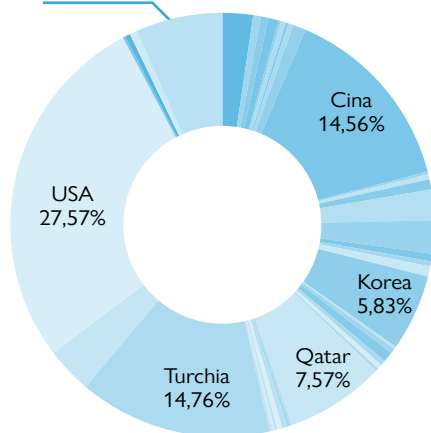
La nuova procedura di designazione online degli es-

aminatori esteri, avviata nel 2014 in coordinamento con l'EASA e all'avanguardia in Europa, è stata utilizzata per 650 esami di piloti in possesso di licenza italiana.

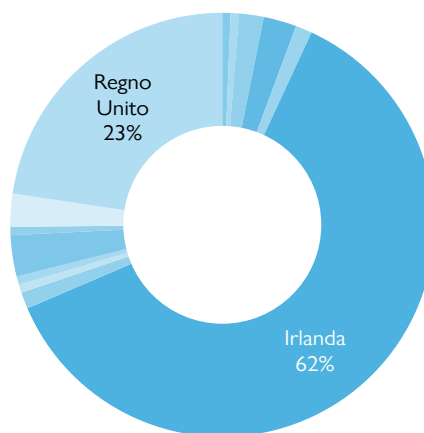
Rilasciate 515 lettere di autenticazione e verifica dei titoli aeronautici verso l'estero extra UE. Sono stati inoltre rilasciati, nell'ambito di accordi con le altre Autorità aeronautiche dell'UE, 159 attestazioni (mod. 155) per il trasferimento dello Stato di Rilascio della Licenza (SOLI). Nei grafici seguenti i dati sono riportati in funzione dello Stato di richiesta.

Attività di verifica delle licenze per richieste relative a Paesi fuori dell'ambito EASA

Richieste a titolo personale 6,60%



Modelli DOC 155 per trasferimenti di Stato delle licenze di volo



Arabia Saudita 2,33%	Emirati Arabi 2,33%	Russia 0,19%	Belgio 1%
Argentina 0,58%	Filippine 2,52%	San Marino 0,19%	Finlandia 1%
Aruba 0,58%	Georgia 0,58%	Sri Lanka 0,39%	Francia 2%
Australia 0,78%	Hong Kong 0,39%	Sud Africa 0,39%	Germania 3%
Azerbaijan 0,19%	India 0,78%	Sudan 0,19%	Grecia 1%
Belize 0,39%	Korea 5,83%	Tailandia 0,19%	Irlanda 62%
Botswana 0,19%	Kuwait 0,19%	Tanzania 0,19%	Lituania 1%
Brasile 0,39%	Lituania 0,39%	Turchia 14,76%	Lussemburgo 1%
Cambogia 0,97%	Macao 0,78%	Ukraina 3,50%	Olanda 1%
Cina 14,56%	Nepal 0,39%	USA 27,57%	Portogallo 3%
Colombia 0,19%	Nigeria 0,39%	Vietnam 0,19%	Slovenia 1%
Congo 0,39%	Oman 0,19%	Zambia 0,39%	Spagna 3%
Dubai 0,78%	Qatar 7,57%	Zimbabwe 0,58%	Regno Unito 23%
	Richieste a titolo personale 6,60%		

Attività 2015

- 170 attestazioni di superamento esami teorici ATPL/CPL/IR rilasciate.
- 304 autorizzazioni / abilitazioni per esaminatori rilasciate.
- 392 abilitazioni di istruttori (TRI/FI/CRI/SFI) rilasciate.
- 14 sessioni di esami teorici per licenza CPL/ATPL e abilitazione strumentale per velivolo ed elicottero presso le aule informatiche appositamente attrezzate nelle sedi di Roma e Milano Malpensa, con una presenza media giornaliera per sessione di 35 candidati.
- 28 sessioni di esami teorici per il rilascio di licenze non professionali (PPL) di velivolo, elicottero e alianti presso le sedi territoriali, con una presenza media di 30 allievi per sessione, con punte di 80-90 nella sede di Milano.
- 15 sessioni di esami per Licenza di Paracadutismo presso le Direzioni Aeroportuali.
- 5 sessioni di esame per il conseguimento dell'abilitazione di Istruttori di Paracadutismo per un totale di 65 candidati.
- 2 Disciplinari di Scuola di Paracadutismo rilasciati e 6 rinnovi.
- 10 procedimenti disciplinari avviati e 9 sanzioni emesse nei confronti dei piloti per violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione.
- 58 Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) rilasciate e 687 modificate o rinnovate.

Albi/Registro del Personale di volo

L'ENAC cura la tenuta e la gestione degli Albi e del Registro del Personale di Volo, determinandone i requisiti di iscrizione, secondo quanto stabilito dal CdN e dalla propria normativa di riferimento. Il personale di volo comprende tre categorie con i relativi titoli professionali (art. 732 CdN): addetto al comando, alla guida e al pilotaggio degli aeromobili (comandante, pilota, collaudatore, istruttore), addetto al controllo degli apparati e degli impianti di bordo (tecnico di volo, tecnico di volo per i collaudi), addetto ai servizi complementari di bordo (assistente di volo).

La gestione degli iscritti negli Albi e nel Registro riguarda 14.000 persone circa.

ATTIVITÀ	2014	2015
Iscrizioni Albo Piloti	97	112
Iscrizioni Tecnici di Volo	4	-
Iscrizioni Registro Assistenti di Volo	65	70
Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro	250	260
Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero	31	53
Sospensioni iscrizioni agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale	262	112
Revoche Sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale	51	31
Cancellazione Albi e Registro	2.600	204

Rilascio, modifica e aggiornamento delle Licenze di Controllore del Traffico Aereo e Operatore FIS

Nel 2015 l'ENAC ha proseguito l'attività di rilascio, modifica e aggiornamento delle licenze dei controllori (ATCL), degli studenti controllori (SATCL) e degli operatori del servizio informazioni volo (FIS), sia per gli aspetti legati direttamente alle licenze sia per quanto riguarda gli impieghi che gli ANSP (Air Navigation Services Providers) fanno del personale con dette licenze.

Nel 2015 l'ENAC ha gestito 3.463 licenze effettuando: 68 rilasci ATCL, 28 rilasci SATCL, 93 rilasci FISO, 73 revisioni e 3.201 aggiornamenti ATCL. A partire dal mese di gennaio 2015, l'ENAC ha sostituito le licenze cartacee ATCL e SATCL con licenze in formato elettronico con firma digitale. La procedura di distribuzione delle licenze ATCL ai controllori del traffico aereo che sono in servizio presso i fornitori di servizi certificati è stata concordata dall'Ente con i fornitori stessi e consente, in tempo reale attraverso una piattaforma dedicata, il download diretto via email. Questo sistema costituisce una peculiarità unica in Europa e si colloca all'interno di un progetto di più ampio respiro

cominciato nel 2012 e che ha portato l'Ente ad essere all'avanguardia a livello mondiale nel settore. Tale sistema consentirà inoltre alla fine del 2016, con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 2015/340, di poter sostituire tutte le licenze dei CTA italiani in tempi brevissimi e praticamente a costo zero.

Medicina aeronautica

Nell'esercizio delle competenze attribuite in materia di medicina aeronautica, nel 2015, l'ENAC, confermando nella propria struttura organizzativa le funzioni dell'Aeromedical Section, ha consolidato le procedure derivanti dall'applicazione del Regolamento Air Crew - Reg. (UE) n. 1178/2011, come modificato dal Reg. (UE) n. 290/2012 - per le certificazioni mediche di idoneità psicofisica dei piloti e degli assistenti di volo, nonché quelle derivanti dalla normativa applicabile ai controllori di volo (ATC/FIS) e ai paracadutisti. Attraverso la Circolare MED-01A e l'aggiornamento del Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici", l'ENAC ha fornito procedure e criteri interpretativi rivolti all'utenza e agli esaminatori aeromedici certificati (AME), per semplificare l'applicazione del complesso normativo di riferimento. Sono state inoltre introdotte le linee guida "Uso di alcol e sostanze stupefacenti", elaborate da un gruppo di lavoro ad hoc, al fine di predisporre i protocolli da seguire per il deferimento all'ENAC della decisione sull'idoneità psicofisica di titolari di licenza di volo in caso di uso/abuso o dipendenza da alcol e/o sostanze psicotrope.

Nel 2015, sono stati emessi 59 certificati AME, effettuando un ugual numero di audit per verificare il mantenimento dei requisiti richiesti per la certificazione. Ottemperando alle previsioni normative, l'ENAC ha rilasciato i giudizi di idoneità necessari a consentire il corretto svolgimento dei procedimenti di revisione del giudizio di primo e secondo livello per il personale di volo e i controllori del traffico aereo, anche attraverso la partecipazione 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 della medicina aeronautica nazionale e internazionale, nonché attività di formazione per gli AME, 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". Nel corso del 2016, l'ENAC si appresta ad implementare il Reg. (UE) n. 340/2015, concernente i controllori del traffico aereo, applicabile a partire dal 1° gennaio 2017 in tutti i Paesi sotto l'egida dell'EASA.

LE VISITE ISPETTIVE DA PARTE DI ORGANISMI INTERNAZIONALI

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.

Visite di standardizzazione e accreditamenti EASA

L'obiettivo di queste ispezioni è monitorare l'applicazione dei requisiti comuni riportando i risultati alla Commissione europea nei diversi settori aeronautici. Nel mese di febbraio 2015, l'ENAC è stato sottoposto a ispezione di standardizzazione nel dominio Airworthiness (aeronavigabilità) da parte di un team EASA. Su richiesta della Commissione europea, la verifica ha interessato anche l'attuazione dell'accordo bilaterale di navigabilità tra Italia e Russia. Oltre all'ENAC, l'EASA ha ispezionato un'organizzazione certificata in tre ambiti regolamentari differenti per verificare il livello di sorveglianza sulle imprese garantito dall'Ente in relazione al dominio Airworthiness. Il rapporto del team EASA ha evidenziato, sia per l'ENAC che per l'impresa sottoposta a verifica, un alto livello di conformità con i regolamenti e le relative norme attuative.

Nel mese di novembre, l'EASA ha ispezionato inoltre i domini RAMP (ispezioni di rampa), FCL (licenze di volo) e ATM/ANS (gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea).

Nel dominio RAMP il team EASA ha verificato direttamente l'esecuzione di due ispezioni reali sull'aeroporto di Roma Fiumicino, in aggiunta alla consueta verifica delle procedure di attuazione della regolamentazione europea di settore emessa dall'ENAC. I minimi rilievi emersi, riguardanti procedure non sufficientemente chiare o dettagliate e una irregolarità formale sugli attestati di qualifica degli ispettori, sono stati tutti chiusi dall'EASA nel mese di aprile 2016.

Per alcuni rilievi emersi nel dominio FCL è stato elaborato e accertato dall'EASA un piano di azioni correttive che prevede tempi di attuazione articolati nell'arco del prossimo triennio. Il team EASA ha evidenziato i punti di forza dell'organizzazione ENAC nel Management System e nella competenza delle risorse.

Per quanto riguarda il dominio relativo alla gestione del traffico aereo (ATM) e servizi di navigazione aerea (ANS), l'Italia è stata oggetto di una ispezione focalizzata,

ovvero diretta alla verifica delle azioni correttive alla precedente ispezione del 2013. L'ispezione ha rilevato l'ottimo livello di reattività che ha permesso di dare adeguata correzione ai rilievi sollevati nella precedente ispezione.

Nel mese di marzo, l'ENAC ha ricevuto inoltre la 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.

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 a un programma di visite definito annualmente da ciascun organismo tecnico. Tali visite hanno lo scopo di:

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

In tale ambito, un team FAA, con un osservatore dell'EASA, ha condotto nel mese di aprile 2015 una verifica ispettiva presso la Direzione Generale e una delle Direzioni Operazioni ENAC e presso un'impresa di manutenzione italiana approvata.

L'esito positivo dell'ispezione ha confermato il ruolo dell'ENAC quale partner di assoluta affidabilità per FAA nell'assicurare la sicurezza dell'aviazione civile.

Le imprese nazionali titolari dell'approvazione FAR 145 sono 21 mentre sono 18 quelle approvate CAR 573.



3 LA SECURITY

Scheda 3.1

La regolazione della security

73

LA REGOLAZIONE DELLA SECURITY

Security: l'insieme coerente di attività e azioni tese alla sicurezza a terra, a bordo degli aeromobili, all'interno e all'esterno degli aeroporti per la prevenzione degli atti illeciti.

L'ENAC, quale Autorità competente per la security, è responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza, così come stabilito dal Reg. (CE) n. 300/2008.

L'Ente 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 (PNCQ), avvalendosi del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti - CISA, del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica. Con il Reg. (UE) n. 2015/1998, di attuazione del Reg. (CE) n. 300/2008, vengono fornite disposizioni particolareggiate per attuare le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che 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 definisce le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni volte alla prevenzione di atti di interferenza illecita e precisa 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 locali (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 e in base al Reg. (CE) n. 300/2008, ogni operatore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un Programma di Sicurezza dell'Aeroporto. Per gli aeroporti non aperti al traffico aereo

commerciale, i cosiddetti small airports, si applicano misure di sicurezza alternative come disposto dal Reg. (UE) n. 1254/2009 e dalla normativa ENAC in materia.

Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto (PSA)

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. 2015/1998 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, nel caso, può disporre l'adozione di ulteriori misure.

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. 2015/1998 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.

Attività 2015

- Approvati 12 Programmi di Sicurezza di vettori nazionali;
- Verificata la rispondenza dei Programmi di Sicurezza di circa 46 vettori di Paesi Terzi ai requisiti del PNS.

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

L'ENAC è responsabile della designazione delle compagnie aeree che trasportano merci e posta provenienti da Paesi Terzi e diretti nell'UE. 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 nel Regolamento UE.

La designazione di un vettore aereo come ACC3, valida per un periodo massimo di cinque anni, è basata su una relazione di convalida che viene redatta da un validatore della sicurezza dell'aviazione civile e trasmessa all'Autorità competente per l'approvazione.

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. Su richiesta, il Programma è presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC competente che, se ritiene, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.

Programma nazionale di controllo della qualità

Il Reg. (UE) n. 18/2010 impone a ogni Stato Membro di produrre, attuare e mantenere aggiornato un Programma Nazionale per il Controllo della Qualità - PNCQ che definisca la sua struttura organizzativa, le competenze, le risorse, le procedure e le metodologie da applicare, con l'obiettivo di disporre di un'efficace organizzazione per il costante monitoraggio dell'applicazione delle misure per garantire la security aeroportuale da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Nel 2015 l'ENAC ha aggiornato il PNCQ, tenendo conto del mutato quadro normativo a livello internazionale, con particolare riguardo alle disposizioni dettate dal Reg. (UE) n. 2015/1998 e, a livello nazionale, del PNS.

Il Nucleo Centrale Ispettivo - NCI

Il PNCQ deve essere lo strumento atto a verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti. A tal fine, ogni Stato contraente istituisce un Nucleo di Ispettori (Nucleo Centrale Ispettivo - NCI), appositamente formati e certificati per effettuare ispezioni presso tutti gli scali soggetti all'applicazione della normativa comunitaria di riferimento.

Il Nucleo, preposto a garantire che il PNCQ di security negli aeroporti venga attuato secondo quanto previsto dal Reg. (UE) n. 18/2010, ha partecipato attivamente anche alle ispezioni disposte dalla Comunità europea su alcuni aeroporti italiani.

Attività NCI nel 2015

In Italia, le ispezioni sono condotte dall'NCI, composto da 20 funzionari dell'ENAC e 16 del Ministero dell'Interno che hanno effettuato nel 2015, in 28 aeroporti per un totale di 647 giorni/uomo, 34 ispezioni/follow-up nel corso delle quali sono stati effettuati circa 688 test, 333 dei quali nei settori previsti dal Reg. (UE) n. 18/2010.

Nel 2015 le attività del Nucleo sono state caratterizzate dall'obiettivo di standardizzare gli accertamenti connessi al controllo della qualità in materia di security.

A livello locale l'attività ispettiva e di controllo è svolta da 46 ispettori aeroportuali di security che agiscono al di fuori dell'NCI. Nel 2015 gli ispettori hanno registrato nel database ENAC 1.564 check list.

È proseguita nel 2015, su alcuni aeroporti nazionali, la campagna informativa volta a rafforzare la conoscenza dei Passeggeri circa gli articoli di cui non è consentito il trasporto in cabina per ridurre i tempi di attesa ai varchi di controllo di sicurezza. Il trend riscontrato, rispetto al 2014, vede in lieve diminuzione il numero degli articoli proibiti rilevati ai varchi di controllo e una diminuzione sensibile dei LAG's (Liquidi, Aerosol e Gel).

Agente Regolamentato

L'Agente Regolamentato è un vettore aereo, un agente, uno spedizioniere o qualunque altro soggetto che garantisce l'effettuazione di controlli di sicurezza sulle

merci o sulla posta. L'ENAC procede al rilascio delle certificazioni, con validità di cinque anni, degli Agenti Regolamentati, nonché alla loro revoca, qualora venissero meno i requisiti previsti dalle norme.

Nel 2015, ai sensi dei Regolamenti di esecuzione della Commissione europea n. 687/2014 e n. 889/2014, è stato firmato il protocollo d'intesa tra l'ENAC e l'Agenzia delle Dogane per consentire un celere scambio di informazioni e razionalizzare le attività di controllo e monitoraggio sugli operatori economici certificati dai rispettivi programmi di sicurezza, evitando duplicazioni di attività amministrative.

CERTIFICAZIONE DEGLI AGENTI REGOLAMENTATI	2014	2015
Rilasci	50	56
Revoche	10	55
Rinnovi	70	30

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 disponibile sul sito internet dell'Ente.

L'obiettivo che si vuole raggiungere attraverso l'attività di formazione è l'applicazione, a un livello standardizzato, da parte del personale coinvolto nella filiera della sicurezza, delle misure ritenute più idonee per salvaguardare il trasporto aereo da atti di interferenza illecita.

Nel 2015 è stato aggiornato il Manuale della Formazione per la Security in allegato alla circolare ENAC SEC 05A "Contenuti e procedure di formazione per la Security".

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 che riportano le apparecchiature di sicurezza da utilizzare per i prescritti controlli di security in ambito aeroportuale, conformi ai requisiti previsti dal capitolo 12 del Reg. (UE) n. 2015/1998:

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

L'ENAC riconosce i dispositivi di sicurezza oggetto del processo di valutazione comune delle attrezzature di sicurezza (CEP) dell'ECAC, riguardanti dispositivi LEDS per lo screening dei liquidi, aerosol e gel (LAGs) nonché EDS (Sistemi per il rilevamento di esplosivi), ETD (Dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi), e SSc (Scanner di sicurezza). In accordo al processo CEP i test sulle attrezzature di sicurezza prodotti da ditte italiane o estere sono effettuati nei Centri di Test che partecipano al programma utilizzando le Metodologie Comuni di Test (CTMS) con l'obiettivo di determinare se il dispositivo testato rispetti gli standard di prestazione richiesti dall'ECAC e quindi gli standard comunitari.

Quando un'apparecchiatura testata nei suddetti Centri di Test raggiunge lo standard di performance stabilito dall'ECAC, i rapporti di prova vengono comunicati ai Paesi Membri firmatari dell'accordo per le azioni di competenza. L'ENAC riceve le richieste da parte delle ditte produttrici e procede al rilascio delle relative attestazioni di conformità.



A photograph of an airport tarmac. In the background, a large passenger jet is parked. In the foreground, there are several ground support vehicles and equipment, including a mobile staircases and a belt loader. The sky is clear and blue.

4 GLI AEROPORTI

Scheda 4.1

**La pianificazione e la realizzazione
degli interventi infrastrutturali** 77

Scheda 4.2

**Lo sviluppo delle reti di trasporto
transeuropee (TEN-T)** 83

Scheda 4.3

La regolazione degli aeroporti 85

Scheda 4.4

**I finanziamenti comunitari
per le infrastrutture aeroportuali** 86

LA PIANIFICAZIONE E LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Piano Nazionale degli Aeroporti

Negli ultimi anni l'ENAC ha condotto una cospicua e significativa attività di studio per la valutazione delle caratteristiche e delle potenzialità del sistema aeroportuale nazionale, nel corso della quale sono stati analizzati molteplici aspetti tra cui i livelli di capacità degli scali e il loro grado di connettività con il territorio.

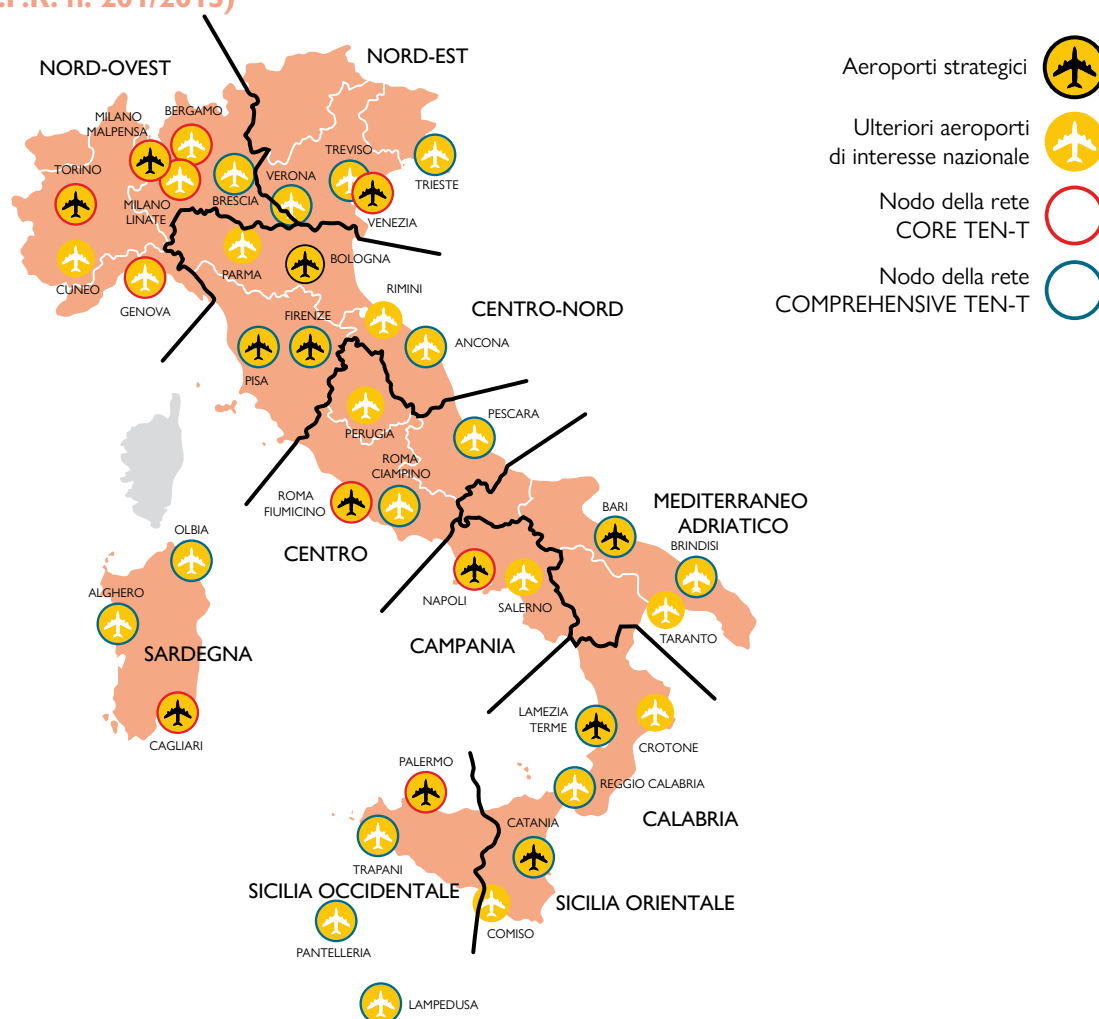
Sulla base di tali esperienze nel 2015 l'Ente ha continuato la propria attività di supporto nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione sia degli aeroporti di interesse nazionale, in ottemperanza alle previsioni dell'art. 698 del CdN, che per la stesura e l'aggiornamento

del Piano Nazionale degli Aeroporti.

Il d.P.R. n. 201/2015 ha approvato l'elenco degli aeroporti di interesse nazionale, a seguito del raggiungimento dell'intesa nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la classificazione degli scali e la definizione dei loro ruoli e peculiarità. Le previsioni del suddetto Decreto suddividono la rete nazionale in dieci bacini di traffico individuando per ognuno di essi gli aeroporti strategici e quelli di interesse nazionale.

In base al d.P.R., l'ENAC, su delega del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha attivato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

Identificazione dei bacini di traffico e degli aeroporti strategici e di interesse nazionale (d.P.R. n. 201/2015)



Territorio e del Mare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul Piano Nazionale degli Aeroporti con la presentazione e diffusione del Rapporto Preliminare Ambientale. Tale procedura, al momento in corso, vede il coinvolgimento dei soggetti competenti in materia ambientale individuati sull'intero territorio nazionale.

La conclusione della procedura di VAS 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.

Master Plan (Piani di sviluppo aeroportuali)

I Master Plan, la cui presentazione e redazione rientra tra gli obblighi convenzionali del gestore aeroportuale, costituiscono il principio di riferimento per il costante mantenimento dei livelli di capacità, di safety e di qualità dei servizi e rappresentano, al contempo, gli strumenti che individuano le principali caratteristiche

degli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali, tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, 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 Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) 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'ENAC per cui 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. Si rendono di seguito disponibili le tabelle relative ai piani di interventi con le specifiche di orizzonte temporale e gli importi delle opere con aggiornamento al 31 dicembre 2015.

Master Plan in corso di istruttoria ENAC

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto
Alghero	SO.GE.A.AL. SpA	Master Plan al 2025
Bergamo	SACBO SpA	Master Plan al 2030
Taranto	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2025 (approvato in data 15/03/2016)
Trapani	AirGest SpA	Master Plan al 2025
Treviso	AerTre SpA	Master Plan al 2030

Master Plan con nulla osta tecnico ENAC

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Roma Ciampino	Aeroporti di Roma SpA	Master Plan al 2044	80,6 (avviata procedura VIA in data 04/02/2016)
Crotone	Aeroporto S. Anna SpA	Master Plan al 2025	96,5
Roma Fiumicino (lungo periodo)	Aeroporti di Roma SpA	Master Plan al 2044	6.400
Milano Malpensa	SEA SpA	Master Plan al 2030	2.036
Salerno	Aeroporto di Salerno SpA	Master Plan al 2025	39,8
Trieste	Consorzio Aeroporto Friuli Venezia Giulia	Master Plan al 2024	34,2
Verona	Aeroporto Valerio Catullo SpA	Master Plan al 2030	134 (avviata procedura VIA in data 15/01/2016)

Master Plan con procedure di VIA in corso

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Venezia	SAVE SpA	Master Plan al 2021	630 (emesso decreto VIA in data 19/01/2016)
Firenze	Toscana Aeroporti SpA	Master Plan al 2029	337

Master Plan con verifiche di assoggettabilità VIA in corso

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Pisa	Toscana Aeroporti SpA	Master Plan al 2028	260 (emessa determina esclusione VIA in data 19/04/2016)
Napoli	GESAC SpA	Master Plan al 2023	128

Master Plan con provvedimenti di VIA approvati

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Bari	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2022	255,6
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale e operativo	256,6
Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	Potenziamento infrastrutturale e operativo Prolungamento della pista di volo RWY 15/33	14
Lamezia Terme	SACAL SpA	Master Plan al 2027	195,5
Palermo	GES.A.P. SpA	Master Plan al 2025	322,9

Master Plan con procedura conformità urbanistica in corso

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Genova	Aeroporto di Genova SpA	Master Plan al 2027	108,4
Cagliari	So.G.Aer. SpA	Master Plan al 2024	93,9
Olbia	Geasar SpA	Master Plan al 2020	114

Master Plan con procedura conformità urbanistica conclusa

Aeroporto	Gestore	Piano/Progetto	Importo Opere (mln di Euro)
Albenga	A.V.A. SpA	Master Plan al 2020	7,6
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	Master Plan al 2023	371
Bergamo	SACBO SpA	Master Plan al 2015	187,5
Bolzano	ADB SpA	Master Plan al 2020	25,8
Catania	SAC SpA	Master Plan al 2015	219
Roma Fiumicino Sud	ADR SpA	Master Plan al 2020	1.658,5
Pescara	SAGA SpA	Master Plan al 2020	33,5
Torino	SAGAT SpA	Master Plan al 2015	47,4

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 (CdP) così come regolato nei Modelli tariffari emanati nel settembre 2014 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Tali modelli caratterizzano i CdP definiti "ordinari" e completano il quadro del sistema nazionale insieme a quelli "in deroga" già sottoscritti dall'ENAC con i gestori aeroportuali ADR SpA, SEA SpA e SAVE SpA rispettivamente per gli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, di Milano Malpensa e Milano Linate e di Venezia.

Al fine di dare attuazione alla definizione del contenuto dei CdP, l'Ente nel 2015 ha svolto attività di supporto istituzionale nei confronti delle società di gestione aeroportuale, ad esempio, con la pubblicazione di apposite Linee Guida per la proposta e la valutazione degli indicatori ambientali.

L'attività svolta nel 2015 ha portato ad avere la quasi totalità degli aeroporti commerciali in grado di dare avvio e concludere la fase di consultazione con l'utenza aeroportuale prevista dai citati Modelli tariffari, nonché alla sottoscrizione di CdP tra l'Ente e un primo gruppo di gestori aeroportuali. Ad oggi gli aeroporti dotati di un Piano degli Interventi su cui l'ENAC ha completato l'istruttoria ed espresso il parere favorevole di competenza rappresentano circa il 95% del traffico passeggeri nazionale.

Aeroporti per i quali l'ENAC ha completato positivamente l'istruttoria al 31/12

AEROPORTO	Investimenti a carico del gestore (mln di Euro)	Investimenti con finanziamento pubblico (mln di Euro)
Ancona	6,5	5,6
Bergamo	77,8	-
Bologna	112,4	-
Cagliari	28,4	22,1
Catania	215,4	-
Firenze	33,1	71,3
Genova	12,7	-
Lamezia Terme	31,5	32,5
Napoli	44,3	-
Olbia	30,0	65,5
Palermo	61,2	13,0
Pisa	52,3	10,0
Torino	25,3	-
Verona	65,0	-
TOTALE investimenti inseriti nei CdP ordinari al 2015	795,9	220,0

Attività istruttoria Progetti

Nel 2015 sono stati conclusi dall'Ente oltre 120 iter

istruttori per un importo complessivo di opere da realizzare pari a circa 600 milioni di Euro.

Progetti approvati dall'ENAC	N. Progetti	Totale importo (in Euro)
2010	128	566.672.287,29
2011	175	1.101.161.032,85
2012	135	746.776.697,00
2013	135	1.052.148.573,69
2014	123	678.438.313,15
2015	123	577.748.891,49

Tra i progetti più significativi:

AEROPORTO	Tipologia di intervento	Importo (in Euro)
Roma Fiumicino	Sistema Terminal Molo C/Avancorpo	300.000.000,00
Venezia	Riqualifica delle infrastrutture di volo	76.000.000,00
	Ampliamento Terminal	300.000.000,00
Bologna	Stazione aeroporto, people mover di collegamento con la stazione ferroviaria di Bologna	1.868.992,16
Pisa	People mover di collegamento nuovi parcheggi scambiatori di Pisa Sud con il centro cittadino	45.870.000,00

Monitoraggio interventi aeroportuali (MIA)

Nel 2015, l'ENAC ha effettuato l'attività di monitoraggio dell'avanzamento delle opere aeroportuali realizzate nel corso dell'anno mediante il sistema MIA, interamente progettato con risorse interne e affidato all'esterno per la sola fase di scrittura del software.

Con il sistema MIA sono stati terminati gli aggiornamenti dei dati e il monitoraggio per gli aeroporti con CdP in deroga: Milano Malpensa e Milano Linate, Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Venezia.

Per gli aeroporti di seguito indicati, già in possesso di CdP, si è provveduto agli aggiornamenti in MIA degli interventi previsti nei Piani Quadriennali e si procederà al monitoraggio degli interventi nel corso del 2016: Catania (CdP ordinario con scadenza 2015), Cagliari (CdP ordinario con scadenza 2015), Pisa (d.l. n. 133/2014), Firenze (d.l. n. 133/2014), Olbia (d.l. n. 133/2014).

Analogamente si è proceduto all'aggiornamento dei dati sul sistema MIA per gli aeroporti che hanno ottenuto l'approvazione dell'ENAC sul Piano Quadriennale degli Interventi, sui Piani della Qualità e della Tutela Ambientale, prossimi alla stipula o rinnovo del CdP: Alghero, Ancona, Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, Bergamo, Bologna, Cagliari (P.I. 2016-2019), Catania (P.I. 2016-2019), Genova, Lamezia Terme, Napoli, Palermo, Torino, Verona.

Attraverso il sistema MIA i referenti dell'ENAC e dei gestori aeroportuali hanno verificato e validato l'avanzamento degli interventi di nuova costruzione o manutenzione straordinaria.

In entrambi i casi le attività sono state effettuate attraverso un approccio veloce ed efficace, utilizzando anche la reportistica generata dal sistema.

Sono previsti inoltre ulteriori sviluppi del sistema MIA che prevedono, tra l'altro, di gestire accessi da parte di Amministrazioni esterne e, in particolare, da parte

della struttura del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Inoltre, è in corso di definizione un modulo software web-based completamente integrato nell'attuale sistema MIA per il monitoraggio, la presentazione e la comunicazione in termini di workflow di tutte le attività relative alla fase di progettazione in ambito dei piani di intervento aeroportuale.

Collaudi tecnico amministrativi e certificazioni di agibilità

È proseguita nel 2015 l'attività dell'ENAC in materia di 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 corso dell'anno sono stati affidati 38 collaudi tecnico amministrativi e agibilità di opere aeroportuali, tra cui adeguamenti di piste di volo, terminal aeroportuali, impianti voli notte e segnaletica aeroportuale per un valore complessivo di 254.831.011 Euro.

Interazione aeroporto-territorio

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

Nel 2015 è salito a 25 il numero delle mappe di vincolo pubblicate per la procedura prevista dal CdN art. 707 commi 1, 2, 3, 4 presso i Comuni interessati nell'intorno aeroportuale. I 25 aeroporti per i quali sono state pubblicate le mappe di vincolo coprono il 90% circa del traffico totale passeggeri 2015.

Nel corso dell'anno, l'ENAC ha inoltre consolidato l'utilizzo di un'innovativa procedura di mitigazione del

vincolo imposto dalle mappe sugli aeroporti di Roma Ciampino, Genova e Ancona 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, mantenendo inalterate le condizioni di sicurezza del volo. Tale procedura, che sarà estesa, ove necessario, ai restanti aeroporti italiani, consentirà inoltre di incrementare lo scambio di informazioni tra ENAC, Comuni aeroportuali, gestori aeroportuali, ENAV oltre che un più puntuale monitoraggio degli ostacoli, indispensabile per la sicurezza dei passeggeri e dei cittadini sorvolati.

Capacità aeroportuale

Nel 2015 è stato messo a punto un modello nazionale per la capacità aeroportuale che è il risultato del lavoro di diversi anni in cui l'ENAC si è confrontato con istituzioni di livello europeo quali Eurocontrol e le Università "Sapienza" di Roma e "Politecnica" di Madrid.

Il tema della capacità aeroportuale, nella definizione del dato ultimo dei movimenti orari, risulta essenziale nelle attività di coordinamento di assegnazione delle bande orarie richiesta dai vettori, ove l'indice capacitivo è però il frutto di un'analisi che comprende il sistema aeroporto nel suo complesso sia air side che land side.

La congruenza dei livelli di traffico con la capacità dell'aeroporto contribuisce alla salvaguardia della sicurezza operativa, oltretutto alla puntualità ed efficienza dei servizi riducendo i ritardi; in tal senso sussiste, quindi, una relazione stretta con l'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) quale procedura operativa volta a migliorare la gestione del traffico aereo attraverso un maggiore scambio di informazioni tra tutti gli Stakeholder (operatori aeroportuali, handler, compagnie aeree, controllori del traffico aereo, Central Flow Management Unit - CFMU), efficientando i flussi di traffico e migliorando la prevedibilità degli eventi nonché ottimizzando l'utilizzo delle risorse.

Dal punto di vista applicativo è stata avviata per l'aeroporto di Roma Fiumicino la costituzione di un gruppo di lavoro ristretto tra ENAC, ENAV e ADR che, per il momento, ha affrontato con diverse modellazioni e simulazioni la valutazione e verifica dei valori capacitivi di picco dei settori terminali di spazio aereo, del sistema di piste e dei piazzali aeroportuali con l'intento di arrivare alla validazione del dato, dopo la correlata verifica degli altri sottosistemi di land side.

Airport Pavement Management Systems (APMS)

Nel 2015 sono state pubblicate le linee guida per gli APMS, sistemi di gestione delle pavimentazioni aeroportuali, elaborate con il contributo del gruppo di lavoro istituito dall'Osservatorio di Manutenzione degli Aeroporti, nell'ambito di un protocollo di intesa stipulato con l'ENAC nel 2011. Gli aeroporti avranno 3 anni per istituire dei PMS aeroportuali e durante questo periodo l'ENAC effettuerà un monitoraggio finalizzato sia all'acquisizione di dati sia all'implementazione delle linee guida che evolveranno in una circolare.

Razionalizzazione delle modalità di servizio negli aeroporti a basso traffico

Nel biennio 2014-2015 è stata operata una revisione degli orari nella fornitura dei servizi di navigazione aerea al fine di perseguire economie con ricadute positive sulle tariffe dei servizi forniti dall'ENAV. Gli approfondimenti svolti da ENAC ed ENAV, con successivo interessamento dei gestori aeroportuali, ha portato a individuare 21 aeroporti per i quali è stato operato un allineamento degli orari di fornitura del servizio di navigazione aerea al traffico realmente operante. La razionalizzazione conseguita è di fatto una delle prime e più immediate iniziative adottate nel quadro del perseguimento di una maggiore economicità gestionale del sistema aeroporto, riguardo a realtà con basso traffico (inferiore a 300.000 passeggeri/anno). I benefici conseguenti in termini di risparmio di ore lavoro è quantificabile in circa 9.100 ore/anno (dati ENAV).

Attività demaniali e cambi di status

I beni facenti parte del demanio aeronautico civile, già amministrato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, sono stati assegnati all'ENAC, in uso gratuito, ai sensi dell'art. 8 comma 2 del d.lgs. n. 250/1997, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale, disposizione recepita dal vigente CdN all'art. 693. L'ENAC ha sottoscritto Accordi Tecnici con l'Amministrazione della Difesa e il gestore aeroportuale per consentire l'acquisizione di sedime militare aeroportuale. L'attività più significativa dell'ENAC in tale ambito ha registrato l'esecuzione, tuttora in corso, degli accordi tecnici pluriennali di acquisizione di immobili al demanio civile ubicati negli aeroporti di Milano Malpensa e Linate e di Cagliari e il più recente, stipulato nel maggio 2015, relativo all'aeroporto di Catania. Sono ancora in corso transiti sugli aeroporti di Ancona, Brescia, Brindisi, Roma Ciampino, Napoli, Verona, Treviso e Udine.

LO SVILUPPO DELLE RETI DI TRASPORTO TRANSEUROPEE (TEN-T)

L'Unione europea, attraverso il Reg. (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, ha istituito 9 corridoi, di cui 4 interessano l'Italia. Gli Stati Membri dovranno adottare tutte le misure necessarie a garantire la realizzazione della rete centrale entro il 2030.

Per ciascun corridoio, il Regolamento prevede la designazione di un Coordinatore europeo con il compito di facilitare l'attuazione armonizzata della rete centrale attraverso la presentazione agli Stati Membri di un Piano di lavoro contenente un'analisi dello stato di fatto, un'analisi di mercato e una lista di progetti che ne concorrono alla realizzazione.

Il Coordinatore europeo designato si avvale del supporto del Forum del corridoio quale strumento per la consultazione e la raccolta di dati/informazioni presso gli Stakeholder interessati (Stati Membri, regioni, enti/autorità nazionali competenti, gestori delle infrastrutture) per tutte le modalità di trasporto.

L'ENAC si è rapportato ai rispettivi coordinatori europei relativamente ai seguenti corridoi, fornendo tutte le informazioni richieste per la definizione del Piano di lavoro:

- Scandinavian-Mediterranean
- Mediterranean
- Rhine-Alpine
- Baltic-Adriatic

Stato di avanzamento dei corridoi

Per ciascuno dei corridoi è stato elaborato un Piano di lavoro, approvato dagli Stati Membri a maggio 2015, che ne comprende l'allineamento geografico, lo studio di mercato, l'identificazione delle criticità e degli obiettivi da perseguire e la lista dei progetti da realizzare al fine della sua implementazione entro il 2030.

Fonti di finanziamento degli interventi

Piano Juncker

La Commissione europea, in linea con le strategie di sviluppo del Piano Juncker, ha adottato il Reg. (UE) n. 1017/2015 relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) al polo europeo di

consulenza sugli investimenti e al portale dei progetti di investimento.

In linea con tali strategie, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha coinvolto l'ENAC avviando una ricognizione sui progetti aeroportuali da sottomettere all'istruttoria della BEI/CE per valutarne le potenzialità di finanziamento mediante i nuovi strumenti finanziari innovativi previsti nel Piano Juncker attraverso il FEIS.

A tal fine, sentiti tutti i gestori aeroportuali, l'ENAC ha predisposto l'elenco dei possibili interventi strategici che sono stati sottoposti all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il seguito di competenza.

Meccanismo per Collegare l'Europa

La Commissione europea ha adottato il Reg. (UE) n. 1316/2013 che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa (Connecting Europe Facility - CEF) che cofinanzia studi e lavori per lo sviluppo delle reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, e promuove, altresì, le forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP) e il ricorso agli strumenti finanziari innovativi, il tutto in un rapporto sinergico e complementare con i Fondi Strutturali.

Per il trasporto aereo, le priorità di investimento nell'ambito del CEF si concentrano sulle seguenti finalità:

- migliorare le interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altre modalità di trasporto;
- migliorare la sostenibilità e mitigare l'impatto del traffico aereo sull'ambiente;
- sostenere la realizzazione del Cielo Unico Europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano il sistema SESAR.

Anche su tale tema l'ENAC ha avviato un confronto con i gestori aeroportuali per l'individuazione di progetti da sottoporre a finanziamento.

Gli investimenti che interessano gli aeroporti nazionali, compatibilmente con i criteri e gli obiettivi stabiliti nel Reg. (UE) n. 1315/2013 e attualmente inclusi nella lista allegata al Piano di lavoro dei corridoi che interessano l'Italia, sono riportati di seguito.

Investimenti sugli aeroporti nazionali per i corridoi che interessano l'Italia da Piano di lavoro

CORRIDOIO	AEROPORTO	PROGETTO	FORMA DI FINANZIAMENTO
SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN	Roma Fiumicino	Adeguamento degli attraversamenti sul Tevere e della relativa viabilità per rimuovere i colli di bottiglia, all'inizio dell'autostrada Roma Fiumicino da Roma e sull'asse di collegamento del litorale tra Ostia e l'aeroporto	Risorse private, fondi pubblici e possibile cofinanziamento UE
	Roma Fiumicino	Collegamento tra l'aeroporto e l'autostrada A24	Risorse private, fondi pubblici e possibile cofinanziamento UE
	Roma Fiumicino	Nuovo collegamento metropolitano con l'aeroporto	Risorse private, fondi pubblici e possibile cofinanziamento UE
	Roma Fiumicino	Adeguamento del collegamento ferroviario per l'aeroporto per incrementarne l'accessibilità	Non ancora individuate
	Roma Fiumicino	Completamento dell'anello Nord ferroviario e miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto tramite ferrovia	Possibili risorse pubbliche e UE
	Palermo	Nodo ferroviario di Palermo urbano e suburbano con collegamento con l'aeroporto	Possibili risorse pubbliche e UE
MEDITERRANEAN/BALTIC-ADRIATIC	Venezia	Costruzione di un terminal multimodale	Risorse private e possibile risorse pubbliche e UE
	Venezia	People mover	Risorse SAVE
	Venezia	Incremento delle aree parcheggio	Risorse SAVE
	Venezia	Nuovo layout delle infrastrutture per il traffico Cargo	Risorse SAVE
	Venezia	Adeguamento della viabilità interna	Risorse SAVE
	Venezia	Collegamento ferroviario: opere complementari e integrazione di una stazione ferroviaria con il terminal passeggeri	Risorse pubbliche e possibile cofinanziamento UE
	Venezia	Collegamento ferroviario con l'aeroporto	Risorse pubbliche e possibile cofinanziamento UE
	Venezia	SS 14 bypass a Camplato e Tessera: accesso all'aeroporto	Risorse pubbliche e possibile cofinanziamento UE
	Bologna	People mover di collegamento stazione ferroviaria e aeroporto	Risorse private Aeroporto G. Marconi di Bologna e possibile risorse pubbliche e UE
	Bologna	Stazione del people mover all'interno del terminal	Risorse private Aeroporto G. Marconi di Bologna
RHINE-ALPINE	Milano Malpensa	Tunnel di collegamento Terminal 1-satellite, people mover	Risorse private, fondi pubblici e possibile cofinanziamento UE
	Milano Malpensa	Collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e 2	Fondi UE e Nazionali, risorse SEA
	Milano Malpensa	Collegamento ultimo Miglio	Fondi pubblici e possibile cofinanziamento UE
	Milano Malpensa	Accessibilità dal nord: collegamento ferroviario del terminal aeroportuale alla linea del Sempione-Gottardo	Risorse non ancora individuate
	Bergamo	Collegamento ferroviario Bergamo-Milano	Fondi Nazionali, risorse SACBO
	Genova	Nuova stazione ferroviaria per collegare l'aeroporto di Genova e realizzazione di una funivia per collegare la nuova stazione e l'aeroporto	Fondi pubblici e cofinanziamento UE

LA REGOLAZIONE DEGLI AEROPORTI

Nell'ambito del dominio degli aeroporti, l'ENAC ha individuato e posto in essere una serie di azioni coordinate e interdisciplinari per assicurare, entro il 31 dicembre 2017, la compliance del sistema aeroportuale italiano al Reg. (UE) n. 139/2014 che individua nel gestore aeroportuale la figura centrale per la conduzione in sicurezza dello scalo e del suo funzionamento. A tal fine, nel 2015, l'Ente ha promosso iniziative, finalizzate a facilitare il processo di implementazione del Regolamento, promuovendo attività divulgative ad ampio spettro e favorendo incontri con gli Stakeholder. I destinatari del Regolamento non sono soltanto i gestori aeroportuali, 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 alla normativa comunitaria entro il 2017.

Transizione alla normativa europea

L'ENAC ha elaborato una Road Map ad hoc con 4 macroaree (Normativo-Gestionale, Certificazione e Conversione dei Certificati di aeroporto, Comunicazione,

Aeroporti cui si applica la normativa comunitaria

1	Alghero	23	Pantelleria
2	Ancona	24	Parma
3	Bari	25	Perugia
4	Bergamo	26	Pescara
5	Bologna	27	Pisa
6	Bolzano	28	Reggio Calabria
7	Brescia	29	Rimini
8	Brindisi	30	Roma Ciampino
9	Cagliari	31	Roma Fiumicino
10	Catania	32	Taranto
11	Comiso	33	Torino
12	Crotone	34	Trapani
13	Cuneo	35	Treviso
14	Firenze	36	Trieste
15	Genova	37	Venezia
16	Lamezia Terme	38	Verona
17	Lampedusa	39	Albenga
18	Milano Linate	40	Aosta
19	Milano Malpensa	41	Foggia
20	Napoli	42	Grosseto
21	Olbia	43	Salerno
22	Palermo		

Formazione), in cui sono state individuate e dettagliate le attività da porre in essere per assicurare nei tempi previsti l'adeguamento alla regolamentazione europea.

Conversione dei certificati

I 43 aeroporti nazionali cui si applica la nuova normativa europea sono stati già certificati ai sensi del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA), edito dall'ENAC. Per gli aeroporti di Albenga, Aosta, Foggia, Grosseto e Salerno, caratterizzati da bassi livelli di traffico, l'Ente si è avvalso della facoltà di deroga prevista all'art. 4, comma 3 ter, del Reg. (CE) n. 216/2008. Pertanto, entro il 31 dicembre 2017, sarà necessario procedere alla conversione da certificato nazionale a certificato europeo per 38 aeroporti, pena la decadenza del certificato stesso.

Rinnovo dei certificati in scadenza

I certificati nazionali, emessi secondo il Regolamento RCEA, hanno validità di tre anni dalla data di rilascio o di rinnovo. Fermo restando l'obbligo di conversione entro il 31 dicembre 2017, i certificati in scadenza durante il periodo di transizione (dal 06/03/2014 al 31/12/2017) sono stati e saranno rinnovati ai sensi del RCEA, in caso di esito favorevole dell'attività di sorveglianza, qualora non si proceda alla conversione del Certificato e alla relativa emissione ai sensi della nuova normativa europea.

Certificato unico di aeroporto

Il Regolamento Basico prevede che la rispondenza dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti e operazioni siano attestati attraverso il rilascio del "Certificato di aeroporto", art. 8bis, punto 2(a), oltre la facoltà, per lo Stato Membro, di rilasciare un Certificato separato per attestare la sola rispondenza della "Organizzazione del Gestore", art. 8bis, punto 2(d). A tale riguardo, l'ENAC ritiene che il certificato debba essere unico, come peraltro già previsto dalla normativa nazionale, e ciò al fine di ribadire - ancora una volta - l'unicità dello scalo e del gestore, come entità inscindibili.

Accordi Quadro

L'ENAC, con il coinvolgimento degli Stakeholder interessati (ENAV, A.M. e C.N.VV.F.), ha elaborato schemi di "Accordo Quadro" finalizzati a facilitare la dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. La conformità degli accordi stipulati allo Schema di Accordo Quadro non sarà obbligatoria, ma costituisce "Acceptable Means of Compliance" ai fini della conversione del Certificato di aeroporto. Nel 2015, l'ENAC ha predisposto lo Schema di Accordo Quadro "Gestore aeroportuale-ENAV", disponibile sul sito web dell'Ente da gennaio 2016.

I FINANZIAMENTI COMUNITARI PER LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

L'ENAC, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, provvede alla gestione e all'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici nazionali e comunitari che contribuiscono in particolare a:

- potenziare le infrastrutture aeroportuali;
- creare i collegamenti intermodali e migliorare l'accessibilità degli aeroporti;
- incrementare il livello dei servizi offerti ai passeggeri, garantendo il raggiungimento degli standard internazionali, soprattutto in termini di sicurezza e di qualità;
- promuovere lo sviluppo e l'utilizzo efficiente e sostenibile delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto riguarda la Programmazione dei Fondi Strutturali (FESR) 2007-2013, implementata nel settore trasporti attraverso il Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità (PON ReM), la Commissione europea ha posto maggiore rilievo al settore cargo per la specifica volontà di migliorare le infrastrutture preposte alla logistica e al trasporto merci nelle regioni "Obiettivo Convergenza" ovvero Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Nell'ambito del PON ReM, l'ENAC ricopre, ai sensi del Reg. (CE) n. 1083/2006, il ruolo di "Organismo Intermedio" per lo svolgimento di alcuni compiti propri dell'Autorità di Gestione rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, provvedendo alle procedure di selezione, gestione, rendicontazione e monitoraggio degli interventi ammessi a finanziamento, nonché al controllo sul corretto utilizzo.

Nello specifico, i progetti gestiti dall'ENAC appartengono alla Linea di Intervento I.2.1 "Potenziamento del sistema aeroportuale", istituita in favore delle regioni Obiettivo Convergenza caratterizzate da forti deficit infrastrutturali e meno sviluppate. Tale Linea d'Intervento finanzia le opere per le infrastrutture di volo (air-side) strumentali per il servizio cargo.

Nel 2015 sono stati ultimati 2 progetti presso l'aeroporto di Palermo, destinatari di un cofinanziamento dell'importo complessivo pari a circa 22 milioni di Euro a valere sul PON ReM.

Attualmente l'ENAC è impegnato nella gestione e nell'implementazione del Piano di Azione e Coesione (PAC) che, attraverso l'utilizzo di risorse economiche nazionali, sostiene la realizzazione di alcuni interventi

prioritari per lo sviluppo del Paese precedentemente inseriti nella programmazione FESR 2007-2013. Tali interventi, essendo caratterizzati da un forte ritardo nell'attuazione, non garantivano, per la loro realizzazione, il rispetto dei tempi fissati dai programmi comunitari comportando il rischio di perdita delle risorse economiche assegnate all'Italia.

A tal fine il Ministero per lo Sviluppo e la Coesione, in sinergia con la Commissione europea, ha riprogrammato alcuni interventi prioritari nel PAC. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Amministrazione responsabile della gestione degli interventi finanziati dal PAC, ha confermato all'ENAC il ruolo di Organismo Intermedio per la gestione degli interventi aeroportuali ammessi a finanziamento.

Il PAC assicura la copertura economica di 8 interventi, per un importo complessivo di circa 30 milioni di Euro, ripartiti tra progetti da realizzare presso gli aeroporti di Bari e di Lamezia Terme.

Di conseguenza, nel corso del 2015 sono state stipulate tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e le rispettive società di gestione aeroportuale, le Convenzioni di finanziamento per la gestione e l'attuazione dei predetti interventi.

Inoltre l'ENAC, in linea con gli orientamenti della Commissione europea per lo sviluppo di un sistema integrato e coordinato delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), promuove la realizzazione di progetti finalizzati a incrementare l'intermodalità e a migliorare l'accessibilità delle strutture aeroportuali. A tal fine, la realizzazione delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade (c.d. intermodalità) rappresenta un obiettivo fondamentale per promuovere la mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile delle persone e delle merci e per fornire infrastrutture/servizi adeguati ai livelli di traffico attesi per i prossimi anni. In tale contesto, la Commissione europea, anche in attuazione della strategia in favore della ripresa economica prevista dal Piano Juncker, sostiene attraverso appositi strumenti finanziari (quali sovvenzioni e prestiti), studi e lavori che perseguono l'obiettivo di sviluppare infrastrutture di trasporto integrate, multimodali, efficienti e sostenibili su tutto il territorio comunitario.

In tale contesto, l'ENAC partecipa, in collaborazione

con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli incontri e ai tavoli di lavoro promossi dalla Commissione europea - DG MOVE per l'individuazione e la definizione delle misure di sviluppo e di sostegno nel campo della Rete TEN-T.

Tutta l'attività svolta dall'ENAC nella gestione dei

programmi di finanziamento, nazionali e comunitari, è regolarmente sottoposta a verifiche di conformità e di best practice da parte delle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

RISORSE FINANZIARIE PER TIPOLOGIA DI AEROPORTO	2011	2012	2013	2014	2015
Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)	€ 24.965.463,02	€ 35.584.264,87	€ 17.954.467,98	€ 13.871.527,56	€ 5.143.322,94
Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno (solo risorse nazionali)	€ 49.545.799,56	€ 27.518.600,98	€ 30.424.034,23	€ 22.031.258,98	€ 12.529.652,45
Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno — Reti TEN-T Commissione europea (solo risorse comunitarie)	-	€ 400.000,00	€ 500.000,00	€ 45.516,03	-





5 LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Scheda 5.1	
Le compagnie aeree nazionali	89
Scheda 5.2	
I diritti di traffico con Paesi extra UE	91
Scheda 5.3	
La tutela del diritto alla mobilità	92
Scheda 5.4	
L'osservatorio sulle gestioni aeroportuali	94
Scheda 5.5	
I Contratti di Programma	96

LE COMPAGNIE AEREE NAZIONALI

Ai fini del rilascio e del mantenimento della licenza di esercizio di trasporto aereo, i requisiti organizzativi ed economico-finanziari sono stabiliti dal Reg. (CE) n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità europea. L'attività di vigilanza e verifica condotta dall'ENAC, sull'esistenza dei predetti requisiti, è finalizzata ad assicurare il regolare svolgimento dei servizi di trasporto aereo.

Il Regolamento riconosce una potenziale correlazione tra la salute finanziaria e la sicurezza delle operazioni poste in essere dalle compagnie aeree, pertanto l'idoneità organizzativa ed economico-finanziaria del vettore è condizione necessaria per la sicurezza delle operazioni e per la capacità di far fronte agli impegni assunti nei confronti degli utenti.

L'ENAC ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo, provvedendo alla sospensione o alla revoca della licenza di esercizio nel caso in cui il vettore non sia più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi.

In tale contesto, la Commissione europea ha confermato la necessità di intensificare il monitoraggio economico-finanziario svolto dalle Autorità dei singoli Stati Membri. L'ENAC, verificata l'efficacia dell'attività di monitoraggio svolta sui vettori di "categoria A", nella nuova edizione della Circolare EAL 16 A "Licenza di esercizio di trasporto aereo" del dicembre 2015, ha previsto una vigilanza più rigorosa anche per i vettori di "categoria B" che svolgono servizi aerei di linea e per quelli che effettuano attività HEMS il cui fatturato supera i 3 milioni di Euro annui, equiparandoli ai vettori di "categoria A".

Per gli altri vettori di "categoria B" il Regolamento (CE) n. 1008/2008 richiede la dimostrazione del possesso di un capitale netto pari ad almeno 100.000,00 Euro.

Vettori di "categoria A": operano con aeromobili di massa massima al decollo (MTOM) superiore a 10 tonnellate e/o aventi più di 19 posti;

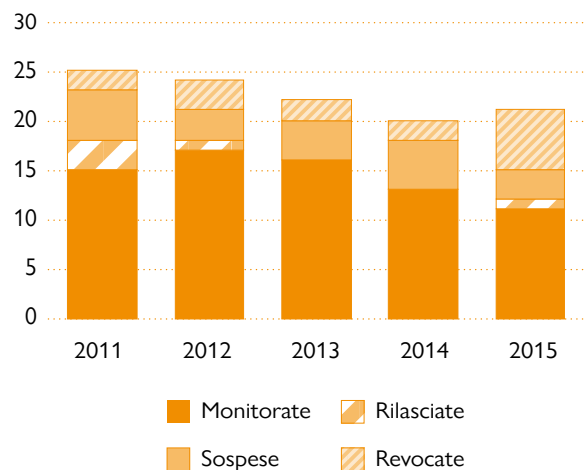
Vettori di "categoria B": operano con aeromobili di massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti.

Vettori di categoria A

L'attività di monitoraggio dei vettori che coinvolge l'Ente nel suo insieme può portare, a seguito di problematiche legate all'insolvenza del vettore, all'imposizione del divieto di partenza ai sensi dell'art. 802 del CdN.

Il grafico riferito all'attività dell'ENAC nel periodo 2011-2015 evidenzia un trend negativo dovuto a una generale situazione di criticità.

Licenze vettori di categoria A



Nel 2015 sono state sospese e successivamente revocate le licenze di Miniliner Srl, CAI First SpA e CAI Second SpA: la prima a seguito del venir meno della procedura di concordato preventivo in continuità, mentre le altre due nell'ambito dell'operazione di rilancio e rifinanziamento del Gruppo Alitalia. Sono state, inoltre, revocate altre tre licenze di esercizio mentre ne è stata rilasciata una sola alla società cargo SW Italia SpA, a seguito degli accertamenti economico-finanziari e amministrativi che hanno dimostrato il possesso dei requisiti richiesti dal Regolamento.

Flotta dei vettori di categoria A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in flotta (proprietà/dry lease) impiegati dai vettori nazionali che, a fine 2015, conta 186 aeroplani. Dalla tabella emerge che le compagnie nazionali continuano ad essere attestate sul medio raggio.

Si evidenzia inoltre l'attività di volo operata con aeromobili in flotta, in "wet lease in" e in "wet lease

Flotte dei vettori di categoria A	2014			2015		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	10	-	-	10	-	-
Air Italy	-	9	3	-	9	4
Air Vallée	1	-	-	1	-	-
Gruppo Alitalia	15	93	22	15	83	24
Blue Panorama Airlines	-	5	3	-	5	3
Cargolux Italia	-	-	2	-	-	4
Meridiana Fly	-	15	-	-	10	-
Miniliner*	-	4	-	-	-	-
Mistral Air	5	4	-	5	4	-
Neos	-	6	2	-	6	3
New Livingston **	-	3	-	-	-	-
Skybridge Airops ***	1	-	-	-	-	-
Small Planet ****	-	2	-	-	-	-
Subtotale	32	141	32	31	117	38
TOTALE	205			186		

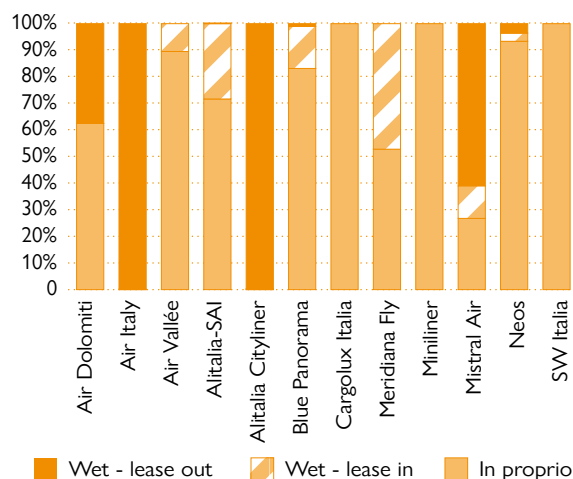
* Licenza sospesa dal 31 gennaio 2015 e revocata il 30 novembre 2015; ** Licenza sospesa il 7 ottobre 2014 e revocata il 20 novembre 2015; *** Licenza sospesa il 18 febbraio 2014; **** Licenza revocata il 31 ottobre 2014.

out”, suddivisa per vettore sulla base dei dati reperiti dai piani di volo Eurocontrol, con riferimento al numero di atterraggi sugli aeroporti italiani.

Per i vettori appartenenti ai gruppi Alitalia (Alitalia SAI e Alitalia Cityliner) e Alisarda (Meridiana Fly e Air Italy), l’impiego di aeromobili in “wet lease in” o in “wet lease out” è rilevante nell’ambito delle operazioni infragruppo.

Si evidenzia infine che, a seguito della sospensione della licenza avvenuta nel mese di gennaio, l’attività svolta dalla società Miniliner si riferisce solo al primo mese del 2015.

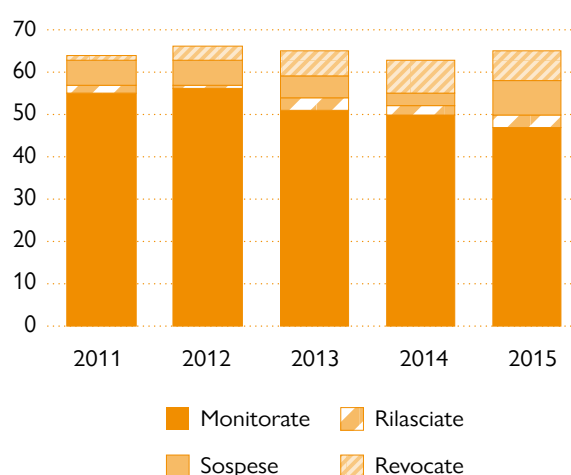
Attività svolta dai vettori di categoria A



Vettori di categoria B

Per i vettori di “categoria B” la tabella relativa al periodo 2011-2015 evidenzia un leggero incremento delle licenze rilasciate che, comunque, sono in numero inferiore rispetto a quelle sospese e revocate. In particolare nel corso del 2015, a seguito dei controlli effettuati e in alcuni casi su richiesta dei singoli vettori, si è resa necessaria l’adozione di 8 provvedimenti di sospensione della licenza di esercizio e 7 provvedimenti di revoca, mentre sono state rilasciate 3 nuove licenze.

Licenze vettori di categoria B



I DIRITTI DI TRAFFICO CON PAESI EXTRA UE

I collegamenti aerei all'interno dell'UE sono stati da tempo liberalizzati con il Reg. (CE) n. 1008/2008, mentre i collegamenti verso destinazioni esterne all'UE sono regolati da accordi aerei bilaterali.

Negli ultimi dieci anni l'Italia ha perseguito una politica di progressiva apertura e sviluppo della connettività esterna che ha trovato attuazione con una serie di disposizioni adottate dal legislatore. Dal 2009 sono stati sottoscritti oltre 50 accordi con i Paesi esterni all'UE; nel 2015 gli accordi stipulati hanno riguardato Cina, Emirati Arabi Uniti, Tanzania, Seychelles e Iran e l'ENAC è stato delegato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a guidare direttamente i negoziati con le varie controparti.

Sono stati, inoltre, autorizzati in via unilaterale decine di collegamenti, in deroga a quanto previsto nelle intese vigenti, che hanno riguardato Paesi come: Russia, Turchia, Tunisia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Hong Kong, Indonesia, Cile, Perù, Libano e Bielorussia con ricadute positive su vari aeroporti italiani (Bergamo, Roma, Milano, Venezia, Verona, Bologna).

Tenuto conto che in molti casi gli accordi prevedono limitati diritti di traffico, per l'assegnazione degli stessi si è reso necessario porre in essere procedure trasparenti e non discriminatorie al fine

di assicurare che i diritti insufficienti a soddisfare gli interessi delle varie compagnie richiedenti fossero trattati nel rispetto dei principi di imparzialità e buon andamento dell'azione amministrativa.

In tale contesto, nel 2015 sono state emanate oltre 13 disposizioni volte a definire gli affidamenti intervenuti ed è stato inoltre attuato un monitoraggio sull'effettivo uso dei diritti affidati.

Nel 2015, l'ENAC ha rilasciato complessivamente 1.525 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 riferimento alla sicurezza del volo e agli aspetti assicurativi.

Le attività di autorizzazione riguardano circa 200 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 2015 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 alla quale l'effettuazione di voli privi di slot o operati in difformità dello slot assegnato dà luogo a violazioni amministrative sanzionabili.

L'ENAC, quale organismo responsabile per l'irrogazione delle sanzioni amministrative in materia di slot, ai sensi del d.lgs. n. 172 del 2007, nel 2015 ha svolto l'attività sanzionatoria nei confronti dei vettori inadempienti, sottoponendo a verifica oltre 58 voli.

L'Ente ha inoltre provveduto a riservare slot in favore dei vettori esercenti le rotte in continuità territoriale con Sardegna, Sicilia, Bolzano e Isola d'Elba e ha continuato a supportare i vettori nazionali presso le Autorità estere per la concessione degli slot, nei casi segnalati di criticità: interventi in tal senso si sono registrati presso le Autorità cinesi e giapponesi.

L'Ente ha continuato a fornire inoltre il proprio contributo tecnico per gli aspetti di competenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la modifica delle norme sulla distribuzione del traffico negli aeroporti milanesi (Decreti Bersani) e per le interlocuzioni con la Commissione europea in merito all'EU-Pilot sulla normativa applicabile al traffico aereo degli aeroporti milanesi.

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, 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 2015 a seguito di proclamazioni di scioperi sono stati emanati 22 provvedimenti per i quali è stata svolta la valutazione dei programmi di volo presentati dalle compagnie aeree per assicurare l'effettuazione di servizi essenziali all'utenza.

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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 2015 sono stati garantiti gli oneri di servizio pubblico sulle seguenti destinazioni.

Provincia Autonoma di Bolzano

Rotta:

- 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 aveva iniziato a operare i voli onerati dal 30 giugno 2013, ha sospeso i servizi a decorrere dal 18 giugno 2015, avendo esercitato, in data 17 dicembre 2014, il diritto di recesso dall'esercizio della rotta secondo le modalità previste nella convenzione sottoscritta con l'ENAC.

Regione Calabria

Rotte:

- Reggio Calabria - Bologna e viceversa
- Reggio Calabria - Pisa e viceversa

A seguito della conferenza dei servizi tenutasi nel novembre 2014 è stato emanato il d.m. n. 43 del 6 febbraio 2015 con il quale sono stati imposti oneri di servizio pubblico sulle rotte Reggio Calabria - Bologna e Reggio Calabria - Pisa per una durata di due anni a decorrere dal 1° agosto 2015.

Successivamente, per una serie di ritardi accavallatisi, si è reso necessario posticipare la data di inizio degli oneri al 10 dicembre 2015 ed è stato pertanto pubblicato il d.m. n. 260 del 31.7.2015.

Le conseguenti due gare, pubblicizzate nella GUUE serie C n. 301 del 12 settembre 2015, sono andate deserte.

D'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con la Regione Calabria si è deciso di rilanciare i due rispettivi bandi di gara, pubblicati a febbraio 2016.

Regione Toscana

Rotte:

- 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 compagnia aerea Silver Air della Repubblica Ceca, aggiudicataria della gara per l'esercizio delle rotte con decorrenza dal 26 ottobre 2014, nel corso del 2015 ha regolarmente operato i servizi.

Regione Autonoma della Sardegna

Dal 2010 le funzioni per la 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, nel corso del 2015, è stato svolto regolarmente dal vettore Alitalia SAI sulle rotte Alghero - Milano Linate, Alghero - Roma Fiumicino, Cagliari - Milano Linate e Cagliari - Roma Fiumicino e dal vettore Meridiana sulle rotte Olbia - Milano Linate e Olbia - Roma Fiumicino.

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 fino al 24 ottobre 2015.

Con d.m. n. 355 del 23 ottobre 2015 gli oneri di servizio pubblico sulle rotte minori della Sardegna sono stati abrogati.

Regione Siciliana

Rotte:

- Pantelleria - Palermo e viceversa
- Lampedusa - Palermo e viceversa
- Lampedusa - Catania e viceversa
- Pantelleria - Trapani e viceversa

Sulle rotte sono stati imposti oneri di servizio pubblico con d.m. n. 5 del 15 gennaio 2014 (GUUE C 42 del 13 febbraio 2014).

La Società Alitalia SAI, aggiudicataria della gara per l'esercizio delle rotte con decorrenza dal 1° luglio 2014, nel corso del 2015 ha regolarmente operato i servizi.

Nel 2015 per la continuità territoriale:

- sono stati spesi 9.460.693,64 Euro di finanziamento statale;
- non è stata stipulata alcuna convenzione in quanto due gare bandite sono andate deserte;
- non si sono svolte conferenze di servizi;
- sono stati effettuati 9 interventi per garantire la corretta applicazione delle convenzioni;
- sono stati assicurati 7.016 voli con i finanziamenti statali;
- sono stati trasportati 195.730 passeggeri con i finanziamenti statali.



L'OSSERVATORIO SULLE GESTIONI AEROPORTUALI

Il gestore aeroportuale è il soggetto, contemplato negli artt. 704 e 705 del CdN, al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale.

La gestione totale aeroportuale viene rilasciata con provvedimento concessorio adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della Difesa, nel limite massimo di durata di 40 anni, su proposta ENAC all'esito di selezione effettuata con procedura di gara a evidenza pubblica e subordinato alla sottoscrizione di una convenzione tra gestore ed ENAC.

Di fatto, peraltro, vi sono state delle leggi speciali che, nei decenni passati, hanno previsto l'affidamento in concessione della gestione totale di alcuni aeroporti a soggetti definiti e individuati nella legge medesima (Roma Fiumicino e Ciampino; Milano Malpensa e Linate, Bergamo, Venezia, Genova e Torino). In alcuni casi è intervenuto un atto legislativo primario anche successivamente per prorogare la durata della concessione (Roma Fiumicino e Ciampino).

Inoltre, sempre in virtù di previsioni legislative, si è proceduto all'affidamento in concessione della gestione totale della quasi totalità dei restanti aeroporti aperti al traffico commerciale, attraverso un procedimento amministrativo disciplinato dal d.m. n. 521/1997, che ha sostanzialmente riconosciuto un diritto di insistenza per le società già titolari di una concessione di gestione parziale o parziale/precaria.

Solo negli ultimi anni, anche a causa della contingenza economica sfavorevole, che ha visto il deteriorarsi delle condizioni economiche di alcuni gestori parziali e la conseguente dichiarazione di fallimento di alcuni di loro (Aeradria, Aeroporto Sant'Anna, ecc.) ovvero l'accertata impossibilità per altri di garantire una pianificazione sostenibile di una gestione totale pluridecennale, l'ENAC ha proceduto con le revoche/decadenze dei titoli concessori e con l'esperimento di gare a evidenza pubblica per l'affidamento di nuove concessioni di gestione totale.

L'ENAC è competente al rilascio dell'affidamento in concessione degli aeroporti di sola aviazione generale

attraverso procedure di gara a evidenza pubblica.

Le condizioni e i requisiti per la partecipazione alle gare sono definiti sulla base delle caratteristiche infrastrutturali e operative di ogni aeroporto

Per gli aeroporti di aviazione generale in cui esiste già un soggetto autorizzato a una gestione parziale precaria non si dà luogo a gara, ma l'ENAC procede a un affidamento diretto, previo accertamento dei requisiti previsti dalla propria normativa.

L'ENAC, effettua, anche attraverso ispezioni programmate, il monitoraggio sul rispetto da parte dei gestori degli obblighi convenzionali.

A seguito di rilevate inadempienze, l'Ente procede, in contraddittorio con il soggetto gestore, all'individuazione delle necessarie azioni correttive da attuarsi entro un termine concordato.

Trascorso il tempo fissato, vengono adottati i provvedimenti sanzionatori previsti dalla convenzione.

Nei casi più gravi di carenza di requisiti soggettivi essenziali, quali ad esempio il venir meno di quelli economico-finanziari, si procede con la revoca o la decadenza.

Sul sito web dell'Ente sono disponibili i dati relativi alle diverse tipologie di gestione aeroportuale così suddivise:

- gestioni totali;
- gestioni parziali anche in regime precario;
- gestioni dirette dell'ENAC;
- affidamenti in concessione ex Regolamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale.



Il monitoraggio del mercato dell'handling

L'handling è l'insieme dei servizi svolti in aeroporto finalizzati a fornire assistenza a terra a terzi o in autoproduzione (self handling) che comprende: 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 e catering.

L'ENAC, verificato il rispetto dei requisiti di cui all'art. 13 del d.lgs. 18/99, rilascia il relativo certificato cui è allegata la specifica nella quale sono individuati gli aeroporti e le categorie di attività per le quali l'operatore ha dimostrato di possedere idonee risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative. Pertanto molti operatori certificati risultano operare su più scali.

Nel 2015 sono stati rilasciati 16 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra e ne sono stati revocati 27. Al 31 dicembre 2015 risultano in corso di validità 184 certificati.

Gli aeroporti che hanno raggiunto la soglia di traffico per il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sono: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Venezia e Verona.

A seguito della saturazione degli spazi sullo scalo di Roma Fiumicino, nel 2014 è stato emanato un provvedimento di limitazione a 3 prestatori e 2 utenti in autoproduzione per le categorie di assistenza a terra relative ai bagagli, merci e posta e operazioni in pista.

Pertanto, nel 2015, è stata indetta una gara d'appalto europea che ha visto l'aggiudicazione dei servizi ai seguenti soggetti:

- Aviation Services SpA
- Aviapartner Handling SpA
- Alitalia Società Aerea Italiana SpA

Anche i gestori aeroportuali di Verona, Firenze e Olbia hanno rappresentato criticità nello svolgimento delle attività di handling per carenza di capacità e di spazio disponibili; al riguardo l'ENAC ha disposto su ciascuno dei tre scali una verifica funzionale operativa. Permangono, infine, le limitazioni del numero degli operatori handling anche sugli scali di Venezia e Roma Ciampino, per quest'ultimo esclusivamente per le attività svolte nell'ambito dell'aviazione generale.

Incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte

A fronte del forte stato di disagio dei comparti economici legati al sistema del trasporto aereo, il legislatore nazionale è intervenuto adottando la l. n. 9/2014 che ha recepito i principi comunitari per una erogazione responsabile di risorse pubbliche nel settore, affidando alla regolamentazione di secondo livello l'organizzazione delle metodiche operative.

A questo livello, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso apposite Linee Guida sulle incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori aerei.

In tale contesto, l'ENAC ha fornito ai gestori specifiche "Indicazioni operative" con le quali procedere alla responsabile individuazione ed erogazione di risorse in favore dei vettori aerei.

Nel 2015, seguendo le indicazioni della Commissione europea, l'Ente ha avviato un primo monitoraggio su alcuni aeroporti, individuati in base ai rispettivi volumi di traffico (da meno di un milione a oltre 5 milioni di passeggeri). L'analisi ha evidenziato che la quasi totalità dei gestori aeroportuali, a prescindere dal traffico passeggeri annuo, ha fatto ricorso agli incentivi ai vettori per rivitalizzare il proprio business, in una costante logica di implementazione e miglioramento della propria capacità operativa d'impresa che deve saper esaltare e valorizzare le peculiarità di ciascun aeroporto in coerenza con le specifiche potenzialità dei rispettivi bacini d'utenza.

I CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il quadro normativo 2015

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha approvato nel 2015 lo schema di Contratto di Programma (CdP) da stipularsi tra l'Ente e i gestori aeroportuali, ai sensi dell'art. 1 comma 11 del d.l. n. 133/2014 (Decreto Sblocca Italia) convertito con modificazioni dalla l. n. 164/2014 e s.m.i. Il CdP, avente ad oggetto lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture aeroportuali per garantire soddisfacenti e adeguati livelli di servizio, disciplina la pianificazione e la realizzazione degli interventi tecnici di ammodernamento, ampliamento e manutenzione del sedime, nonché gli obiettivi che il gestore è tenuto a raggiungere, in termini di qualità dei servizi resi e di tutela ambientale lungo il periodo di vigenza contrattuale di durata quadriennale.

Il CdP pone in capo al gestore obblighi riconducibili direttamente alla conduzione delle infrastrutture, secondo principi di funzionalità, efficienza e sicurezza operativa attinenti all'impegno che i gestori assumono, più in generale, con riferimento alla direzione e al coordinamento di tutte le attività che si svolgono sul sedime. Il CdP viene stipulato tra l'ENAC e il gestore in esito a una procedura in cui, secondo il quadro regolamentare delineatosi a seguito dell'entrata in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), il processo di aggiornamento dei corrispettivi aeroportuali rientra nella sfera di competenza dell'ART, mentre quello di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale, dell'evoluzione del traffico e di miglioramento delle performance qualitative e ambientali dei servizi resi in aeroporto fa capo direttamente all'ENAC che provvede all'approvazione, in linea tecnica, dei Piani degli Interventi, del Traffico, della Qualità e della Tutela ambientale.

L'ENAC e l'ART sono, pertanto, chiamati a presiedere processi strettamente interdipendenti e complementari, con il medesimo obiettivo di assicurare all'utenza aeroportuale lo sviluppo, la funzionalità e la sicurezza degli aeroporti nazionali, garantendo, nel contempo, al gestore il recupero dei costi, operativi e di capitale, afferenti la prestazione delle attività regolamentate, inclusa una congrua remunerazione del capitale investito.

Preliminare, ai fini della sottoscrizione del CdP, è la validazione, da parte dell'ENAC, dei Piani quadriennali degli Interventi, del Traffico, della Qualità e Tutela ambientale, attività necessaria e prodromica ai fini della definizione, a valle del processo regolatorio, della dinamica pluriennale dei corrispettivi aeroportuali e dell'applicazione dei Modelli tariffari, soggetti all'approvazione dell'ART.

Approvato il Modello tariffario, con delibera dell'ART, il gestore aeroportuale procede alla sottoscrizione del CdP con l'ENAC ed è altresì tenuto a presentare, entro 60 giorni, il Piano Economico Finanziario della società, corredato di tutti gli elementi necessari al fine di mostrare la sostenibilità, nel periodo di vigenza contrattuale, del Piano degli Interventi e della connessa attività di gestione aeroportuale. I CdP sottoscritti devono, poi, essere approvati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), da adottarsi di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni.

La regolazione tecnica ed economica delle gestioni aeroportuali risulta pertanto suddivisa in due fasi interdipendenti: l'una, squisitamente tecnica che consiste nell'approvazione dei Piani da parte dell'ENAC, l'altra, prettamente economica in cui gli impegni assunti dai gestori in relazione a tali Piani sono commutati in parametri tariffari, ai fini della valorizzazione dei corrispettivi aeroportuali soggetti alla consultazione con l'utenza aeroportuale e alla successiva approvazione da parte dell'ART. Tale redistribuzione delle competenze regolatorie attiene sia la fase programmatica di definizione ex ante della dinamica tariffaria in prima applicazione dei Modelli, sia la successiva fase di monitoraggio annuale da effettuarsi ex post, nel quadriennio regolatorio, sull'effettiva realizzazione degli investimenti e sul raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

Ai fini del monitoraggio annuale l'ENAC è, infatti, tenuto a verificare lo stato di avanzamento degli investimenti programmati nel Piano degli Interventi, il raggiungimento o meno degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale ed è altresì preposto ad accertare la tipologia di spese annualmente ascritte dai gestori tra le discontinuità di costo, per verificarne l'eventuale ammissibilità a fini tariffari. A fronte di tali verifiche, l'Ente non procede, tuttavia, alla validazione e alla quantificazione dei parametri tariffari **k**, **v** ed **ε** che misurano in termini economici l'impatto tariffario dell'attività di monitoraggio, in quanto tale prerogativa, secondo il nuovo quadro di riferimento, permane in capo al gestore che, a seguito della procedura di consultazione annuale, presenta all'ART la proposta tariffaria per il successivo anno, ai fini dell'approvazione definitiva. Nel 2015, gli aeroporti di Pisa, Firenze e Olbia hanno adottato il Modello tariffario di competenza e concluso il procedimento di aggiornamento tariffario, sottoponendo la relativa proposta

definitiva all'ART per l'approvazione.

Per tutti e tre gli scali, sebbene l'attestazione di conformità sia stata subordinata al recepimento di alcuni correttivi e al ricalcolo del livello dei corrispettivi da sottoporre nuovamente all'utenza aeroportuale in occasione della prima consultazione annuale, l'ART ha comunque autorizzato, in via temporanea, l'entrata in vigore della proposta tariffaria.

Analogamente, anche per gli scali di Bologna e Napoli, i corrispettivi sono entrati in vigore, in via transitoria, il 1° gennaio 2016. Ad oggi l'ENAC ha sottoscritto i CdP con il gestore unico degli aeroporti di Pisa e Firenze, e con quelli di Napoli, Olbia e Bologna, mentre è di prossima sottoscrizione il CdP con l'aeroporto di Torino. L'Ente è impegnato in un'intensa attività di valutazione dei Piani Tecnici e ci si attende, pertanto, che nel corso del 2016 numerosi gestori perverranno all'applicazione del Modello tariffario di competenza e alla successiva sottoscrizione dei CdP con l'ENAC.

Incremento dell'addizionale comunale

Nel 2015 l'ENAC è stato coinvolto dal MIT e dal MEF nei lavori preparatori per la definizione del decreto interministeriale in materia di incremento dell'addizionale comunale. L'ENAC si è avvalso della collaborazione dei gestori aeroportuali per fornire una stima del numero di passeggeri paganti tale addizionale per il triennio 2016-2018.

Dal 1° gennaio 2016 è entrato in vigore l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri di tutti gli scali nazionali da destinare all'INPS, introdotto dal decreto interministeriale Trasporti - Economia n. 357 del 29/10/2015. A fronte di un onere complessivo pari a 184 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2016-2017-2018, la misura unitaria dell'addizionale è stata stimata in base alle previsioni di traffico passeggeri e risulta pari a € 2,50 per il 2016, € 2,42 per il 2017 e € 2,34 per il 2018. L'art. 2 del decreto interministeriale prevede, inoltre, un meccanismo di aggiornamento delle addizionali comunali così calcolate, da effettuarsi, annualmente, sulla base di eventuali scostamenti tra i dati di traffico previsionali e quelli consuntivi.

Al 1° gennaio 2016 le addizionali comunali sui diritti di imbarco, presso tutti gli scali nazionali, ammontano a complessivi € 9,00, ad eccezione di Roma Fiumicino e Ciampino, dove si attestano a € 10,00, in quanto sul sistema aeroportuale romano vige un'ulteriore addizionale commissariale per l'importo di € 1,00.

Il Fondo antincendi

La l. n. 296/2006, art. 1 comma 1328, al fine di ridur-

re l'onere a carico dello Stato per il servizio antincendi negli aeroporti, ha introdotto un'addizionale sui diritti d'imbarco passeggeri pari a 50 centesimi di Euro a passeggero imbarcato e istituito un fondo, alimentato dai gestori aeroportuali in proporzione al traffico gestito, per un importo complessivo annuo pari a 30 milioni di Euro. Al fine di procedere alla ripartizione dell'onere a carico dei gestori aeroportuali, l'Ente è stato interessato dal Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco, a fornire, annualmente, il prospetto di ripartizione delle quote di contribuzione dei gestori, determinate sulla base dei dati di traffico a consuntivo in termini di Work Load Unit (traffico passeggeri più traffico cargo). Il d.l. n. 185/2008, convertito, con modificazioni, in l. n. 2/2009, ha poi introdotto all'art. 4, i commi 3bis, 3ter e 3quater, i quali hanno previsto che il 100% delle somme del Fondo antincendi fosse destinato alla copertura dei costi generali del Corpo dei Vigili del Fuoco e non più alla copertura del servizio antincendi negli aeroporti. Tale intervento normativo, particolarmente contestato dai gestori aeroportuali, ha generato un cospicuo numero di ricorsi circa i provvedimenti con cui l'Ente ha definito, nel corso delle pregresse annualità, le quote di riparto della contribuzione al Fondo tra gli aeroporti nazionali.

Il contenzioso non è tuttora risolto in quanto non sarebbe stata ancoraolta, a monte, la questione relativa alla giurisdizione tributaria o civile del caso. A riguardo, si evidenzia che l'art. 1 comma 478 della legge di stabilità 2016 ha integrato l'art. 39bis, comma 1 del d.l. n. 159/2007, convertito con modificazioni dalla l. n. 222/2007, inserendo, nel novero dei diritti aeroportuali aventi natura non tributaria, anche i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi.

“Le disposizioni in materia di tassa d'imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea di cui al d. l. n. 47/1974, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 117/1974, e successive modificazioni, di tasse e di diritti di cui alla l. n. 324/1976, di corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza di cui all'art. 8 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 29 gennaio 1999, n. 85, nonché in materia di addizionale comunale sui diritti di imbarco di cui all'art.2, comma 11, della l. n. 350/2003, «e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328 della l. n. 296/2006» si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria”.

Il recente intervento normativo ha chiarito la natura, non tributaria bensì di corrispettivi, dei diritti aereo-

portuali che vengono introitati dal gestore, compresi i corrispettivi connessi al servizio antincendio presso gli aeroporti nazionali. L'Ente, a seguito del contenzioso prodottosi negli anni e d'accordo con le Amministrazioni interessate alla gestione del Fondo antincendio, sta elaborando un provvedimento per stabilire i criteri in base ai quali i singoli gestori aeroportuali potranno, in maniera autonoma, determinare la propria quota, di competenza annuale, di contribuzione da versare all'erario ai fini della copertura degli oneri per il servizio antincendio negli aeroporti. A tal fine e quale attività propedeutica all'adozione del predetto provvedimento, l'ENAC si è attivato per accertare, sui singoli aeroporti, la presenza o meno del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. I criteri di ripartizione dello stanziamento annuale di 30 milioni di Euro andranno, infatti, definiti tenendo conto che tutti gli aeroporti in cui il servizio antincendio è svolto da società private con oneri a carico del gestore aeroportuale, non andranno computati ai fini del calcolo delle quote di contribuzione. Si precisa, da ultimo, che sia i CdP in deroga con gli scali di Roma, Milano e Venezia, sia i Modelli tariffari dell'ART, consentono ai gestori non solo di recuperare tariffariamente le somme versate a titolo di contributo nel Fondo, ma anche di effettuare - in occasione dei previsti monitoraggi annuali - eventuali conguagli sulla base degli scostamenti registrati tra i dati di traffico previsionali e quelli effettivamente registrati a consuntivo.

Monitoraggio dei CdP

Nel 2015, l'ENAC ha svolto l'attività di monitoraggio annuale sull'effettiva realizzazione degli investimenti e sul rispetto dei tempi di esecuzione delle opere stabiliti dai CdP in deroga, ai sensi dell'art. 17, comma 34bis, del d.l. n. 78/2009, convertito con modificazioni nella l. n. 12/2009.

Per quanto concerne, viceversa, i CdP ordinari ancora in vigore, stipulati con i gestori di Catania e Cagliari, l'esercizio 2015 ha rappresentato l'ultimo anno di contratto, sicché, con la loro conclusione, è venuta ad esaurirsi anche l'attività di monitoraggio espletata dall'ENAC sui CdP ordinari. Con particolare riferimento ai Contratti ordinari scaduti, nel 2015 i gestori degli aeroporti di Bologna, Napoli, Pisa e Firenze hanno adottato il Modello tariffario di propria competenza e concluso la procedura di consultazione con l'utenza, in applicazione del nuovo quadro legislativo che attribuisce all'ART le funzioni regolatorie di definizione dei corrispettivi degli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, ivi inclusi gli scali aventi un CdP scaduto. Per quanto concerne, invece, gli aeroporti di Catania, Cagliari, Bari e Brindisi, i cui CdP con l'ENAC sono anch'essi scaduti, i gestori non

hanno ancora provveduto a implementare il Modello tariffario di competenza né, per tali scali, è stato previsto, a differenza delle trascorse annualità, un aggiornamento, ex lege, dei corrispettivi vigenti al tasso di inflazione. Tali aeroporti dovranno, pertanto, continuare ad applicare il livello dei corrispettivi vigente al 2015, fino all'adozione dei Modelli tariffari di competenza, che dovrà avvenire entro l'esercizio 2016. Con la consueta attività di monitoraggio annuale l'Ente ha verificato - 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 deroga. 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. Nel monitoraggio annuale rientra, inoltre, 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 a interventi e attività mirate alla tutela ambientale e allo sviluppo eco-compatibile e sostenibile dell'aeroporto (parametro **ε**). Sotto il profilo procedurale e metodologico, il 2015 ha segnato una tappa miliare nell'espletamento dell'attività di monitoraggio in quanto l'Ente ha implementato un sistema informatico denominato Monitoraggio Interventi Aeroportuali (MIA) attraverso il quale l'intero processo di vigilanza sullo stato di avanzamento degli interventi previsti dai Piani degli investimenti aeroportuali è stato informatizzato. Sulla base del nuovo sistema, i gestori aeroportuali, anziché produrre in modalità cartacea le schede tecniche degli investimenti (A, B, C, D), devono inserire nel database MIA tutte le informazioni necessarie all'ENAC per le valutazioni di competenza.

Tale innovazione investe sia la fase programmatica di pianificazione, in cui i gestori devono immettere nel sistema MIA i dati relativi ai Piani Quadriennali degli Interventi, sia la fase strettamente operativa, in cui il sistema deve essere alimentato sulla base dei SAL (Stato Avanzamenti Lavori) da emettersi a cura degli Alti vigilanti ENAC per le opere pubbliche di importo superiore al milione di Euro o dai Responsabili Asseverazione Costi (RAC) nominati dal gestore, per tutti gli altri interventi (opere autofinanziate o finanziate pubbliche per importo al di sotto del milione di Euro).

Il sistema MIA assolve a una duplice funzione: da un lato consente di monitorare l'avanzamento degli interventi infrastrutturali per l'intero sistema aeroportuale nazionale, alla luce della pianificazione contenuta nei relativi

Piani degli Investimenti, rappresentando un utile strumento per tempestivi interventi in caso di inosservanza delle tempistiche programmate, e dall'altro di supportare l'attività di verifica annuale in ordine all'impatto economico che la realizzazione di nuovi investimenti ha, sia in termini di ammortamenti che di remunerazione del capitale, sui livelli tariffari degli aeroporti che hanno sottoscritto un CdP in deroga con l'ENAC.

Analogamente, anche con riferimento a tutti gli aeroporti che rientrano nella sfera di regolazione economica dell'ART, l'Ente provvede ad accertare e validare, attraverso il sistema MIA, lo stato di avanzamento degli investimenti previsti nei Piani Quadriennali degli Interventi, fornendo il supporto tecnico necessario e propedeutico all'aggiornamento annuale dei corrispettivi che rientra nell'ambito di applicazione dei Modelli tariffari.

L'Ente garantisce, pertanto, a livello nazionale lo sviluppo e l'ammodernamento infrastrutturale degli aeroporti secondo predeterminati standard di qualità e sicurezza e nel rispetto dei vincoli imposti dalle Amministrazioni di settore, garantendo, nel contempo, che sia rispettato il 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.

Vigilanza sui corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e per la prestazione dei servizi di assistenza a terra

L'ENAC, ai sensi del d.lgs. n. 18/1999 relativo al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra in ambito comunitario, espleta attività di vigilanza tariffaria sulle infrastrutture centralizzate, sui beni ad uso comune e su quelli offerti in uso esclusivo all'utenza aeroportuale, affinché i corrispettivi siano pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono. A tal fine, l'Ente ha concluso, nel 2015, l'attività di vigilanza sui corrispettivi per l'attività di stoccaggio e distribuzione del carburante svolta, presso gli scali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, rispettivamente dalle società Seram SpA e Disma SpA.

La regolazione economica di tali corrispettivi esula dall'ambito dei CdP in deroga stipulati dall'Ente con i gestori di Roma e Milano in quanto, su tali aeroporti, le infrastrutture centralizzate dedicate allo stoccaggio del carburante appartengono e sono gestite interamente da società terze altamente specializzate nel settore.

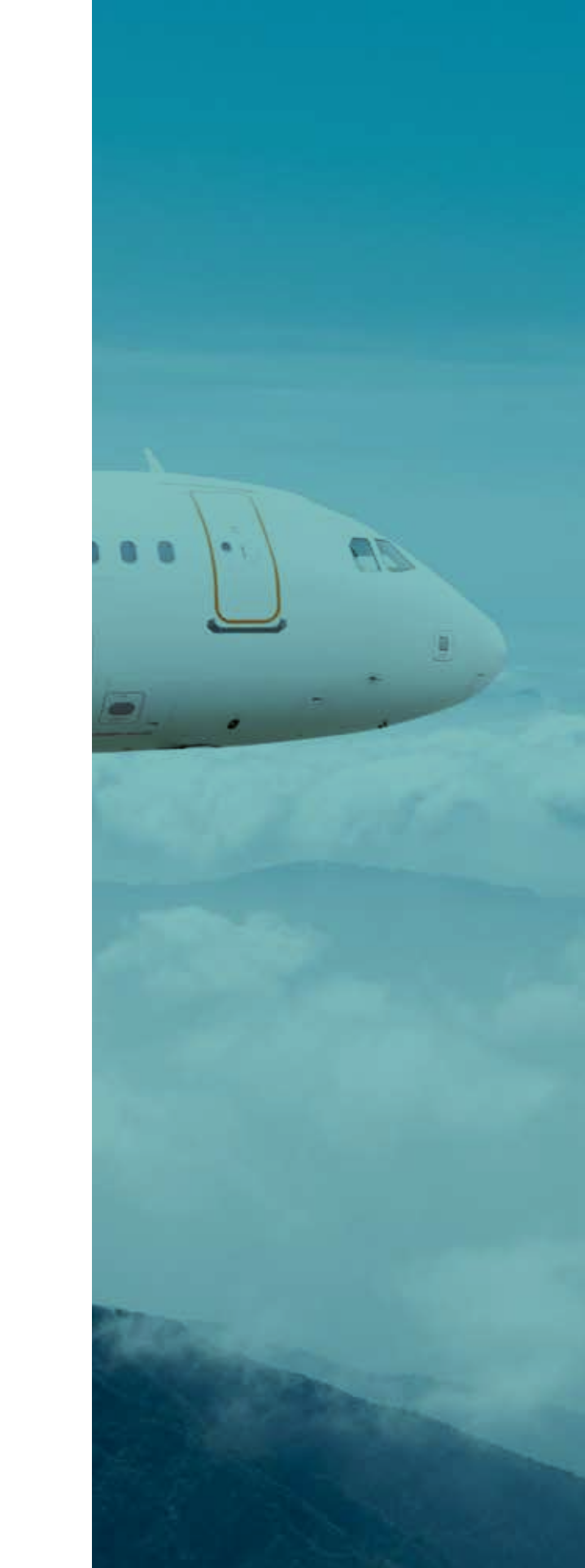
CdP in deroga ENAC - SEA SpA

Il 2015 ha segnato la conclusione del primo sottoperiodo tariffario relativo al quinquennio 2011-2015 e ha, al contempo, rappresentato l'anno "ponte" in cui l'ENAC ha espletato l'attività istruttoria per aggiornare la dinamica dei corrispettivi per il secondo sottoperiodo tariffario 2016-2020, con entrata in vigore dal 1° gennaio 2016.

UE Pilot

Al fine di uniformare, definitivamente, il quadro regolamentare vigente alle prescrizioni della Direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, ed evitare pertanto l'aprirsi di una procedura di infrazione sul caso, l'Ente ha integrato la disciplina contenuta nei CdP vigenti, provvedendo a pubblicare sul proprio sito istituzionale due distinte procedure: l'una afferente il processo di consultazione tra gestori e utenti aeroportuali, l'altra riguardante la definizione delle controversie per mancato accordo sui corrispettivi aeroportuali. A fronte dell'adozione di tali procedure e nonostante gli sforzi profusi al fine di soddisfare, con la massima chiarezza e sollecitudine, le numerose richieste informative di matrice comunitaria, la Commissione, con lettera di costituzione in mora, ha comunicato di ritenere lo Stato italiano inadempiente rispetto ad alcuni obblighi imposti dalla Direttiva 2009/12/CE, inerenti, in particolare, lo statuto e le prerogative dell'Autorità di vigilanza indipendente e la procedura da seguire in caso di disaccordo tra utenti e gestori.

La Commissione ha, pertanto, richiesto allo Stato italiano ulteriori elementi di valutazione che sono stati forniti a dicembre 2015 e di cui si attende il relativo riscontro. Nel febbraio 2015 la Commissione europea ha aperto un ulteriore Pilot relativo alla concessione aeroportuale di Aeroporti di Roma SpA, inoltrando allo Stato italiano una richiesta di informazioni relativamente alla convenzione per la gestione del sistema aeroportuale romano e all'affidamento di alcuni appalti di lavori. In particolare, la Commissione eccepiva che la proroga ad AdR SpA della concessione aeroportuale al 2044 costituisse un affidamento diretto in violazione del diritto europeo sugli appalti pubblici e inoltre che l'affidamento diretto dei lavori aeroportuali alla società collegata Pavimental costituisse anch'essa un'elusione dell'applicazione delle norme della direttiva 2004/17/CE in materia di appalti. A seguito degli elementi forniti in riscontro a quanto richiesto, la Commissione ha archiviato il Pilot.



6 LA REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO

Scheda 6.1

**L'attività di regolazione
e pianificazione**

101

Scheda 6.2

**L'attività di certificazione
e sorveglianza**

103

L'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE E PIANIFICAZIONE

Per la regolamentazione relativa allo spazio aereo il 2015 è stato un anno di consolidamento a livello nazionale a fronte dei cambiamenti introdotti nel corso dell'anno precedente nella normativa europea.

È proseguita la partecipazione a livello comunitario in due settori chiave:

- regole dell'aria, con la messa a punto della parte C del regolamento SERA, che recepisce alcune pratiche operative contenute nelle Procedure per i Servizi di Navigazione Aerea per la gestione del traffico aereo (PANS-ATM Doc. ICAO 4444);
- certificazione dei fornitori di servizio, ovvero la nuova versione del regolamento "Requisiti Comuni (Reg. (UE) n. 1035/2011)" che viene rinominato "Regolamento sulla fornitura dei servizi ATM/ANS e la loro Supervisione".

Cielo Unico Europeo

Anche per il 2015 l'ENAC ha rappresentato l'aviazione civile italiana nell'ambito del Comitato Cielo Unico a Bruxelles, partecipando all'importante iniziativa sulla definizione di una visione e di una strategia per l'attuazione del Cielo Unico Europeo con un orizzonte di 15/30 anni.

Assegnazione zone di spazio aereo

Nell'ambito della regolazione dello spazio aereo, settore di per sé articolato e complesso che richiede collaborazioni e pareri diversificati e multidisciplinari, rientrano in maniera significativa le attività relative alla segregazione dello spazio aereo in relazione a specifiche esigenze legate alla sicurezza delle operazioni di volo o alla prevenzione da atti illeciti (Circolari ENAC ATM/03 e ATM/05). A titolo di esempio, nel 2015 sono state elaborate oltre 210 richieste di istituzione / estensione di validità / modifica / cancellazione di zone soggette a restrizioni per lanci di paracadutisti, voli acrobatici, lavoro aereo e di aeroclub, voli aeromodelli e di APR, voli da diporto e sportivo, emissione di raggi laser, innalzamento di palloni sonda per radiosondaggi. Inoltre, sono state spesso trattate richieste di segregazione di aree per la protezione di parchi naturali e/o di zone soggette a protezione di siti di interesse comune, quali zone monumentali, oppure d'interesse specialistico (ad esempio impianti industriali o tecnologici). In tale contesto si inquadra anche l'attività per la definizione sia dell'architettura dello spazio aereo nazionale sia, dal dicembre 2015 fino al prossimo novembre 2016, delle procedure da applicare a tutela e salvaguardia dell'evento "Giubileo della Misericordia". Nel coordinamento effettuato ai massimi livelli tra Pre-

fettura e Questura di Roma, ENAC, Aeronautica Militare ed ENAV, sono state infatti progettate e approntate procedure ad hoc per la gestione dello spazio aereo nazionale, sia in fase preventiva sia in fase tattica, calibrate sulla probabilità di affluenza dei fedeli ai diversi eventi giubilari in programma.

Ciò ha consentito di gestire sia eventi con affluenze di fedeli paragonabili alle normali udienze del Santo Padre, sia eventi straordinari comparabili, per afflusso di fedeli, alle esequie di Papa S. Giovanni Paolo II, tra cui l'apertura della Porta Santa, per l'inizio dell'anno giubilare.

Sistema di Prestazioni

Il 2015 è stato il primo anno del nuovo periodo di riferimento quinquennale (2015-2019) sul quale misurare le prestazioni dei fornitori di servizio europei.

In tale contesto, su indicazione della Commissione europea, il 2015 ha visto l'ENAV mettere in atto un significativo piano di riduzione dei costi operativi allo scopo di contrastare l'andamento non certamente positivo del traffico aereo del nostro Paese che si è infatti mantenuto fortemente al di sotto delle previsioni principalmente a causa del perdurare della chiusura dei cieli libici.

Tale chiusura fa sì che il traffico che percorre le rotte dal Nord Europa al Sud Africa e viceversa, per evitare la Libia, passi a Est o a Ovest dei nostri cieli. Inoltre continuano a mancare all'appello i voli da e per le mete turistiche dell'Egitto. In compenso la fornitura dei servizi di traffico aereo in Italia conferma il primato della puntualità, con virtualmente zero ritardi attribuibili alla gestione dei flussi.

FAB Blue Med

Nel 2015 il FAB Blue Med ha continuato il percorso verso la piena operatività, sulla scorta del piano di prestazioni di FAB e del programma di attuazione elaborato dai quattro Stati Membri: Italia, Malta, Grecia e Cipro.

È da evidenziare che i risultati raggiunti dal FAB risentono fortemente dell'instabilità politica dell'area mediterranea, in particolar modo per le continue operazioni militari a Est di Cipro che penalizzano ulteriormente un'area già soggetta a forti restrizioni, a fronte di un importante incremento dei flussi di traffico a causa della chiusura dei cieli siriani.

Infine è da considerare la crisi economica che rende molto difficoltosa la gestione dei fornitori di servizi ellenico e cipriota che, in quanto parte integrante dell'amministrazione pubblica, risultano soggetti a tutte le relative restrizioni.

Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR)

Nel 2015 è proseguita l'intensa attività nel campo dei SAPR, settore verso il quale l'ENAC mostra grande attenzione, considerandolo ormai strategico per l'intera comunità aeronautica visti i numerosi benefici che può apportare sia nell'ambito tecnico che occupazionale. In tale ottica, nel 2015, l'ENAC ha emesso la seconda edizione del regolamento "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" che, oltre a recepire quanto emerso dall'applicazione sul campo della precedente versione, riunisce in un'unica sezione tutti gli aspetti relativi alla circolazione e all'utilizzo dello spazio aereo.

È stata riformulata, inoltre, la parte relativa agli aeromodelli. In un successivo emendamento sono stati recepiti specifici concetti riguardanti l'utilizzo di spazi aerei controllati e attività notturne.

Rilevante l'attività svolta sull'aeroporto di Taranto Grottaglie, individuato, a livello nazionale ed europeo, quale piattaforma logistica integrata ideale, in ragione della collocazione geografica e della flessibilità operativa, per lo sviluppo e la ricerca nel settore aeronautico civile. In particolare, da utilizzare, come luogo idoneo per i Test Range dell'aviazione e, non ultimo, come corridoio di volo per sperimentazioni aeronautiche con velivoli a pilotaggio remoto.

A tale scopo, per le attività nell'ambito dei SAPR, l'ENAC ha definito, di concerto con l'Aeronautica Militare, la Marina Militare, l'ENAV e i rappresentanti dell'industria del settore, le procedure per l'impiego congiunto di tale aeroporto da parte di tutti gli Stakeholder interessati.



L'ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA

Certificazione

L'ENAC nello svolgimento delle proprie attività istituzionali certifica:

- i fornitori dei servizi di navigazione aerea (Air Navigation Services Providers - ANSP) per: Air Traffic Services (ATS), Air Traffic Control (ATC), Flight Information Services (FIS), Communications, Navigation e Surveillance (CNS), Aeronautical Information Services (AIS), Meteorologic Services (MET);
- le organizzazioni di formazione in ambito ATC;
- le organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale.

A queste attività si aggiungono anche quelle del rinnovo periodico (con cadenza biennale) delle certificazioni emesse. Nel 2015 sono stati rinnovati 5 ANSP.

Sorveglianza

L'attività di vigilanza e controllo dell'ENAC su organizzazioni, ANSP e ANSTO (organizzazione di addestramento del personale SNA - Servizi di Navigazione Aerea) si esplica essenzialmente tramite un piano di audit programmati su base annua in relazione alla complessità e alle criticità delle organizzazioni.

L'ENAC effettua l'attività di controllo sulle organizzazioni certificate 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.

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

Nel 2015 l'ENAC ha coordinato le attività finalizzate al transito dall'Aeronautica Militare all'ENAV dei servizi Meteo presso gli aeroporti civili di Roma Ciampino e di Verona Villafranca (ex aeroporti militari aperti al traffico civile). Inoltre, le attività di coordinamento del Transito dei Servizi della Navigazione Aerea negli aeroporti di Brindisi e Treviso si sono concretizzate con l'elaborazione congiunta (ENAC, AM ed ENAV) di un documento di analisi e pianificazione per ciascun aeroporto, finalizzato a disciplinare il transito attraverso l'individuazione delle modalità tecniche e operative e delle forme di collaborazione tra ENAV e AM per la conduzione dell'avvicendamento nella fornitura dei servizi della navigazione aerea.

Nel complesso il Transito dei Servizi della Navigazione Aerea effettuata sugli ex aeroporti militari di Roma Ciampino, Verona, Treviso e Brindisi determina indubbi benefici nella gestione dell'attività di volo dell'aviazione civile a cura del service provider ENAV, fornitore di servizi di navigazione aerea certificato dall'ENAC, in accordo ai requisiti contenuti nel Reg. (UE) n. 1035/2011.

Gli avvicendamenti tra Aeronautica Militare ed ENAV sono diretta conseguenza del Piano di Transito degli aeroporti militari all'aviazione civile finalizzato a razionalizzare l'impiego delle risorse sugli scali italiani in funzione del loro interesse civile o militare e ottimizzare i livelli delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea.

Il Piano complessivo dei transiti dalla gestione militare a quella civile è durato circa due anni e si concluderà definitivamente nel 2016 con il passaggio dei servizi di navigazione aerea dell'Aeroporto di Rimini.

Attività 2015

- 1 certificato ANSTO rinnovato;
- 3 certificati rinnovati (sorveglianza fornitori SNA);
- 4 certificati di ANSP variati;
- 28 audit di sistema effettuati (sorveglianza fornitori SNA);
- 6 audit effettuati (sorveglianza organizzazione di formazione del personale SNA);
- 5 modifiche approvate ai sistemi funzionali ATM - Air Traffic Management;
- 13 Declaration of Verification (DoV) esaminate relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea.



7 L'AMBIENTE

Scheda 7.1

**L'inquinamento acustico
e gassoso** **105**

Scheda 7.2

Wildlife strike **106**

Scheda 7.3

**Il Programma Operativo
Interregionale Energie Rinnovabili
e Risparmio Energetico 2007-2013:
il Progetto ENAC** **107**

L'INQUINAMENTO ACUSTICO E GASSOSO

Il settore dell'aviazione costituisce, a livello mondiale, l'unica veloce rete di trasporto che consente la connettività tra le nazioni, supportando lo sviluppo sia dell'economia globale sia del turismo. Il ruolo vitale che l'aviazione gioca nell'ambito dello sviluppo economico e sociale comporta la necessità che la stessa continui a svilupparsi in maniera sostenibile, limitando e contenendo le proprie emissioni che contribuiscono ai cambiamenti climatici. L'ENAC svolge attività di regolazione ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico aeroportuale e delle emissioni gassose prodotte dal traffico aereo.

Nel 2015 è stata dedicata grande attenzione alle iniziative di studio e produzione normativa in materia ambientale avviate in sede internazionale, in preparazione delle decisioni che saranno assunte dalla 39^{ma} Assemblea Generale ICAO prevista nel 2016.

L'Ente rappresenta l'Italia nell'ambito del Comitato per la protezione ambientale nel trasporto aereo (CAEP), organismo costituito in seno al Consiglio ICAO, ed è presente sia nei gruppi di lavoro di tale Comitato che in quelli operanti presso la Commissione europea e l'ECAC con propri esperti o tecnici esterni del settore. Nel 2015 l'attività dei gruppi ha avuto, come principali obiettivi, lo sviluppo di uno Schema di misure globali basate sul mercato delle emissioni gassose (GMBM) e la definizione di nuovi Standard per la riduzione delle emissioni di CO₂, del particolato e del rumore degli aeromobili.

Inquinamento acustico aeroportuale

L'attività dell'ENAC, finalizzata a governare il problema dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti, viene prevalentemente svolta in ambito locale attraverso le 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, in caso di accertato superamento dei limiti acustici, di individuare le soluzioni più idonee alla luce di uno sviluppo sostenibile dell'operatività aeroportuale. Nel corso del 2015 l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Tavolo tecnico attivato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), su richiesta del Ministero dell'Ambiente, per la revisione della normativa nazionale sull'inquinamento acustico, in attuazione della legge delega n. 161/2014. Per quanto riguarda la materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti e le aviosuperfici, è prevista una

nuova regolamentazione dei valori limite di immissione e degli strumenti di pianificazione per il contenimento del rumore, con l'introduzione di specifici criteri di sostenibilità economica degli interventi. Oltre all'ENAC partecipano al Tavolo tecnico anche Assaeroporti, ENAV e ANCAI.

Emissioni gassose

Nel 2015, sulla base delle linee guida indicate nel Doc. 9988 dell'ICAO e in coordinamento con l'ECAC, è stato curato l'aggiornamento dell'edizione 2012 dell'Action Plan sulla riduzione delle emissioni di CO₂. Per la raccolta dei dati richiesti dall'ICAO è stata attivata un'apposita task force coinvolgendo vettori, gestori aeroportuali, industria, associazioni di settore, università ed enti di ricerca. Il documento espone i dati rappresentativi del traffico internazionale operante in Italia, dei consumi di carburante e delle emissioni gassose, illustra lo scenario regolatorio di riferimento europeo e internazionale e descrive le misure di protezione ambientale poste in essere dagli operatori del settore, con una stima degli effetti positivi conseguibili nel 2020. L'Ente, a seguito dell'emanazione del d. lgs. n. 30/2013, interviene nella gestione del sistema comunitario di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra ETS (Emission Trading System).

Il sistema, originariamente applicato alle emissioni degli impianti industriali fissi, è ora esteso agli operatori di trasporto aereo con licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC e agli operatori non comunitari le cui emissioni prevalenti siano attribuibili all'Italia. L'ambito degli operatori aerei a cui si applica l'ETS, è stato ridefinito con il recente d. lgs. n. 111/2015. Dal 2015 l'ENAC partecipa al Comitato interministeriale ETS (Comitato per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto), per le attività riguardanti il settore aereo. Il Comitato, collocato presso il Ministero dell'Ambiente, riveste il ruolo di Autorità nazionale competente ed è composto da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, del Ministero dello Sviluppo Economico, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di altre Amministrazioni con competenze tecniche di settore. Le attività del Comitato ETS sono finalizzate all'individuazione degli operatori aerei amministrati dall'Italia, al rilascio delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra, all'assegnazione e al rilascio delle quote e all'approvazione dei Piani di monitoraggio. Svolge inoltre funzioni sanzionatorie e promuove iniziative a supporto delle realtà industriali ed economiche interessate dai meccanismi del Protocollo di Kyoto.

WILDLIFE STRIKE

Wildlife strike: 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 aerea che di costi economici correlati all'evento.

Le varie professionalità che si occupano di wildlife strike (autorità aeroportuali, biologi, personale addetto alla sicurezza, piloti, ingegneri e avvocati) 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.

Il 2015 ha visto un riconoscimento internazionale dell'esperienza maturata in Italia in quanto il presidente del BSCI è stato nominato membro dello Steering Committee del World Birdstrike Association Europe.

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 2015, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni poiché devono essere ancora confrontati con i dati raccolti dai gestori aeroportuali, soggetti responsabili del

controllo del rischio di wildlife strike in aeroporto e il cui ambito di risk management riguarda gli impatti avvenuti al di sotto dei 300 piedi.

Da un'analisi generale dei dati parziali aggregati risulta che il numero delle segnalazioni di impatti in ambito aeroportuale al di sotto dei 300 piedi è rimasto stazionario rispetto agli anni passati, e questo fa pensare che il fenomeno sia tenuto abbastanza sotto controllo, per quanto possibile, trattandosi comunque di un fenomeno naturale con numerose variabili ambientali non sempre prevedibili. Evidente è invece il notevole incremento di segnalazioni di impatti al di sopra dei 300 piedi in un ambito che, se pur esula dalla responsabilità della gestione del rischio del management aeroportuale, rappresenta sempre una minaccia per la safety degli aeromobili. Le ragioni di questo numero così alto vanno ricercate sicuramente in un miglioramento dell'attività di reporting di tutti gli operatori. A riguardo, infatti, l'ENAC ha implementato il sistema eE-MOR (electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting) per la raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici, tra cui rientrano pienamente anche le occorrenze di birdstrike.

A seguito di un'opportuna attività di sensibilizzazione, gli operatori hanno risposto in modo positivo, inviando le segnalazioni all'ENAC in formato elettronico anziché cartaceo. L'utilizzo del sistema eE-MOR ha infatti migliorato notevolmente anche la qualità dei dati: ottimizzando il sistema di reporting le segnalazioni riscontrano di più la realtà oltre che la gravità del rischio del fenomeno.

ANNO	<300 ft	Danni	Multipli	Ingestioni	Con effetti
2009	620	20	91	13	15
2010	719	18	87	14	11
2011	802	29	87	19	20
2012	961	34	80	25	27
2013	982	21	54	21	18
2014	961	20	64	20	8
2015*	953	39	69	43	45

* dati parziali ancora da verificare con quelli dei gestori aeroportuali

IL PROGRAMMA OPERATIVO INTERREGIONALE ENERGIE RINNOVABILI E RISPARMIO ENERGETICO 2007-2013: IL PROGETTO ENAC

Il Progetto ENAC afferente al POI, Programma Operativo Interregionale Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico 2007-2013, ha rappresentato per l'Ente, fin dalla consegna al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dalla sottoscrizione del protocollo attuativo con il predetto Ministero, un'importante sfida per la sua concreta realizzazione.

Il Progetto ha infatti consentito l'integrazione del mondo aeroportuale con le più avanzate metodologie di analisi e di miglioramento dell'efficienza energetica che, negli ultimi anni, sono state caratterizzate da costanti innovazioni nel campo dell'ingegneria civile e impiantistica. Le esperienze maturate, il manuale di audit energetico, le modellazioni software e la progettazione effettuata per gli interventi migliorativi consentono un'interlocuzione chiara, rapida e trasparente su aspetti di fondamentale rilevanza per la progettazione aeroportuale in chiave di risparmio energetico.

Tale integrazione rientra, peraltro, nell'ambito della Mission dell'Ente che pone la tutela ambientale come uno dei motori alla base dello sviluppo di piani e programmi di intervento finalizzati al miglioramento e

al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

Nell'esecuzione del Progetto sono stati raggiunti molteplici obiettivi tra i quali:

- Audit, analisi energetica e certificazione di 15 aeroporti presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia);
- Individuazione degli interventi di miglioramento della qualificazione energetica;
- Ricognizione delle buone pratiche per l'efficientamento energetico delle strutture aeroportuali e definizione di criteri per la progettazione e gestione dei terminal;
- Diffusione dei risultati mediante una serie di workshop tecnici, un portale web dedicato e un convegno nazionale tenutosi a luglio 2015.

Il Progetto ha registrato un continuo confronto con le competenti strutture del MATTM e con i tecnici dei gestori aeroportuali coinvolti che hanno potuto approfondire il quadro conoscitivo delle prestazioni energetiche degli aeroporti delle Regioni Obiettivo Convergenza e ha consentito all'ENAC di consolidare conoscenze e metodologie che potranno trovare applicazione nei restanti scali della rete nazionale.



5102
330
1066
4282
104
580
460
236
050
61

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Scheda 8.1

I diversi Consessi

109

I DIVERSI CONSESSI

L'ENAC rappresenta l'Italia nelle maggiori organizzazioni internazionali attive nel settore dell'aviazione civile quali ICAO, UE, ECAC, EASA ed Eurocontrol, 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 sicurezza nelle due accezioni di safety e security, l'ambiente, la politica delle relazioni estere dell'UE, la regolazione economica, la capacità aeroportuale, lo spazio aereo, la gestione delle crisi, la protezione del passeggero e la qualità dei servizi.

Particolare attenzione è rivolta in Europa alla nuova Strategia per l'Aviazione, adottata dalla Commissione europea il 7 dicembre 2015, presentata al Consiglio UE il 10 dicembre e discussa in seno all'Aviation Summit organizzato ad Amsterdam dalla Presidenza di turno olandese il 20 e 21 gennaio 2016.

La Strategia è incentrata sulle relazioni estere dell'UE

in un contesto di ampia apertura del mercato e salvaguardia delle pratiche di concorrenza leale e su vari altri fattori chiave per la competitività dell'aviazione civile europea a livello globale, quali la rimozione degli ostacoli alla crescita attraverso una regolazione intelligente e lo sviluppo di capacità aeroportuale e connettività; la difesa degli elevati standard di sicurezza europei; la tutela dei lavoratori e dei passeggeri, l'innovazione e le tecnologie digitali.

A livello internazionale l'ENAC è impegnato nella preparazione della 39^{ma} Assemblea Generale ICAO, che si terrà a Montreal dal 27 settembre al 7 ottobre 2016, nel corso della quale si svolgeranno le elezioni per il rinnovo dei seggi del Consiglio esecutivo, nel quale l'Italia siede fin dall'istituzione dell'Organizzazione.

Tra i temi di maggiore rilievo all'ordine del giorno, si evidenzia il progetto di Risoluzione sullo schema globale di misure basate sul mercato (Global Market-Based Measures - GMBM) e l'accordo sullo standard internazionale per il contenimento delle emissioni di CO₂, per la riduzione dell'inquinamento imputabile al trasporto aereo internazionale.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM SEGUITI NEL 2015 DALLA DIREZIONE GENERALE
ICAO	Sessioni del Consiglio: 204 ^a - Montreal, 23 febbraio - 13 marzo; 205 ^a - Montreal, 8-26 giugno; 206 ^a - Montreal, 2-20 novembre Legal Committee: LC/36, Montreal 30 novembre-3 dicembre
UE	Riunioni dei Direttori Generali UE: EU-DGCAs - Bruxelles, 1 giugno; EU-DGCAs on GMBM - 1° incontro - Londra, 18 novembre Presidenza lettone del Consiglio dell'UE - Conferenza RPAS: Riga, 5-6 marzo Gemellaggio ENAC - Autorità dell'Aviazione Civile dell'Egitto: Twinning IT-EG PSC 1 - Cairo, 9 aprile; Twinning IT-EG - Cairo, 12 maggio; Twinning IT-EG - Roma, 25 maggio; Twinning IT-EG PSC 2 - Cairo, 28 luglio; Twinning IT-EG - Cairo, 21 ottobre; Twinning IT-EG - Roma, 22-28 novembre
ECAC	Riunioni ordinarie dei Direttori Generali: DGCA/144 - Parigi, 6 maggio; DGCA/145 - Parigi, 3 dicembre Riunioni speciali dei Direttori Generali: ECAC/34 - Strasburgo, 30 giugno - 1° luglio; DGCA/64 (SP) - Bodrum, 28-31 Agosto Coordinating Committee: CC/US/19 - Montreal, 2 febbraio 2015; CC Ad hoc - Montreal, 4 febbraio; CC/CAAC/2 - Montreal, 4 febbraio; CC/A4A - Airlines for America - Parigi, 23 marzo; CC/174 - Parigi, 24 marzo; CC/175 - Bodrum, 28 agosto; CC/176 - Parigi, 10 novembre Elezioni Consiglio ICAO: Task Force on ICAO Council Elections - Parigi, 12 giugno; Ad Hoc meeting on ICAO Council Elections - Parigi, 16 ottobre Group on ECAC medium-term objectives: EMT0/47 - Parigi, 20 febbraio; EMT0/48 - Parigi, 15 ottobre LEG-TF - Legal Task Force: LEGTF/25 - Parigi, 19 marzo; LEGTF/26 - Parigi, 23 giugno; LEGTF/27 - Parigi, 27 ottobre ECAC Forum: FORUM/8 - Parigi, 2 dicembre TRA-NET - ECAC NETWORK OF TRAINING ORGANISATIONS: TRA-NET/7 - Roma, 30 Aprile
EASA	Management Board: EASA MB 01/2015 - Colonia, 25 febbraio; EASA MB 02/2015 - Bruxelles, 2 giugno; EASA MB 03/2015 - Colonia, 14-15 dicembre
EUROCONTROL	PCC - Provisional Council Coordinating Committee: PCC/38 - Bruxelles, 17 marzo; PCC/39 - Bruxelles, 20 ottobre ePCPB - enlarged Provisional Council President's Bureau: ePCPB-01 - Bruxelles, 20 maggio; ePCPB-02 - Bruxelles, 7 dicembre PC - Provisional Council: PC/43 - Bruxelles, 21 maggio; PC/44 - Bruxelles, 8-9 dicembre
EASTI	EASTI - European Aviation Security Training Institute (ECAC associated Body): EASTI Board Meeting - Strasburgo, 30 giugno; EASTI Board Meeting - Amsterdam, 30 ottobre
JAA-TO	JAA-TO Joint Aviation Authorities - Training Organisation (ECAC associated Body): JAA-TO Foundation Board Meeting 15/1 - Parigi 2 dicembre
CONFERENZE	The Future of The Air Transport Industry: Roma, Luiss Guido Carli, 4 giugno EBAA Forum on Business Aviation: Roma, Luiss Guido Carli, 29 settembre

Safety

L'ENAC ha partecipato alla seconda High-Level Safety Conference (HLSL/2) dell'ICAO, tenutasi a Montreal dal 2 al 5 febbraio 2015, nonché alle riunioni del gruppo di lavoro ESCG - European Safety Coordination Group, che in ambito UE ed ECAC ha preparato i Working Papers presentati dall'Europa. A valle del tragico evento che ha coinvolto il volo della Malaysia Airlines MH370, la conferenza è stata dedicata in particolare all'individuazione, ricerca e soccorso degli aeromobili a seguito di incidente aereo e alla raccolta, analisi e condivisione dei dati degli eventi aeronautici per l'implementazione di un sistema di tracciamento di volo globale. L'Italia ha presentato in seno alla Conferenza, insieme all'Irlanda e alla Danimarca, un progetto di utilizzo della tecnologia satellitare per il rilevamento della posizione degli aeromobili lungo la rotta percorsa, in particolare nelle tratte oceaniche e in regioni insospitate. Il progetto denominato ALERT, sviluppato dal consorzio Aireon, fra vari fornitori di servizi di controllo del traffico aereo, tra i quali l'ENAV, prevede la messa in orbita di 66 satelliti che riceveranno i segnali trasmessi dagli aeromobili in volo e li convoglieranno a una stazione di terra in Irlanda, che li diffonderà ai vari centri di controllo dei vettori. Il sistema in fase di sviluppo utilizzerà la tecnologia ADS-B (Automatic Dependence Surveillance - Broadcasting) e consentirà di ottenere dati a scansione molto ravvicinata (anche di pochi secondi) per seguire da terra, senza soluzione di continuità, la posizione degli aeromobili in volo, garantendo quindi la loro tracciabilità.

Diversi regolamenti comunitari in tema di sicurezza aerea sono stati discussi dal Comitato EASA, al quale l'ENAC partecipa con i propri rappresentanti. Il Comitato, istituito dalla Commissione europea - DG MOVE,

ha positivamente valutato nel corso del 2015, in 4 incontri, 8 regolamenti nei seguenti campi di applicazione: Operazioni di volo (Reg. (UE) n. 2015/140 e Reg. (UE) n. 2015/1329 di modifica del Reg. (UE) n. 965/2012); Controllori di volo (Reg. (UE) n. 2015/340 di modifica del Reg. (UE) n. 923/2012); Aeronavigabilità degli aeromobili (Reg. (UE) n. 2015/640 di modifica del Reg. (UE) n. 965/2012); Divieti operativi per vettori extra comunitari (Reg. (UE) n. 2015/1014 di modifica del Reg. (CE) n. 474/2006); Comunicazione obbligatoria degli eventi aeronautici (Reg. (UE) n. 2015/1018 di modifica del Reg. (UE) n. 376/2014); Manutenzione degli aeromobili (Reg. (UE) n. 2015/1088 e Reg. (UE) n. 2015/1536 di modifica del Reg. (UE) n. 1321/2014).

Si sono inoltre svolte diverse attività connesse all'implementazione del Reg. (UE) n. 376/2014, entrato in vigore il 15 novembre 2015, sulla segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il Reg. (UE) n. 996/2010 e abroga la direttiva 2003/42/CE e i Reg. (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007. In ambito europeo l'attività implementativa si è articolata nella partecipazione al Comitato Esecutivo e al Board di Eccairs - European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting - il software UE per la raccolta delle segnalazioni degli eventi aeronautici sviluppato dal Joint Research Centre (JRC) di Ispra - ai sensi dell'art. 7 del Reg. (UE) n. 376/2014. Gli esperti ENAC hanno inoltre preso parte alle attività del Network of Analysts (NoA), istituito dall'EASA per supportare le attività della Commissione europea per l'implementazione della nuova normativa, nonché ai workshop organizzati da CE ed EASA per illustrare alcune tematiche specifiche e il Guidance Material adottato dall'UE per la corretta applicazione del Regolamento.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE SAFETY
ICAO	ICAO High-Level Safety Conference (HSLC/2): Montreal, 2-5 febbraio
	AIRP - AIRWORTHINESS PANEL: WG/4 - Singapore, 20-24 aprile
	ICAO Regional Aviation Safety Group/Europa: RASG-EUR 2015 - Parigi, 25-26 febbraio
	ICAO/UNOOSA AeroSPACE Symposium: Montreal, 18-20 marzo
	ICAO RPAS Symposium: Montreal, 23-25 marzo
	IWAF - ICAO World Aviation Forum: Montreal, 23-25 novembre
	RASG-EUR: Parigi, 25-26 febbraio
	SM ICG - Safety Management International Collaboration Group: 01/2015 - Colonia, 18-22 maggio; 02/2015 - Vancouver, 7-11 dicembre
	FLTOSP, Flight Operations Panel: WG/2 meeting - Roma, 4-8 maggio; Panel - Montreal, 12-16 ottobre
UE	UE AIR Safety Committee: 01/2015 - Bruxelles, 9-11 giugno
	EASA Committee: 01/2015 - Bruxelles, 20-21 gennaio; 02/2015 - Bruxelles, 22-23 aprile; 03/2015 - Bruxelles, 8-9 luglio; 04/2015 - Bruxelles, 4-5 novembre

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE SAFETY
UE	Ecairs - European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems: ESB - Ecairs Steering Board -1/2015 - Colonia, 24 febbraio; 2/2015 - Bruxelles, 3 giugno; ESC - Ecairs Steering Committee - Bruxelles, 26/27 ottobre
	Workshop Reg. (UE) n. 376/2014: Bruxelles, 30 Marzo Just Culture High-Level Conference (Reg. (UE) n. 376/2014): Saving lives with safety information - Bruxelles, 1° ottobre
EASA	NoA - EASA Network of Analysts (e relativi Working Group): 1/2015 - Colonia, 25-26 febbraio; 2/2015 - Bruxelles, 28 ottobre DATA FLOW Working Group: 1/2015 - Colonia, 27 febbraio; 2/2015 - Colonia, 30 aprile; 3/2015 - Colonia, 9 settembre TAXONOMY Working Group: Colonia, 29 aprile
	International Workshop on Voluntary Reporting System (Reg. 376/2014): Colonia, 20 ottobre
	EASA - European Aviation Safety Plan: EASA EASp - Colonia, 17 giugno
	European Organisation for Civil Aviation Equipment: EASA EUROCAE Assembly - Roma, 29 aprile
	High-Level Meeting "Safety Risks Arising from conflict Zones": Bucharest, 29-30 settembre
	EHFAG - European Human Factor Advisory Group: 1/2015 - Colonia 4-5 marzo; 2/2015 - Colonia, 20-21 ottobre
	EAFDM - European Authority for Coordination on Flight Data Monitoring: 1/2015 - Colonia, 3-5 febbraio
	ECAS - European Commercial Aviation Safety Team: 01/2015 - Colonia, 17 maggio; 02/2015 - Colonia, 23-24 giugno; 03/2015 - Colonia, 25 novembre
	EHEST - European Helicopter Safety Team: Colonia, 1 dicembre

Security

Nel corso del 2015 l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Comitato Aviation Security della Commissione europea al fine di elaborare le norme e le disposizioni comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile derivanti da atti di interferenza illecita. Si sono tenute, come da calendario, 4 riunioni del Comitato AVSEC nel corso delle quali sono state discusse e approvate, tra l'altro, la nuova edizione del Reg. (UE) n. 2015/1998 e della Decisione n. 8005/2005, l'integrazione della

lista dei Paesi Terzi le cui misure di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle disposizioni europee e l'elaborazione di linee guida per l'attività cargo da Paesi Terzi. Ciò ha consentito, tra l'altro, l'approvazione del nuovo documento del PNS (Piano Nazionale di Sicurezza) e del nuovo documento del PNCQ (Piano Nazionale di Controllo Qualità) da parte del CISA (Comitato Interministeriale di Sicurezza Aeroportuale) entrambi allineati con la più recente normativa comunitaria in ambito di security. Il 29 giugno 2015 è stato firmato il MOU "One Stop Security" Italia-Turchia.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE SECURITY
UE	AVSEC - Comitato per la sicurezza Aerea: Bruxelles, 25 marzo, 24-25 giugno, 22-23 settembre, 18-19 novembre
	Meeting on Risks to Civil aviation from Conflict Zones: EC - DG HOME - Bruxelles, 12 giugno
	Meeting with Member States experts in the field of aviation security - counter terrorism: Bruxelles, 11 giugno
ECAC	ECAC Technical Task Force per la rilevazione di sostanze esplosive: TTF/60 - Parigi, 2-4 febbraio; TTF/61 - Parigi, 3-6 giugno;

Ambiente

Nell'autunno 2016 si terrà a Montreal la 39^{ma} sessione dell'Assemblea Generale ICAO. Pertanto nel 2015 l'attività in ambito UE è stata rivolta, oltre che alla definizione delle posizioni da assumere in seno alle riunioni del Consiglio svoltesi durante l'anno, anche alla preparazione dei paper europei in materia ambientale da presentare al terzo incontro dello Steering Group del CAEP/ICAO (Committee on Aviation Environmental Protection), con il quale si conclude il decimo ciclo con

la riunione plenaria di febbraio 2016. I lavori del CAEP sono stati finalizzati, principalmente, all'adozione di uno standard sulle emissioni di CO₂ degli aeromobili e di uno standard sul particolato, alla condivisione di uno schema globale per la gestione delle emissioni di CO₂ basato su misure di mercato e alla revisione della normativa sul rumore. Il puntuale lavoro preparatorio che, come per consuetudine, è stato svolto dai gruppi europei congiunti CE/ECAC, ha visto la partecipazione di specialisti dell'ENAC nei principali ambiti tematici

oggetto di discussione e decisione in sede ICAO. Le attività preparatorie si sono svolte attraverso molteplici riunioni e teleconferenze.

Nel 2015 è proseguita, in particolare, l'attività di analisi tecnica sui vari possibili scenari di applicazione di un sistema globale di misure basate sul mercato per la gestione delle quote di CO₂ prodotte dal traffico aereo. A tal fine sono stati creati dei gruppi di lavoro internazionali dedicati alla realizzazione del sistema suddetto. Particolarmente impegnato nell'analisi dei risultati tecnici del CAEP è stato l'EAG - Environmental Advisory Group - in sede di Consiglio ICAO, che si è riunito 14 volte dalla sua istituzione nel febbraio 2014. Lo sviluppo della materia è seguito con attenzione a tutti i livelli e vede il coinvolgimento dell'ENAC, oltre che nei gruppi di esperti in sede ICAO, in quelli operanti in ambito congiunto CE/ECAC. Il gruppo MBM-CG - Market-Based Measures Coordinating Group costituito in ambito ECAC, si è occupato di elaborare un modello economico di mercato flessibile da implementare nel 2020, volto al raggiungimento del Carbon Neutral growth. Lo schema MBM, che sarà oggetto di votazione alla prossima Assemblea ICAO del 2016, è caratterizzato dai seguenti elementi chiave: un sistema di monitoraggio, reporting e verifica dei dati; un registro trasparente che riporti, in maniera esaustiva, i dati dei partecipanti e le relative informazioni sui dati di emissione; una metodologia univoca e chiara che consenta di identificare la Environmental integrity delle unità di emissione in modo da garantire una riduzione reale e permanente dell'inquinamento del CO₂.

A livello UE, è proseguito l'iter di revisione della Direttiva europea sull'ETS - Emissions Trading Scheme, lasciando ancora aperta al confronto la parte dedicata al trasporto aereo, in attesa di un chiaro segnale di impegno di tutti i Paesi in sede ICAO a voler procedere verso uno schema MBM di carattere globale.

In linea con quanto richiesto dall'ICAO a partire dal 2010 con la risoluzione A37/19 e poi ribadito con l'ul-

tima risoluzione del 2013 A38/18, l'Italia si è impegnata a elaborare il Piano Nazionale (Action Plan) per la riduzione delle emissioni di CO₂. Con riferimento al 2015, l'ICAO ha diffuso le linee guida per la redazione dell'Action Plan attraverso un documento (Doc. 9988) che contiene una metodologia matematica finalizzata al calcolo della redditività per tonnellata per chilometro (RTK) specifica per i vettori di ogni singolo Stato. Il predetto documento descrive inoltre la modalità di calcolo del livello iniziale di riferimento delle emissioni (Baseline) di ogni singolo Stato, sia in via consuntiva che previsionale. L'Europa ha anch'essa contribuito con le sue attività a definire strategie comuni alla riduzione del CO₂ a medio e lungo termine. In quest'ottica, sulla base delle linee guida ICAO, fin dalla prima redazione degli Action Plan, gli Stati europei sono stati coinvolti nell'elaborazione di una parte comune contenente la definizione e la descrizione degli obiettivi e gli interventi di riduzione condivisi e consolidati a livello UE.

L'ENAC, per l'Italia, si è attivato per rispettare l'impegno di aggiornamento dell'Action Plan Nazionale, pubblicato nel 2012, costituendo nell'aprile 2015 e coordinando una task force che ha coinvolto vettori, gestori aeroportuali, industria, associazionismo, università ed enti di ricerca. La predisposizione del nuovo Action Plan è stata essenzialmente finalizzata alla raccolta dei dati storici relativi al traffico internazionale, al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ registrati a partire dal 2010; alle previsioni di traffico, di consumo di carburante e di emissioni fino al 2020, assumendo come ipotesi l'assenza di misure per la riduzione di CO₂; all'individuazione delle misure adottate e di quelle in corso di applicazione per la riduzione del CO₂ da parte dei vari soggetti del settore aereo; alla quantificazione dei benefici ottenuti dall'implementazione delle misure di riduzione del CO₂ e alla stima degli effetti positivi previsti per il 2020, con riferimento al traffico internazionale operato dai vettori nazionali.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO E ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE AMBIENTE
ICAO	CAEP - Committee on Aviation Environmental Protection: CAEP/10 Steering Group - 3° e ultimo incontro - Montreal, 20-24 luglio
	EAG - Environmental Advisory Group: EAG/14 - Montreal, 12-13 novembre
	GLADs - Global Aviation Dialogues: 5° seminario - Madrid, 27-28 aprile
ECAC/CE/EASA/Eurocontrol	Euro CAEP: Parigi, 8-9, 24-25 giugno
	MBM-CG - Market Based Measures Coordinating Group: MGM-CG/11 - Parigi, 6 febbraio; MGM-CG/12 - Parigi, 10 giugno; MGM-CG/13 - Parigi, 2-3 settembre; MGM-CG/14 - Parigi, 15-16 ottobre
	ANCAT - Abatement of Nuisances Caused by Air Transport: ANCAT/88 - Parigi, 12-13 marzo; ANCAT/89 - Parigi, 9-10 novembre
	ACCAPEG - Aviation and Climate Change Action Plan Experts' Group: ACCAPEG/6 - Parigi, 3 marzo

RELEX - Relazioni estere dell'UE

La politica delle relazioni estere dell'UE si è sviluppata sia sotto la Presidenza lettone che sotto quella lussemburghese attraverso lo svolgimento di numerose riunioni, cui l'ENAC, come di consueto, ha preso parte attivamente in qualità di delegato italiano. Le attività sono culminate il 7 dicembre scorso con la presentazione della Strategia Aviazione da parte della Commissione europea, che si prefigge l'obiettivo di liberalizzare il mercato verso Paesi che rivestono un rilevante interesse economico, nella costante ricerca del più elevato grado di convergenza normativa con gli stessi.

Il 2015 ha registrato lo svolgimento di due Comitati Congiunti UE/Stati Uniti tenutisi rispettivamente a Washington il 28 e 29 gennaio e a Helsinki il 4 e 5 giugno. I Comitati Congiunti sono previsti in tutti gli accordi europei e costituiscono la sede deputata a rivedere e/o modificare gli accordi laddove siano state riscontrate difficoltà nell'applicazione concreta dei contenuti degli stessi, oppure siano intervenute nuove norme, o ancora nel caso in cui una delle parti aderenti all'accordo ritenga che il medesimo non sia stato rispettato sotto uno o più profili, anche da parte di un singolo Stato.

Rimanendo in tema di Comitati Congiunti va registrato lo svolgimento di quello UE/Moldova tenutosi a Chisinau il 27 maggio, e di quello tra l'UE e Israele, tenutosi a Tel Aviv il 14 dicembre. Relativamente a quest'ultimo va sottolineato che i risultati commerciali dell'accordo sono ritenuti da ambo le parti più che soddisfacenti.

Molto produttivi, come sempre, si sono dimostrati i lavori nell'ambito del Gruppo di lavoro ASEAN

(Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia e Vietnam) svoltosi a Yangon, Myanmar, l'8 maggio 2015. I Paesi ASEAN stanno lavorando per integrarsi in un mercato unico aperto sull'esempio dell'UE, anche nella prospettiva di pervenire alla stipula di un accordo globale con quest'ultima. Sono stati identificati quali obiettivi comuni: il miglioramento delle infrastrutture di Air Traffic Management; la garanzia di alti standard di sicurezza; la salvaguardia della concorrenza leale per tutti i vettori che operano sul mercato EU/ASEAN.

Sotto il profilo regolamentare è stato concordato che i fattori chiave sono costituiti dalla concorrenza leale, dalla convergenza normativa, nonché dalla proprietà sostanziale e controllo effettivo delle imprese.

Il terzo incontro del Dialogo in campo aeronautico con i sei Paesi del Gulf Cooperation Council (Oman, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait) si è tenuto a Doha il 18 e 19 maggio 2015, ma nonostante la massiccia partecipazione da ambo le Parti, l'intenso lavoro e gli sforzi profusi, i Paesi del Golfo hanno continuato a mostrarsi refrattari alla stipula di una clausola di concorrenza leale fuori dal contesto di un accordo globale con l'Europa.

Nelle riunioni del Comitato Speciale e del Forum Consultivo presso la Commissione europea che si sono svolte a Bruxelles, sono stati rappresentati e sviluppati dagli Stati Membri dell'UE e dall'industria gli interessi, gli obiettivi comuni e le difficoltà riscontrate nelle relazioni con i Paesi Terzi, in un confronto aperto e costruttivo che costituisce la base delle decisioni che vengono presentate al Consiglio UE, e l'indicazione strategica della politica RELEX da seguire.

UE	INCONTRI 2015 NEL SETTORE RELEX
GRUPPO AVIAZIONE DEL CONSIGLIO	Riunioni periodiche
SPECIAL COMMITTEE E CONSULTATIVE FORUM DELLA COMMISSIONE	Bruxelles, 14 gennaio, 5 marzo, 12 maggio, 8 luglio, 10 settembre, 18 novembre
ACCORDI UE/PAESI TERZI Accordi Globali (o Verticali) e Comitati Congiunti (JC) Accordi Orizzontali	16° JC EU/USA: Washington, 28-29 gennaio 17° JC EU/USA: Helsinki, 4-5 giugno 3° JC EU/Moldova: Chisinau, 27 maggio 3° JC EU/ISRAELE: Tel Aviv, 14 dicembre
GRUPPI DI LAVORO ED ALTRI COMITATI IN AMBITO UE	
ASEAN - Association of South-East Asian Nations	Yangon - Myanmar, 8 maggio
Paesi del GCC - Gulf Cooperation Council	Doha (3° incontro), 18-19 maggio
Comitato Accesso al Mercato	Bruxelles, 8 settembre

Regolazione economica

Nel corso del 2015 l'ENAC ha preso parte, tramite i propri rappresentanti, a tre incontri del gruppo di coordinamento ad hoc UE-ECAC in materia di regolazione economica per la definizione di una posizione comune da rappresentare in sede ICAO, in relazione agli interventi del tredicesimo Air Transport Regulation Panel (ATPR/13). In particolare, è stata trattata la materia della liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo - passeggeri e cargo - e la contestuale necessità di assicurare, in un ambito di ampia apertura del mercato, l'osservanza delle regole di fair competition e di quelle relative agli oneri sociali e di tutela del lavoro. Un contributo specifico è in corso di elaborazione per la definizione dello schema di accordo multilaterale destinato a regolare detta materia.

L'ENAC ha, inoltre, partecipato ai Forum UE in materia di tariffe aeroportuali. In occasione del Forum di dicembre, la Commissione europea ha presentato i principali contenuti della nuova Strategia Aviazione che include un'apposita sezione dedicata alla regolazione economica e ai diritti aeroportuali. Non sono previsti, nell'immediato futuro, emendamenti alla Direttiva 12/2009/CE, dal momento che è intenzione della Commissione avvalersi del supporto del Forum per affrontare, di volta in volta, le specifiche tematiche che meritano di essere approfondite con l'obiettivo di uniformarne i contenuti a livello europeo. A tal fine è stato concordato di costituire un apposito Gruppo di lavoro che si occuperà della consultazione con l'utenza aeroportuale e, in particolare, del tasso di remunerazione degli investimenti, il cosiddetto Weight Average Cost of Capital (WACC). Le altre tematiche affron-

tate, discusse e approfondite in seno al Forum hanno riguardato la trasparenza, il potere di mercato degli aeroporti (market power test: applicato ad esempio dalla CAA negli aeroporti UK), gli accordi commerciali e le procedure di consultazione con l'utenza aeroportuale. La DG MOVE ha espresso l'intenzione di pubblicare sul proprio sito internet una lista degli aeroporti interessati dalla citata Direttiva 12/2009/CE che rientrano nella sfera di competenza delle rispettive Autorità di vigilanza. In ambito Eurocontrol, l'ENAC partecipa alla task force internazionale istituita per prestare supporto tecnico-economico in ordine all'allocazione dei costi generali delle attività fornite dall'Agenzia al MUAC - Maastricht Upper Area Control Centre, e viceversa. La task force ha fornito consulenza in ordine ai criteri e alla metodologia da adottare per contabilizzare una quota parte dei costi indiretti dell'Agenzia nei conti annuali del MUAC, al fine del loro inserimento nelle tariffe per i servizi di navigazione aerea forniti dal centro e pagate dagli utenti dello spazio aereo per i servizi da esso ricevuti. Tali oneri sono attualmente contabilizzati nella parte I del Bilancio dell'Agenzia e ripartiti, pertanto, su tutti i 40 Stati membri di Eurocontrol. L'attività di supporto della task force ha riguardato, inoltre, il tema del finanziamento della compensation tax che permette di garantire ai pensionati dell'Agenzia e del MUAC una remunerazione netta pari a quella dei dipendenti dell'UE. Anche per tale questione la task force ha fornito supporto tecnico al fine di individuare, insieme all'Agenzia, una metodologia oggettiva per allocare al MUAC i costi della compensation tax relativa ai pensionati del centro, che attualmente, ai sensi dell'Accordo di Maastricht, sono invece a carico del Bilancio di Eurocontrol.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO E ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE REGOLAZIONE ECONOMICA
UE	Forum of Airport Charges Regulators: 2° Forum - Bruxelles, 3° Forum - Bruxelles, 9-10 dicembre
ECAC	Ad Hoc Working Group on Economic Regulation: Parigi, 25 febbraio; Vienna, 26 maggio; Bruxelles, 15 luglio, 5 novembre
Eurocontrol	MCA-TF - Maastricht Budget Cost Allocation High-Level Task Force: 1° incontro - 8 maggio; 2° incontro - 8 giugno; 3° incontro - 24 settembre; 4° incontro - 12 novembre
	Standing Committee on Finance on the Provisional Council: SCF Workshop - Bruxelles, 10 settembre; SCF/25 - Bruxelles, 15-16 ottobre; SCF Workshop on the Administrative Reform - Bruxelles, 29 ottobre

Capacità Aeroportuale

L'attività dell'Osservatorio europeo sulla capacità aeroportuale, che opera in seno alla DG MOVE della Commissione europea, si è focalizzata nel 2015 su tre tematiche, oggetto di altrettante task force, con lo scopo di ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile anche in considerazione delle

tempistiche di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di volo: Learning from national, regional and local strategies on airport capacity; Economic impact of unaccommodated demand and environmental variables influencing airport capacity; Delays to air transport in Europe: methods of measuring, recording and analysing. L'ENAC, in rappresentanza dell'Italia, è stato coinvolto nelle

prime due task force.

La prima ha condotto un'analisi delle metodologie seguite e delle attività poste in essere per l'ottimizzazione della capacità aeroportuale e per la pianificazione dello sviluppo dei sistemi aeroportuali nazionali. Particolare attenzione è stata posta sulla possibilità di eliminare i "colli di bottiglia" che possono condizionare i sistemi aeroportuali e le misure poste in essere per definire uno sviluppo sostenibile degli aeroporti. Le esperienze illustrate nell'ambito della task force sono poi confluite in un report che verrà presentato dalla DG MOVE.

Oggetto del lavoro condotto dalla seconda task force ha riguardato l'analisi dell'impatto economico sugli aeroporti dell'Unione derivante dalla mancata

allocazione della domanda di traffico e dalle variabili ambientali che influenzano la capacità. L'analisi, condotta sulla base delle proiezioni di traffico al 2035 contenute nel report Eurocontrol "Challenges of growth 2013" e degli studi economici specialistici attualmente disponibili, è proseguita con la raccolta di dati ambientali relativi a un campione di aeroporti appartenenti ad ACI Europe (caratteristiche fisiche degli scali, modalità di rilevazione del rumore aeroportuale, procedure antirumore, presenza di elementi di pregio ambientale sul territorio circostante).

I report delle task force sono stati sinteticamente riportati in un unico documento che ha concluso l'attività dell'Osservatorio per il 2015.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE CAPACITÀ AEROPORTUALE
ICAO	ADOP - Aerodromes Design and Operations Panel (già AERODROMES PANEL): ADOP/1 - Montreal, 9-13 febbraio, 14-18 settembre
UE	Osservatorio sulla capacità e la qualità aeroportuale: 8ª Riunione Plenaria - Bruxelles, 27 maggio

Reti di trasporto transeuropee TEN-T

Il Reg. (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti introduce una struttura a doppio strato costituita da una rete globale (Comprehensive Network) e da una rete centrale (Core Network) al fine di assicurare un sistema di trasporti efficiente, integrato, multimodale e sostenibile in Europa. La rete globale è composta da tutte le infrastrutture di trasporto esistenti e pianificate della rete transeuropea dei trasporti di tutte le regioni dell'Unione. L'obiettivo temporale per completare e adeguare tale rete è il 2050.

Gli Stati Membri dovranno adottare tutte le misure necessarie a garantire la realizzazione della rete centrale entro il 2030.

Il predetto Regolamento istituisce, inoltre, 9 "corridoi" di cui 4 interessano l'Italia (Scandinavian-Mediterranean, Mediterranean, Rhine-Alpine e Baltic-Adriatic) che rappresentano uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale

focalizzandosi su integrazione modale, interoperabilità, trasporti eco-sostenibili e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

L'ENAC è presente nei Forum relativi ai corridoi che interessano il territorio italiano.

Nel corso dei meeting di corridoio tenutisi a Bruxelles nel mese di settembre è stata riepilogata l'attività svolta nel corso del 2015 ed elaborato un Piano di Lavoro per ciascuno dei corridoi che ne comprende l'allineamento geografico, lo studio di mercato, l'identificazione delle criticità e degli obiettivi da perseguire e la lista dei progetti da realizzare al fine della sua implementazione entro il 2030. Lo sviluppo dei corridoi ha comportato un'attività di revisione congiunta della lista dei progetti, aggiornata con le informazioni mancanti (coperture finanziarie, maturità, criticità, cronoprogramma, stato di avanzamento, vincoli ambientali, ecc.) utili a compilare una project fiche per ciascun intervento standardizzata per tutti i corridoi (marzo 2016), senza escludere la possibilità di inserire eventuali nuovi progetti su proposta degli stakeholder.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE DELLE RETI TEN-T
Commissione europea - DG MOVE	"5 th meeting of the Baltic-Adriatic Corridor Forum", "5 th meeting of the Rhine-Alpine Corridor", "5 th meeting of the Scandinavian-Mediterranean Core Network - Bruxelles, 28-29 settembre

Spazio Aereo

Nell'ambito dell'iniziativa Single European Sky (SES), l'ENAC assicura dal 2004 la partecipazione civile al Comitato Cielo Unico, in affiancamento o sostituzione della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UE. Il 2015 è stato un anno particolarmente critico per le attività del Comitato Cielo Unico, a causa del ritardo nella valutazione dei Piani delle Prestazioni dei FABs (Blocchi di Spazio Aereo Funzionale) registratosi nel 2014 per motivi procedurali interni alla Commissione europea. L'attività del Comitato ha avuto come obiettivo principale l'approvazione della parte italiana del Piano delle Prestazioni del FAB Blue Med, rispetto alla quale la bozza della decisione favorevole della Commissione è pervenuta negli ultimi giorni dell'anno. Il Comitato ha inoltre messo a punto i due maggiori provvedimenti normativi dell'iniziativa SES, ovvero i regolamenti di attuazione sulla fornitura dei servizi e sull'introduzione delle pratiche operative ai sensi del Reg. (UE) n. 923/2012 (SERA - Single European Rules

of the Air, ovvero le regole dell'aria uniche europee).

L'approvazione definitiva dei due provvedimenti normativi da parte del Comitato Cielo Unico è avvenuta nel primo trimestre 2016.

Oltre alle sessioni ordinarie, il Comitato Cielo Unico ha istituito il Gruppo di lavoro SES Vision and Strategy che ha sottoposto al Comitato, nella riunione di dicembre, la visione sulla strategia e l'attuazione del Cielo Unico Europeo da parte degli Stati Membri, in stretta connessione con il testo SES II+ sviluppato nell'ambito del Consiglio UE nel 2014.

Nel 2015 il Comitato Cielo Unico ha inoltre promosso vari workshop concernenti la bozza delle norme di attuazione relative alla fornitura dei servizi e relativa sorveglianza, e al Reg. (UE) n. 932/2012 (parte C). Ne è risultato un consistente miglioramento dei testi regolamentari proposti nei comitati successivi. Un terzo workshop ha riguardato la nuova edizione dell'ATM Master Plan, il cui testo è stato presentato al Comitato Cielo Unico n. 59.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE SPAZIO AEREO
UE	Comitato Cielo Unico Sessioni ordinarie: SSC/55 - Bruxelles, 14-15 gennaio; SSC/56 - Bruxelles, 18-19 marzo; SSC/57 - Bruxelles, 17-18 giugno; SSC/58 - Bruxelles, 21-22 ottobre; SSC/59 - Bruxelles, 15-16 dicembre Comitato d'Appello: Bruxelles, 26 febbraio SES Vision Working Group: Bruxelles, 6 maggio, 18 giugno, 29 ottobre Workshop: Fornitura dei servizi - Bruxelles, 2 marzo; Reg. (UE) n. 932/2012, Parte C - SERA - Bruxelles, 3 marzo; ATM Master Plan - Bruxelles, 29 settembre NSA Coordination Platform (NCP) Certification & Interoperability: 16° NSA Coordination Platform - WG Interoperability, Bruxelles, 14 ottobre
EASA	EASA ATM/ANS: 7° EASA ATM/ANS Standardisation meeting, Bruxelles, 12 novembre
Eurocontrol	Study Group of Alternates to the Permanent Commission: SG-4 - Bruxelles, 9 marzo; SG-5 - Bruxelles, 1° giugno; SG-6 - Bruxelles, 19 ottobre Blue Med Governing Body: Blue Med GB 8 - Malta, 15 aprile; Blue Med GB 9 - Larnaca, 24 giugno

Gestione delle crisi

L'ENAC rappresenta l'Italia all'interno del gruppo EACCC - European Aviation Crisis Coordination Cell, un organismo istituito dalla Commissione europea e da Eurocontrol con l'obiettivo di coordinare la gestione della risposta alle crisi nell'ambito della rete europea ATM. Contestualmente il Responsabile della Sala Crisi ENAC è stato designato State Focal Point all'interno della stessa EACCC.

In tale ambito l'Ente ha partecipato a meeting ed esercitazioni internazionali, dedicati in particolare: alla gestione della recente crisi legata agli attacchi terroristici di Parigi, alla crisi connessa all'incidente del volo Germanwings e alla gestione della pandemia influen-

ziale relativa al virus Ebola attraverso gli aggiornamenti dell'OMS inviati dal Ministero della Salute.

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, a partire dal 2015, l'Ente procede all'approvazione dei Crisis Manual dei vettori nazionali verificandone i contenuti per la parte relativa all'assistenza.

Nel mese di febbraio 2015, la Circolare GEN-05 è stata presentata a Montreal durante la High-Level Flight Safety Conference dell'ICAO e nel mese di novembre durante l'International High Safety Summit organizzata dalla Flight Safety Foundation.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE CRISIS MANAGEMENT
ICAO	ICAO High-Level Flight Safety Conference: Montreal, 1 - 5 febbraio
Eurocontrol	Wash-up meeting su Nuclear Emergency exercise: Bruxelles, 2 marzo
	Workshop annuale su Aviation Crisis Management: Bruxelles, 16 giugno
	Preparatory meeting su Security exercise: Bruxelles, 30 settembre - 1° ottobre
Altro	68° IASS - FSF (Flight Safety Foundation) - Presentazione Circolare GEN 05: Miami, 2 - 4 novembre

Grazie anche agli sforzi dell'Italia su questo tema, le disposizioni relative alla policy in materia di assistenza alle vittime e alle loro famiglie sono ora incluse nell'Annesso 9 ICAO.

Diritti dei Passeggeri e Qualità dei Servizi

L'ENAC ha partecipato alle riunioni del Gruppo Aviazione del Consiglio UE svoltesi nel corso del primo semestre di Presidenza lettone, finalizzate all'adozione di una proposta di revisione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91. Non è stato trovato il consenso generale su due argomenti principali: la soglia di ore di ritardo oltre la quale far scattare il diritto alla compensazione pecuniaria e la regolamentazione da applicare alla nuova fattispecie di perdita di coincidenza in transito. Rimane ancora aperta la questione relativa allo status dell'aeroporto di Ghibilterra.

In considerazione dell'attuale situazione di stallo, delle numerose sentenze della Corte di Giustizia dell'UE intervenute in materia e della necessità di arrivare a livelli di standardizzazione maggiore nelle attività di enforcement portate avanti dagli ONA (Organi-

smi Nazionali responsabili della corretta applicazione del regolamento), la decisione finale è stata quella di elaborare linee guida della Commissione, così come deciso nel 2012, per l'applicazione del Reg. (CE) n. 1107/2006 sui Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM). La DG MOVE si è riservata di predisporre la proposta di linee guida e sottoporla all'esame e approvazione degli ONA nel prossimo anno.

Riguardo alla revisione del Reg. (CE) n. 1107/2006, l'ENAC ha partecipato alla riunione annuale degli Organismi nazionali responsabili indetta dalla Commissione - DG MOVE a novembre, nella quale sostanzialmente si è continuato nello sforzo di condividere best practice e standardizzare l'approccio dei singoli Stati alle differenti problematiche emerse in fase di applicazione del Regolamento.

In tale contesto l'ENAC ha riferito in merito all'iniziativa avviata nel corso del 2015 per facilitare le persone affette da autismo ad acquisire confidenza con l'ambiente aeroportuale, assicurando la disponibilità di informazioni sui siti web dei gestori aeroportuali e l'attuazione di procedure dedicate che siano accessibili, complete e corrette come previsto dal Reg. (CE) n. 1107/2006, tenendo comunque presente l'obiettivo generale del miglioramento continuo del livello della qualità del servizio erogato ai passeggeri diversamente abili o a ridotta mobilità.

ORGANISMO	COMITATI, GRUPPI DI LAVORO, PANEL E VARI ALTRI FORUM 2015 NEL SETTORE DIRITTI DEI PASSEGGERI
UE	Gruppo Aviazione Consiglio Trasporti UE: Bruxelles, 11 giugno
	NEB - National Enforcement Bodies for Reg. n. (CE) 261/2004 - Air Passenger Rights: Bruxelles, 14 settembre
	NEB - National Enforcement Bodies for Reg. n. (CE) 1107/2006 - PRM - Passengers with Reduced Mobility: Bruxelles, 11 novembre
ECAC	FAL Sub Group on the transport of Persons with Reduced Mobility: FAL-PRM-SG-55 - Parigi, 10 febbraio; FAL-PRM-SG-56 - Parigi, 4 settembre
	FAL - Facilitation Working Group: FAL/50 - Parigi, 5 maggio - FAL/51 - Parigi, 12-13 ottobre

La Strategia europea per l'Aviazione

Il 7 dicembre 2015, la Commissione europea ha adottato una nuova Strategia Aviazione con l'obiettivo di generare crescita per le imprese europee, promuovere l'innovazione, diminuire i costi per gli utenti e aumentare la connettività.

Il documento, presentato dalla Commissione al Consiglio il 10 dicembre 2015, è stato oggetto di dibattito in seno al Summit organizzato ad Amsterdam dalla Presidenza di turno olandese il 20 e 21 gennaio 2016.

La Commissione ha individuato nella Strategia Aviazione tre priorità fondamentali:

- un'ambiziosa politica delle relazioni estere dell'Unione tesa a sfruttare i mercati in crescita, migliorando i servizi, l'accesso al mercato e le opportunità di investimento con i Paesi Terzi, garantendo al tempo stesso condizioni di parità;
- affrontare il problema dei limiti alla crescita del traffico aereo e dei servizi a terra, riducendo i vincoli di capacità e migliorando l'efficienza e la connettività;
- mantenere elevati standard di sicurezza, intesa anche come security, nell'UE, adottando una mentalità basata sulla valutazione del rischio e delle prestazioni.

In questo contesto, sono necessarie azioni dell'UE anche nei seguenti ambiti:

- rafforzare l'agenda sociale e creare posti di lavoro di alta qualità nel settore dell'aviazione;
- proteggere i diritti dei passeggeri;
- entrare in una nuova era di innovazione e tecnologie digitali;
- contribuire all'unione energetica e a una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici.

Relazioni estere

La politica delle relazioni estere dell'UE rappresenterà il centro della Strategia Aviazione, per la quale la Commissione:

- raccomanda al Consiglio il rilascio di 11 mandati a negoziare accordi globali (o verticali) sul trasporto aereo a livello UE con i seguenti Paesi e regioni: Cina; Turchia; blocco dei Paesi ASEAN (Associazione delle nazioni del sud-est asiatico: Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos/Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam); singolarmente con i seguenti Paesi del Consiglio di cooperazione del Golfo Persico: Emirati Arabi Uniti, Qatar, Bahrein, Oman, Arabia Saudita e Kuwait; Messico; Armenia;
- raccomanda all'UE l'ulteriore negoziazione di accordi bilaterali sulla safety con Cina e Giappone;
- propone di intraprendere nuovi contatti con partner strategici come l'India;
- negozierà disposizioni efficaci per la concorrenza leale nel contesto dei negoziati per accordi globali e valuterà le misure per reagire alle pratiche sleali dei Paesi Terzi e degli operatori di Paesi Terzi;
- propone la pubblicazione di linee guida relative all'applicazione del Reg. (CE) n. 1008/2008 per quanto riguarda le disposizioni in materia di proprietà e controllo delle compagnie aeree UE, per garantire una maggiore certezza del diritto a investitori e compagnie aeree.

Limiti alla crescita del traffico aereo e dei servizi a terra

Per aumentare la capacità, migliorare la sicurezza e tagliare i costi, minimizzando al contempo l'impronta ambientale del settore dell'aviazione, la Commissione:

- esorta il Parlamento europeo e il Consiglio ad adottare rapidamente le proposte del Cielo Unico Europeo (SES II+) e continuerà a cooperare con gli Stati Membri e con le altre parti interessate per la piena attuazione del Cielo Unico Europeo;
- valuterà la necessità di rivedere la direttiva sui diritti aeroportuali;
- lavorerà per monitorare l'andamento della connettività europea sia interna che esterna all'UE, individuando sia eventuali lacune che le opportune misure da adottare;
- pubblicherà orientamenti interpretativi che spieghino la normativa in vigore che disciplina gli oneri di servizio pubblico.

Mantenere elevati standard di sicurezza intesa anche come security, nell'UE

Con riferimento all'attività dell'EASA, la Commissione:

- propone un regolamento di base rivisto recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che sostituisca il regolamento (CE) n. 216/2008 attualmente in vigore, introducendo anche disposizioni sui Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR);
- presenta un documento rivisto sul programma europeo di sicurezza aerea, che illustra il modo in cui viene gestita la sicurezza oggi in Europa.

Piano d'azione triennale indicativo della Strategia europea per l'Aviazione

COMPLETAMENTO DEL PROCESSO INTERISTITUZIONALE	
2016	Revisione del Reg. (CE) n. 545/2009 sulle bande orarie
2016	Revisione del Reg. (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri
2016	SES II+: Revisione del Regolamento quadro sul Cielo Unico Europeo
2016-2017	Conclusione del processo di ratifica del protocollo di adesione dell'EU a Eurocontrol
PROPOSTE LEGISLATIVE DELLA COMMISSIONE	
2015	Revisione del Reg. (UE) n. 216/2008 (regolamento basico) introducendo anche disposizioni sui droni
2016	Misure relative alle pratiche sleali (revisione del Reg. (CE) n. 868/2004)
ATTI DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE	
2017	Revisione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo, compresa la selezione del gestore della rete
2019	Revisione del sistema di prestazioni (gate-to-gate)
DIMENSIONE INTERNAZIONALE	
2015	Autorizzazioni a negoziare accordi globali sul trasporto aereo a livello di UE
2016	Autorizzazione a negoziare accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea con la Cina e il Giappone
2016-2017	Avvio di nuovi dialoghi in materia di aviazione con i partner principali
DOCUMENTI DI ORIENTAMENTO	
2016	Orientamenti sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo
2016	Orientamenti in materia di proprietà e controllo
2016	Orientamenti sugli obblighi di servizio pubblico
2016-2017	Migliori pratiche in materia di livelli di servizio minimi per la gestione dello spazio aereo
CONTROLLO DI QUALITÀ	
2018	Codice di condotta sui sistemi telematici di prenotazione (CRS) per la distribuzione di prodotti delle compagnie aeree
STUDI E VALUTAZIONI	
2017-2018	Reg. (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei
2016-2017	Reg. (CE) n. 996/2010 sulle inchieste relative agli incidenti nel settore dell'aviazione
2016-2017	Reg. (CE) n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco dell'UE di compagnie aeree secondo criteri di sicurezza
2016-2017	Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali
2017	Direttiva 96/67/CE sui servizi di assistenza a terra