

Enac

Autorità per l'Aviazione Civile

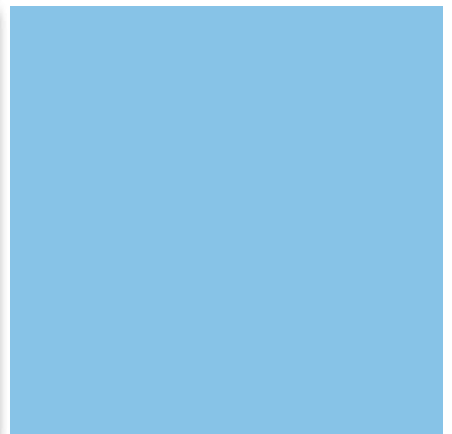
Rapporto 2009



 **ENAC**
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
GET TO CONDITIONS OF CONTRACT
 ID BY: **LITALIA** IATA-BSP **05** NON IMPONIBILE IVA /
DATE OF ISSUE **Data di** **05** ISS. AN
EMISSOR **Emissione** **5235/PD** ISS. AN
NO. OF PLACES OF ISSUE **1** FARE BASIS **NAB**
CLASS OF PASSENGER (NOT TRANSFERABLE) **RAVEL** FARE BASIS **NAB**
FROM **ROME/DAVINCI** CLASS/DAT **AZ** **N**
TO **PARIS/DEGAULLE** REVALIDATION
RESTRICTIONS **3**
NON-REFUNDABLE/NO CHGS (ISSUED IN EXCHANGE FOR)
REASON FOR **Sostituzione del biglietto**
M AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ
00YQ Elementi per il calcolo della tariffa
EQUIV. FARE PAID FORM OF PAYMENT
UR TECHNICAL **UR** TECHNICAL **UR** TECHNICAL
Componenti della tariffa
Totale





PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

Viale del Castro Pretorio 118 - 00185 Roma
Telefono 06 44596-1 • Fax 06 44596493
www.enac.gov.it

Coordinamento editoriale

Adolfo Marino - Direzione Pianificazione Strategica e Ricerca

ENAC - DIREZIONE COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

Telefono 06 44596373 • Fax 06 44596371
comunicazione@enac.gov.it

Enac
Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto 2009

Enac: Autorità per l'Aviazione Civile

Il Rapporto 2009

Vito Riggio

Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Per l'aviazione civile il 2009 – nonostante la crisi economica – è iniziato sotto i migliori auspici, con la soluzione dell'annosa vicenda Alitalia. Il passaggio dalla vecchia alla nuova Alitalia si è svolto – caso senza precedenti – senza interrompere il servizio. È un risultato che conferma l'impegno e l'attenzione del Governo nella definizione del futuro di una delle principali risorse del Paese, ottenuto grazie all'impegno di tutto il personale dell'Enac, al quale rivolgo la mia riconoscenza.

Con il solo fermo operativo della compagnia nella notte tra il 12 e il 13 gennaio l'Ente è riuscito con i team ispettivi composti da ingegneri, ispettori di volo e aeroportuali, a compiere le verifiche a chiusura di un processo avviato oltre due mesi prima.

Così il 13 gennaio 2009, con il volo da Malpensa per San Paolo del Brasile, è partita la nuova compagnia.

Con il 2009 possiamo considerare concluso anche il processo di certificazione e di affidamento in gestione della totalità della rete aeroportuale italiana: oltre quaranta aeroporti sui quali gravita il 99% del traffico aereo civile.

È il punto di arrivo di un iter iniziato nel 2003, con la certificazione degli aeroporti secondo la normativa internazionale e il successivo affidamento delle gestioni aeroportuali a società di capitali. L'Enac è arrivato in questo modo al riassetto complessivo del sistema aeroportuale italiano ponendo fine a una situazione annosa, senza ricorrere a interventi legislativi varati appositamente.

Adesso è il momento di concentrarsi sulla pianificazione del sistema aeroportuale italiano. Perciò l'Enac ha commissionato a un pool di esperti uno studio sugli aeroporti italiani, preliminare all'elaborazione del piano nazionale degli aeroporti.

Lo studio è già in avanzata fase di elaborazione e rivela carenze note e meno note. Il nostro sistema aeroportuale con scali scarsamente specializzati, rischia di risultare incapace di assecondare la futura crescita di traffico. I 132 milioni di passeggeri del 2009 saranno 160 milioni nel 2015 e quasi 200 milioni nel 2020. Dati che implicherebbero la saturazione dei nostri aeroporti se non si procede alla realizzazione di una significativa crescita delle infrastrutture.

Nella direzione di un miglioramento del livello infrastrutturale va la norma della legge finanziaria che prevede un aumento delle tariffe fino a tre euro per passeggero, subordinato all'effettiva programmazione ed avvio di investimenti urgenti, riassorbiti poi nei contratti di programma, stipulati tra l'Enac e i gestori.

Con la sottoscrizione dei contratti di programma il nuovo assetto regolatorio degli aeroporti italiani si tradurrà automaticamente in maggiore qualità dei servizi per i passeggeri perché sono previsti obiettivi dichiarati e verificati.

Siamo consapevoli della necessità di dare affidabilità ai gestori aeroportuali di fronte al sistema creditizio e di come la leva tariffaria possa costituire un volano anticiclico nel rilancio dell'intero comparto.

Va in questo senso l'elaborazione congiunta dei piani di sviluppo di Fiumicino e di Malpensa, presentati all'Enac il 14 ottobre scorso. È senz'altro una svolta di rilievo quella scaturita dalla collaborazione fra i due principali gestori aeroportuali, Sea e Adr.

Anche l'assetto istituzionale dell'Enac merita un approfondimento. Per un effettivo presidio del settore è sempre più urgente che l'Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione e controllo individuata con il nuovo codice della navigazione nell'Enac, al di là dello statuto giuridico pur importante, sia dotata di adeguati poteri decisionali. Ed è importante che l'Enac sia dotato di poteri sanzionatori effettivi, essenziali per poter agire con la necessaria autorevolezza.

Un'Autorità con un profilo istituzionale di garanzia, in un settore delicato come l'aviazione civile, deve continuare ad essere sempre al di sopra di interessi di parte e di gruppi di influenza; presidiare la sicurezza del trasporto aereo, con una pronta ricezione della normativa internazionale e puntuali verifiche sul territorio; certificare l'industria aeronautica, uno dei comparti produttivi centrali nella nostra economia; tutelare i diritti dei passeggeri garantendo loro un'alta qualità dei servizi.

Per questo è urgente che l'Enac sia dotato degli strumenti adeguati in termini di risorse umane e finanziarie per perseguire con autorevolezza i propri compiti istituzionali e per non subire rallentamenti burocratici, che oltre a incidere sull'efficienza dei processi sono quanto mai delicati nel settore aeronautico.

Gli organi dell'Enac

Presidente

Vito Riggio

Membri del Consiglio di Amministrazione

Lucio d'Alessandro

Manlio Mele

Pierluigi Musghi

Fulvio Neri

Franco Pronzato

Oberdan T. Scozzafava

Collegio dei Revisori dei Conti

Rosa Grimaccia (Presidente)

Roberto Serrentino

Novella Coppa De Donno

Direttore Generale

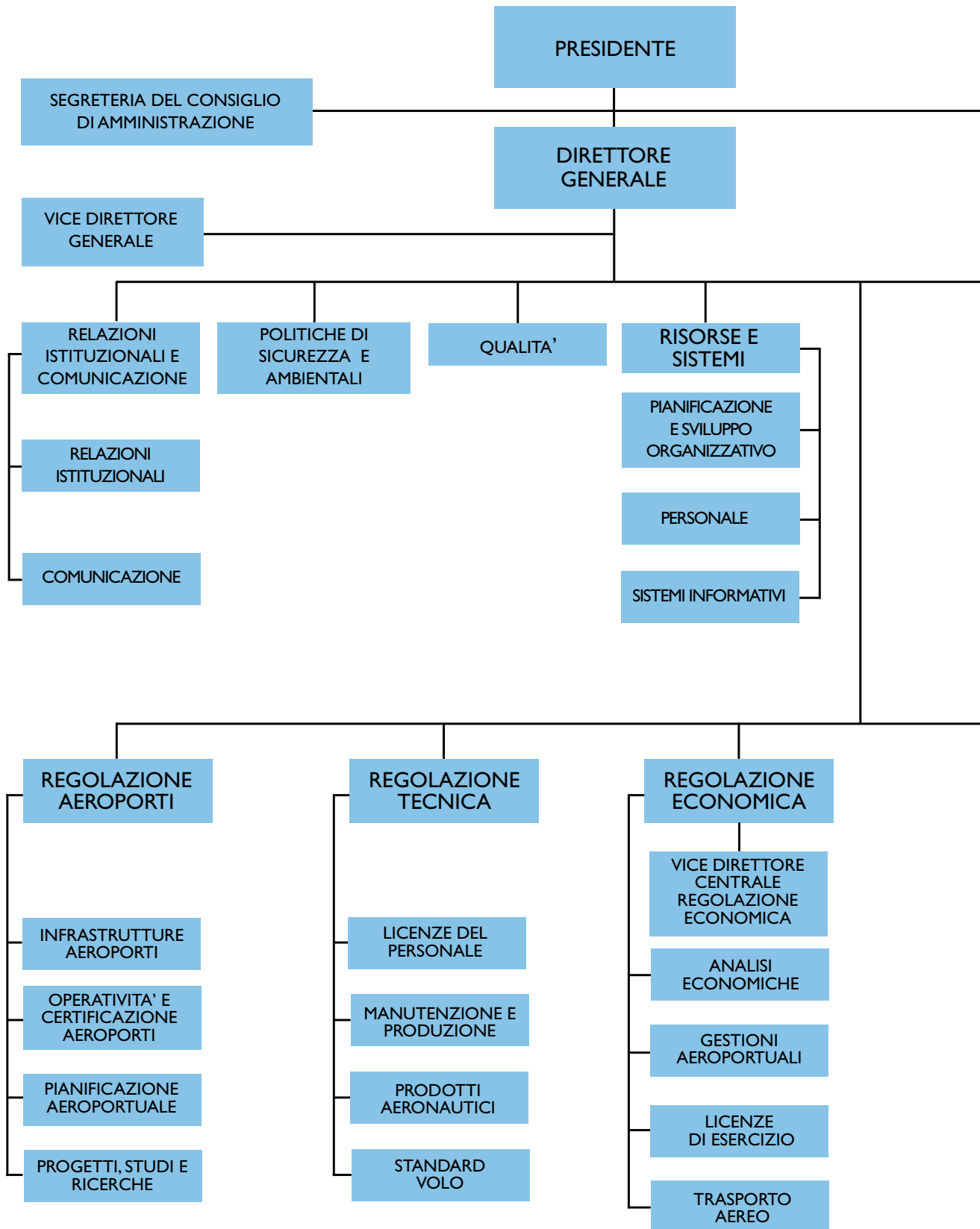
Alessio Quaranta

L'organigramma Enac

Il 9 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione dell'Enac ha approvato il Regolamento dell'organizzazione e del personale (ROP), che è rimasto in vigore fino al mese di marzo 2010.

Per tutto il 2009 la macrostruttura dell'Enac risulta costituita dalle cinque Direzioni centrali: Regolazione Aeroporti, Regolazione Economica, Regolazione Spazio Aereo, Regolazione Tecnica, Operazioni.

Le strutture di staff annoverano due Direzioni centrali (Amministrazione e Finanza, Risorse e Sistemi), a cui si aggiungono le sei direzioni dedicate a Auditing, Relazioni Istituzionali e Comunicazione, Affari legali, Politiche di Sicurezza e Ambientali, Qualità e Security, che rispondono al Direttore Generale. La Segreteria del Consiglio di Amministrazione e l'Ufficio di Presidenza si correlano direttamente al Presidente.



UFFICIO DI PRESIDENZA

AMMINISTRAZIONE
E FINANZA

CONTRATTI

INVESTIMENTI
INFRASTRUTTURALI

GESTIONE
FINANZIARIA
E BILANCIO

AUDITING

AUDITING
ESTERNO

AUDITING
INTERNO

CONTROLLO
DI GESTIONE

AFFARI
LEGALI

SECURITY

REGOLAZIONE
SPAZIO AEREO

PIANIFICAZIONE E
NORMATIVA

CERTIFICAZIONE
SERVIZI SPAZIO AEREO

OPERAZIONI

VICE DIRETTORE
CENTRALE
OPERAZIONI

REGIONALE
NORD

REGIONALE
CENTRO

REGIONALE
SUD

OPERAZIONI MILANO

OPERAZIONI TORINO

OPERAZIONI VENEZIA

Dir. Aeroportuale
BERGAMO

Dir. Aeroportuale
BOLOGNA-RIMINI

Dir. Aeroportuale GENOVA

Dir. Aeroportuale
MILANO MALPENSA

Dir. Aeroportuale
MILANO LINATE

Dir. Aeroportuale TORINO

Dir. Aeroportuale VENEZIA-
RONCHI DEI LEGIONARI

Dir. Aeroportuale VERONA

OPERAZIONI ROMA

Dir. Aeroportuale ALGHERO

Dir. Aeroportuale
ANCONA-PESCARA

Dir. Aeroportuale CAGLIARI

Dir. Aeroportuale
FIRENZE-PISA

Dir. Aeroportuale OLBIA

Dir. Aeroportuale
ROMA CIAMPINO

Dir. Aeroportuale
ROMA FIUMICINO

OPERAZIONI NAPOLI

Dir. Aeroportuale
BARI-BRINDISI

Dir. Aeroportuale CATANIA

Dir. Aeroportuale LAMEZIA

Dir. Aeroportuale NAPOLI

Dir. Aeroportuale PALERMO

Dir. Aeroportuale
REGGIO CALABRIA

Sommario

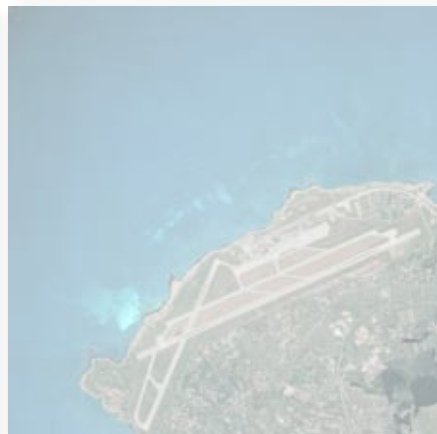
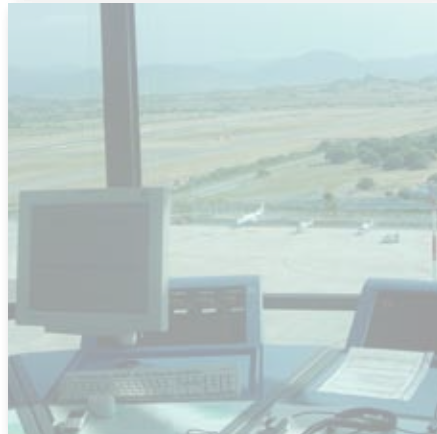
I L'evoluzione della crisi del trasporto aereo	17
1. Il quadro congiunturale del 2009	19
1.1 Ripresa economica e prospettive per il futuro	19
<i>Area Euro</i>	<i>20</i>
<i>Italia</i>	<i>21</i>
2. La crisi del trasporto aereo 2009	22
2.1 Trasporto aereo passeggeri	22
2.2 Trasporto aereo merci e posta	23
2.3 Considerazioni sull'andamento del traffico aereo passeggeri	26
3. Previsioni di traffico	28
2 La sicurezza del volo: la safety	33
1. La sicurezza del volo	35
1.1 La safety	35
<i>Compagnie aeree titolari di Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo e di COA</i>	<i>42</i>
<i>Scuole approvate</i>	<i>42</i>
<i>Attività di certificazione</i>	<i>43</i>
<i>Attività certificative più significative completate</i>	<i>44</i>
<i>Attività di certificazione più significative ancora in corso</i>	<i>44</i>
<i>Attività di ricerca</i>	<i>45</i>
1.2 Programma SAFA. Verifiche tecniche per rilascio dell'autorizzazione ai vettori extracomunitari	45
1.3 Programmazione degli interventi: bollettino SAFA	51
1.4 Analisi delle banche dati, nazionale ed europea, ed attività di "follow-up"	51
1.5 Analisi di qualità ed approvazione dei rapporti di ispezione	52
1.6 Attività di verifica degli operatori stranieri preventivamente al rilascio delle autorizzazioni	54
1.7 Programma SANA	54
1.8 Processi di certificazione e sorveglianza tecnica	57
2. Attività internazionali	58
2.1 Attività istituzionali	58
<i>La visita EASA di standardizzazione SAFA in Italia</i>	<i>59</i>
<i>Attività di cooperazione - Bando di gemellaggio con l'Albania</i>	<i>59</i>
<i>Vigilanza e controllo sui gestori ed operatori aeroportuali</i>	<i>60</i>
<i>Altre attività svolte nel 2009</i>	<i>60</i>
3 La regolazione dello spazio aereo	63
I. Regolazione dello spazio aereo	65
1.1 Premessa	65
1.2 Attività di certificazione, vigilanza e controllo	65
1.3 Attività di regolazione	67
1.4 Vigilanza sulla fornitura dei servizi dell'Aeronautica Militare	69

4	La sicurezza del volo: la security	71
1.	Security e normativa comunitaria	73
1.1	Controlli	74
1.2	Rapporti con organismi internazionali e dell'Unione Europea	74
	<i>Ispezioni all'Enac quale Autorità competente</i>	74
1.3	Il Programma Nazionale di Sicurezza	75
5	La regolazione degli aeroporti	81
1	Pianificazione aeroportuale	83
1.1	Lo studio sullo Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio	83
1.2	La struttura dello studio	83
	<i>Dossier 1 - Atlante degli aeroporti italiani</i>	83
	<i>Dossier 2 - Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo</i>	87
2	Gli aeroporti del Mezzogiorno	88
2.1	Programma PON 2000-2006	88
2.2	Programma PON Reti e Mobilità 2007-2013	88
2.3	Reti TENT	89
2.4	Pubblicazione "Eccellenze Italiane"	89
2.5	Protocollo di intesa con AKFED	89
2.6	Bando Regione Sicilia	89
2.7	Aeroporti a gestione diretta	90
	<i>Aeroporto di Pantelleria</i>	90
	<i>Aeroporto di Lampedusa</i>	91
	<i>Aeroporto dell'Urbe</i>	92
3.	La regolazione	96
3.1	Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti	96
3.2	Approvazione Master Plan aeroportuali	96
3.3	Valutazioni del rischio aeroportuale	96
3.4	Vincoli a tutela del territorio	96
3.5	Valutazione degli ostacoli e pericoli	96
3.6	Safety Management System	97
3.7	Mappe di vincolo	97
3.8	Attività di ricerca	97
6	L'ambiente	99
1.	L'ambiente	101
1.1	Il patto per l'ambiente	101
1.2	Aeroporti di Lampedusa e Pantelleria	102
2.	Protezione ambientale	104
2.1	Monitoraggio lavori delle commissioni	104
2.2	L'attività normativa	105
	<i>2.2.1 L'inquinamento acustico</i>	105

2.3	Attività internazionale e di studio	107
2.4	Cooperazione	108
3.	Rapporti con ANSV e politiche di sicurezza	109
4.	Bird Strike Committee	111
7	La regolazione economica	115
I	Monitoraggio vettori nazionali	117
1.1	Elaborazione delle Linee Guida per la regolazione tariffaria	120
1.2	Contratti di programma	121
1.3	Contratti di programma in deroga	123
1.4	Anticipazione tariffaria	123
1.5	Vigilanza sulle infrastrutture centralizzate	124
1.6	Analisi delle contabilità analitiche presentate dai gestori	125
1.7	Aggiornamento dei corrispettivi riferiti ai controlli di sicurezza in ambito aeroportuale	125
1.8	Aggiornamento dei diritti ex lege 324/76 al tasso d'inflazione	125
1.9	Reg. (CE) n. 1107/2006 - corrispettivi per Passeggeri a Ridotta Mobilità	126
1.10	Partecipazione alle attività comunitarie ed internazionali in materia di regolazione tariffaria	127
2.	Il settore del trasporto aereo	128
2.1	Diritti di traffico aereo fra Paesi	128
	<i>Negoziati bilaterali</i>	128
	<i>Negoziati Multilaterali e Attività comunitaria</i>	130
2.2	Oneri di servizio pubblico	132
	<i>Provincia Autonoma di Bolzano</i>	132
	<i>Calabria</i>	132
	<i>Toscana</i>	133
	<i>Piemonte</i>	133
	<i>Sardegna</i>	133
	<i>Sicilia</i>	134
2.3	Scioperi anno 2009	135
2.4	Autorizzazioni diritti di traffico	136
2.5	Rapporto con Eurocontrol	136
	<i>L'attività internazionale dell'Enac</i>	137

CAPITOLO I

L'evoluzione della crisi del trasporto aereo



Passenger Ticket and Baggage Check form for LITALIA. The form includes the following details:

- Carrier: LITALIA
- Origin: ROME/DAVINCI
- Destination: PARIS/DEGAULLE
- Class: AZ N
- Flight Number: 5235
- Issue Date: 05
- Form Type: ON-REFUNDABLE/NO CHGS
- Barcode: W AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ
- Payment Method: UR (EQUIV FARE PAID)

Handwritten annotations on the form include circled numbers 1 through 4 and a red arrow pointing to the 'Elementi per il calcolo della tariffa' section. A blue 'F' stamp is also visible.





L'evoluzione della crisi del trasporto aereo



I. Il quadro congiunturale del 2009

I.1 Ripresa economica e prospettive per il futuro

A partire dal III trimestre 2009 l'economia mondiale ha iniziato a registrare una timida ripresa, con andamenti differenziati a seconda delle diverse aree: nei paesi avanzati il recupero è stato piuttosto modesto, mentre nelle economie emergenti decisamente più accelerato. Sebbene la recessione sia alle spalle, questa crescita nella maggior parte dei paesi industrializzati sarà caratterizzata da una modesta velocità, con livelli di domanda ed attività molto distanti dai valori pre-crisi.

Nel breve periodo la ripresa sarà inoltre discontinua, in quanto essenzialmente ascrivibile all'impatto degli interventi di stimolo monetario e fiscale ed all'accelerazione del commercio internazionale.

Un sostegno più duraturo al recupero dell'attività economica è strettamente agganciato al progressivo miglioramento delle condizioni di finanziamento, sulle quali permangono tuttavia ancora fattori di incertezza.

I maggiori organismi economici internazionali sono concordi nel ritenere che la ripresa dell'economia mondiale sia essenzialmente ascrivibile al recupero degli scambi, trainati dalla domanda proveniente dai paesi emergenti e che il contributo alla ripresa riconducibile a consumi ed investimenti sia stato estremamente limitato, specie nelle economie avanzate.

La crescita dei consumi è frenata dalle difficoltà sul mercato del lavoro, dall'esaurirsi delle politiche di sostegno ai redditi, e dal minor ricorso al debito. Anche gli investimenti, la componente del PIL maggiormente colpita dalla crisi (in fase recessiva sono scesi del 19% in USA e del 12,5% nella zona euro), stanno recuperando a ritmi molto lenti, a causa dell'eccesso di capacità produttiva che è ai massimi storici.

In termini generali si è riscontrato che l'intensità del recupero delle attività economiche è stata pressoché proporzionale alla gravità della caduta.

Ad esempio, il settore automobilistico che aveva perso anche più del 50% è stato quello che, grazie agli incentivi, ha segnato il recupero più significativo: +78% in Giappone, +47% in Germania, +13% in Italia.

L'espansione della domanda sta sostenendo anche i recuperi dei beni intermedi e di investimento, che nella recessione avevano conosciuto contrazioni consistenti. Tra i beni intermedi, si cita ad esempio la produzione tessile che in Italia ha recentemente registrato un +16.5% ed in Germania un +11%.

I beni di consumo non durevoli, viceversa, hanno registrato una recupero più moderato, a fronte di una maggior tenuta degli stessi nel corso della recessione, in quanto caratterizzati da una domanda meno ciclica.

Tra i segnali più significativi della ripresa economica annotiamo i seguenti:

- Accelerazione e crescita del PIL negli Usa, Giappone, Area euro, Economie Emergenti dell'Asia ed America Latina.
- Crescita dell'indice PMI (indice mondiale dei responsabili degli acquisti) che in dicembre si è attestato a 53.4, da 51.7 nel mese precedente, segnalando una crescita



dell'economia mondiale riconducibile principalmente al settore manifatturiero.

- Crescita del commercio mondiale grazie alla ripresa degli ordini, alla crescita della produzione industriale ed alla fine del decumolo delle scorte.
- Miglioramento del clima di fiducia di famiglie ed imprese.
- Attenuazione della caduta dell'occupazione negli USA ed in Giappone.
- Allentamento delle tensioni finanziarie e della stretta al credito bancario.
- Normalizzazione dei mercati interbancari e miglioramento delle condizioni patrimoniali delle maggiori banche internazionali che, nell'insieme, nel III trimestre 2009, hanno conseguito profitti maggiori delle attese.

Le più recenti previsioni degli organismi internazionali per il 2010 sono state dunque, moderatamente, riviste al rialzo (allegato n° 1) : quelle dell'OCSE segnalano un aumento del 2% del PIL nell'insieme delle economie avanzate, mentre la crescita tornerebbe a ritmi sostenuti in Cina, India e Brasile, trainata da una più consistente dinamica della domanda interna.

In prospettiva, stando agli indicatori anticipatori, si rafforzano i segnali di un ulteriore miglioramento delle prospettive economiche, sebbene permangano incertezze circa la sostenibilità della ripresa mondiale a lungo termine, per la natura provvisoria di alcuni fattori quali il ciclo delle scorte e le azioni di stimolo macroeconomico intraprese a sostegno dell'economia nel breve periodo.

Area Euro

Dopo 5 cali consecutivi, nel III trimestre 2009 il PIL della zona euro è tornato a crescere dello 0,4% sul periodo precedente. Nel complesso dell'area la dinamica positiva è ascrivibile oltre che agli interventi di politica fiscale e monetaria anche alla ripresa delle esportazioni e del commercio internazionale ed alla crescita del valore aggiunto nell'industria, a fronte del ristagno del settore terziario, dell'agricoltura e del settore delle costruzioni.

La domanda interna permane debole: i consumi delle famiglie hanno continuato a ristagnare ed il risparmio a titolo precauzionale permane elevato.

Analogamente gli investimenti, risentendo dell'eccesso di capacità e dei profitti limitati, stentano a riprendersi.

Secondo le prospettive della BCE, la crescita attesa resterà al di sotto di quanto verificatosi nelle precedenti recessioni e sarà discontinua, considerata l'esigenza di risanamento dei bilanci di molti settori produttivi e l'effetto del contenimento dei consumi esercitato dalle prospettive sfavorevoli sul mercato del lavoro.

Inoltre, il basso grado di utilizzo della capacità produttiva potrà impattare negativamente sugli investimenti, sicché la disoccupazione nell'area euro dovrebbe seguire ad aumentare, attenuando pertanto la crescita dei consumi.

Di conseguenza, ci si attende, per l'area euro, una ripresa moderata nel 2010 ed un processo di recupero discontinuo: dopo una crescita dello 0,8% nella media del 2008, la crescita del PIL si collocherebbe a circa -4% nel 2009, per recuperare allo 0,1/1,5 nel 2010 ed allo 0,2/2,2 nel 2011.





Italia

In Italia, dove per il grosso peso dell'industria manifatturiera si è registrata una forte contrazione dell'attività, il PIL è tornato a crescere nell'estate del 2009 (+0,6% sul trimestre precedente) dopo ben 5 trimestri consecutivi di contrazione, e la ripresa, seppur a ritmi deboli, è continuata anche nell'ultima parte del 2009.

La ripresa economica resterà debole nell'anno in corso, frenata principalmente dalla debolezza della domanda interna, ed il PIL italiano tornerebbe ad espandersi solo a partire dal 2011, riflettendo la progressiva ripresa del commercio internazionale e del mercato del lavoro.

In prospettiva, le componenti interne della domanda darebbero un contributo assai esiguo alla ripresa, a causa dello stentato recupero di investimenti e consumi, frenati questi ultimi dal continuo deteriorarsi del mercato del lavoro (il tasso di disoccupazione continua infatti a crescere: +8,3 % in novembre).

La timida ripresa sarebbe viceversa sostenuta dalla domanda estera: l'inversione di tendenza nella dinamica del PIL avrebbe infatti riflesso il nuovo impulso delle esportazioni, a livello internazionale.

Al riguardo si tenga tuttavia presente che sulle esportazioni italiane grava la perdita di competitività di prezzo delle merci nazionali, riconducibile questa oltre che all'apprezzamento dell'euro, anche al più forte aumento dei costi unitari del lavoro rispetto ai paesi concorrenti.

2. La crisi del trasporto aereo 2009

2.1 Trasporto aereo passeggeri

Nel I semestre del 2009 si era assistito all'acuirsi della crisi del trasporto aereo cominciata a metà del 2008, anno in cui si era registrata una flessione complessiva del 2%.

La contrazione della domanda aveva raggiunto l'8% nei primi sei mesi del 2009, andamento dovuto soprattutto alla componente internazionale. Tale tendenza è però rallentata con il passare dei mesi: a gennaio aveva raggiunto il -15%, mentre a giugno si è fermata al -5% e, da settembre, la domanda ha ricominciato a crescere.

Tabella I

Il trasporto aereo di passeggeri: andamento della domanda nel 2009

AEROPORTO	Nazionale		Internazionale		Transito		Totale	
	Passeggeri	Var%	Passeggeri	Var%	Passeggeri	Var%	Passeggeri	Var%
Bari	2.185.024	20,6	612.238	-5,8	24.304	-10,9	2.821.566	13,4
Bergamo	1.748.303	50,9	5.395.900	1,8	13.218	-23,2	7.157.421	10,5
Bologna	1.429.135	19,5	3.289.872	12,4	55.690	-40,7	4.774.697	13,2
Cagliari	2.565.031	5,4	748.803	53,5	15.174	263,9	3.329.008	13,8
Catania	4.709.622	0,2	1.192.684	-9,5	29.286	-11,1	5.931.592	-2,0
Lamezia Terme	1.322.778	11,2	314.243	2,7	7.623	14,5	1.644.644	9,5
Milano LIN	5.833.593	-13,0	2.460.246	-3,8	1.260	-20,8	8.295.099	-10,5
Milano MXP	3.037.904	-1,4	14.311.698	-10,2	202.033	-2,6	17.551.635	-8,7
Napoli	2.933.871	-3,6	2.345.517	-7,9	31.577	-19,4	5.310.965	-5,7
Olbia	1.099.777	-3,2	522.168	-13,6	49.960	32,5	1.668.905	-6,0
Palermo	3.651.227	1,8	699.336	-16,4	22.484	14,5	4.373.047	-1,5
Pisa	1.096.178	16,0	2.900.145	-3,2	15.202	3,1	4.011.525	1,4
Roma CIA	970.945	64,8	3.786.772	-8,8	105	-81,3	4.757.822	0,3
Roma FCO	12.562.522	-6,7	20.852.594	-2,4	392.977	-4,4	33.808.093	-4,0
Torino	1.929.749	-2,2	1.277.949	-10,2	12.878	-20,0	3.220.576	-5,6
Venezia	1.716.136	2,9	4.972.934	-4,0	12.619	-58,0	6.701.689	-2,6
Verona	1.215.696	-4,3	1.819.724	-13,2	23.229	-13,3	3.058.649	-9,9
Totale aeroporti con traffico pax superiore a 1 milione	50.007.491	0,1	67.502.823	-4,5	906.619	-99,2	118.416.933	-2,6
Totale aeroporti con traffico pax inferiore a 1 milione	5.932.807	9,8	5.998.939	-6,5	110.942	-9,3	12.042.688	0,9
TOTALE	55.940.298	1,1	73.501.762	-4,7	1.017.561	-8,1	130.459.621	-2,3

Fonte: Assaeroporti

La diminuzione del traffico aereo passeggeri nel 2009 è stata pari a -2,3% (risultato che è la combinazione di una contrazione notevolmente sostenuta del trasporto internazionale e di una flessione invece più contenuta di quello nazionale).

Tale andamento negativo è stato determinato dalla dinamica rilevata nella prima parte dell'anno mentre il II semestre del 2009 è stato certamente un periodo di ripresa per il traffico aereo passeggeri (le singole variazioni mensili, negative fino ad agosto, sono diminuite progressivamente e a partire da settembre presentano segno positivo).

Le diminuzioni più significative si sono rilevate sullo scalo di Roma Fiumicino (-4%), sullo scalo di Milano Malpensa (-8,7%) e su quello di Milano Linate (-10,5%).

Si segnala che i dati che riguardano Malpensa non sono omogenei. Infatti il forte calo re-

registrato nei primi 3 mesi del 2009 risente unicamente del fatto che nello stesso periodo del 2008 Alitalia era ancora presente in maniera incisiva sullo scalo lombardo. A partire da aprile 2009 (dato omogeneo e comparabile con il 2008), Malpensa ha registrato una situazione positiva nonostante gli effetti della crisi mondiale; è infatti tra i pochi aeroporti in Europa ad avere registrato una crescita dei propri passeggeri (aprile – dicembre 2009 +3%). Questa tendenza è confermata dalla crescita del 12% del traffico passeggeri su Malpensa (gen.- dic. 2009) se si esclude il gruppo Alitalia.

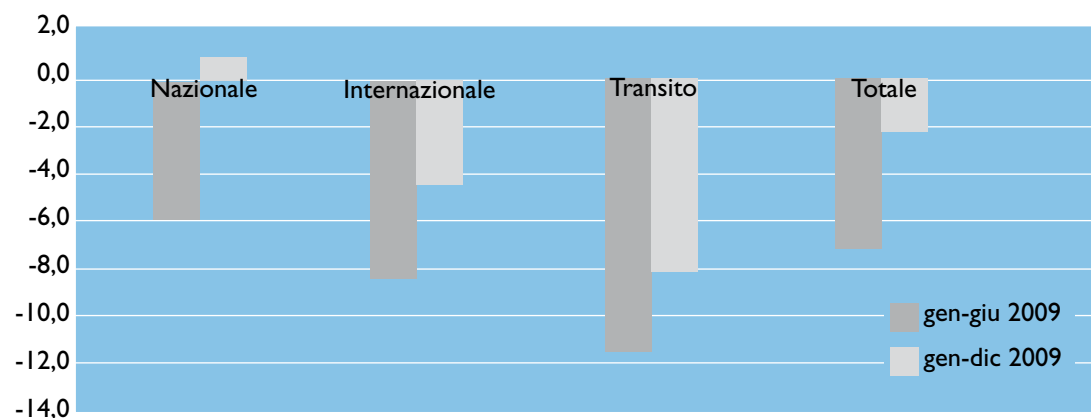
Sempre in Lombardia si è registrato l'incremento di traffico più rilevante: a Bergamo infatti i passeggeri sono aumentati del 10% rispetto al 2008.

Incrementi percentuali significativi, seppur di minore entità in termini assoluti, si sono rilevati anche a Trapani e a Bologna. Sullo scalo di Trapani i passeggeri sono raddoppiati (100,7%) e sullo scalo di Bologna la variazione percentuale ha raggiunto il 13,2%. In tutti e tre i casi indicati, la variazione in aumento è legata essenzialmente alla maggiore attività operativa dei settori "low-cost".

Tabella 2

Indicatori della domanda di trasporto aereo passeggeri nel 2009 -Variazioni % rispetto al 2008

	gen-giu 2009	gen-dic 2009
Nazionale	-5,9	1,1
Internazionale	-8,7	-4,7
Transito	-11,6	-8,1
TOTALE	-7,5	-2,3



Fonte: Assaeroporti

2.2 Trasporto aereo merci e posta

Nel 2009 il trasporto aereo di merci e posta ha continuato a diminuire e complessivamente si è verificata una contrazione del traffico del -15,4%, andamento che risulta analogo sia per le merci, (90% del totale movimentato) con una flessione in percentuale del -15,8%, sia per la posta (10% del traffico) che registra su base tendenziale un calo dell'11%.

Come per i passeggeri, l'analisi delle singole variazioni mensili offre però spunti di riflessione positivi: nel 2009, oltre a risultare decrescenti da gennaio a settembre, quelle



tendenziali di ottobre sono state positive di quasi due punti percentuali.

Gli unici aeroporti caratterizzati da dinamiche positive del trasporto aereo merci e posta nel 2009 sono, come già verificatosi nel 2008, Bologna e Venezia. Nel primo caso, il traffico è aumentato in percentuale del +3,1% e nel secondo del +6%. In entrambi i casi, però, i risultati positivi sono determinati esclusivamente dalle dinamiche rilevate nella prima parte dell'anno. Gli ultimi dati disponibili rilevano che l'andamento del traffico nella seconda parte dell'anno riporta variazioni in decremento (vedi Tabella 3).

Passando alle situazioni negative, la flessione più elevata è stata rilevata sullo scalo di Milano Malpensa, dove la riduzione delle tonnellate movimentate è stata complessivamente di 86 mila, corrispondenti ad un calo del 17,3%.

A seguire, la seconda maggior riduzione si riscontra a Bergamo, dove la flessione è stata di 22 mila tonnellate, corrispondenti ad una riduzione del 18% rispetto allo stesso periodo del 2008.

La terza flessione più significativa si è registrata invece sullo scalo di Roma Fiumicino, dove il traffico ha subito una flessione di circa 19 mila tonnellate, ossia -9,3% (dato al quale hanno contribuito sia le merci sia la posta).

Seppur con valori assoluti molto più contenuti, continuano ad essere particolarmente negative le dinamiche relative a Pisa (per il centro) ed a Treviso e Torino (per il nord).

Nello scalo toscano il traffico merci, che nel 2008 era già diminuito del 24%, si è quasi dimezzato nel 2009 (-47,6%). A Treviso, dopo la flessione del 50% rilevata nel 2008, il traffico è ulteriormente diminuito (-68%). Infine, a Torino, il traffico ha subito una flessione in valore assoluto di quasi 5 mila tonnellate risultando così poco più della metà (-41,2%) di quanto realizzato nello stesso periodo dell'anno precedente (che si era chiuso con una riduzione complessiva del 14%).

Tabella 3

Il trasporto aereo di merci e posta: andamento nel 2009

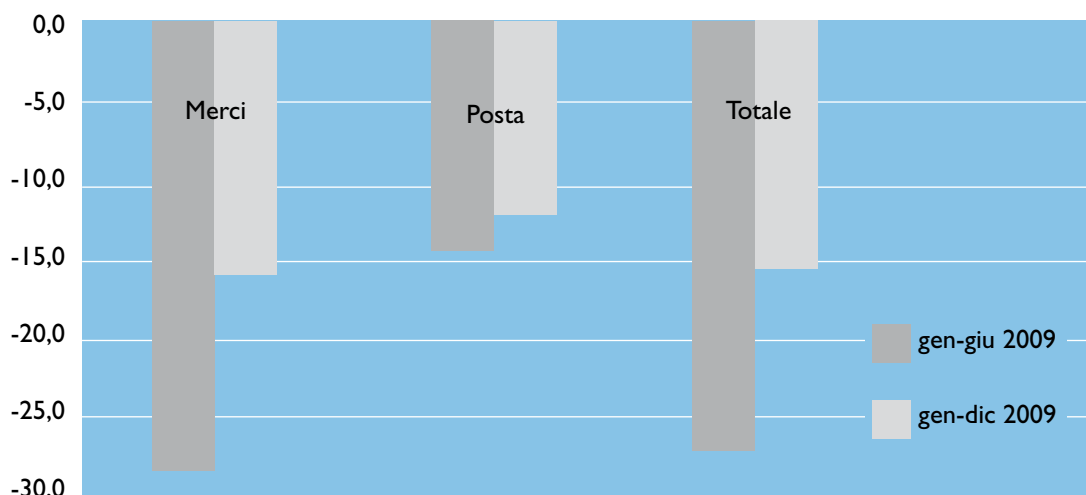
AEROPORTO	Merci avio		Merci superficie		Totale merci		Posta		TOTALE	
	tonnellate	var%	tonnellate	var%	tonnellate	var%	tonnellate	var%	tonnellate	var%
Ancona	4.640	-15,5	11	-57,7	4.651	-15,7	965	4,3	5.616	-12,8
Bari	268	-80,3			268	-80,3	1.786	-29,8	2.054	-47,3
Bergamo	99.573	-18,6	781	491,7	100.354	-18,0			100.354	-18,0
Bologna	24.629	-0,2			24.629	-0,2	2.698	48,6	27.329	3,1
Brescia	4.862	-49,2	33	-40,0	4.895	-49,1	31.175	2,7	36.070	-9,8
Cagliari	1.957	-22,8			1.957	-22,8	2.016	-14,4	3.973	-18,8
Catania	6.353	13,0	8	-80,5	6.361	12,3	2.168	-31,0	8.529	-3,2
Genova	359	-5,3	3.136	-18,9	3.496	-17,7	1.171	10,1	4.668	-12,1
Milano LIN	13.655	-14,9			13.655	-14,9	3.372	-15,0	17.027	-14,9
Milano MXP	333.721	-17,3			333.721	-17,3	10.328	-16,5	344.047	-17,3
Napoli	1.068	-23,1	2.192	0,5	3.259	-8,6	2.394	7,3	5.655	-2,5
Palermo	1.245	-41,2			1.245	-41,2	2.063	-6,3	3.308	-23,4
Pescara	1.235	-43,1			1.235	-43,1	1.196	2,3	2.431	-27,2
Pisa	4.852	-42,0	1.052	-35,7	5.900	-41,0	105	-92,8	6.005	-47,6
Roma CIA	16.983	-13,5			16.983	-13,5		-100,0	16.983	-13,5
Roma FCO	126.983	-7,6			126.983	-7,6	12.005	-23,9	138.988	-9,3
Torino	1.253	0,3	5.299	-40,3	6.553	-35,3	388	-76,8	6.942	-41,2
Treviso	2.763	-68,0			2.763	-68,0		-100,0	2.763	-68,0
Venezia	25.155	20,8	6.112	-23,8	31.268	8,4	1.264	-31,4	32.533	6,0
Verona	400	-25,1	5.783	-17,1	6.183	-17,7	152	2940,0	6.335	-15,7
Totale aeroporti con movimentazione superiore a 4 mila tonnellate	671.954	-15,4	24.407	-23,3	696.359	-15,7	75.246	-11,4	771.610	-15,3
Totale aeroporti con movimentazione inferiore a 4 mila tonnellate	3.016	-25,3	1.376	-50,3	4.394	-35,4	2.467	-3,2	6.681	-26,7
TOTALE	674.970	-15,4	25.783	-25,4	700.753	-15,8	77.713	-11,1	778.471	-15,4

Fonte: Assaeroporti

Tabella 4

Indicatori del trasporto aereo di merci e posta nel 2009 - Variazioni % rispetto agli stessi periodi del 2008

	gen-giu 2009	gen-dic 2009
Merci	-28,4	-15,8
Posta	-14,1	-11,1
TOTALE	-27,1	-15,4



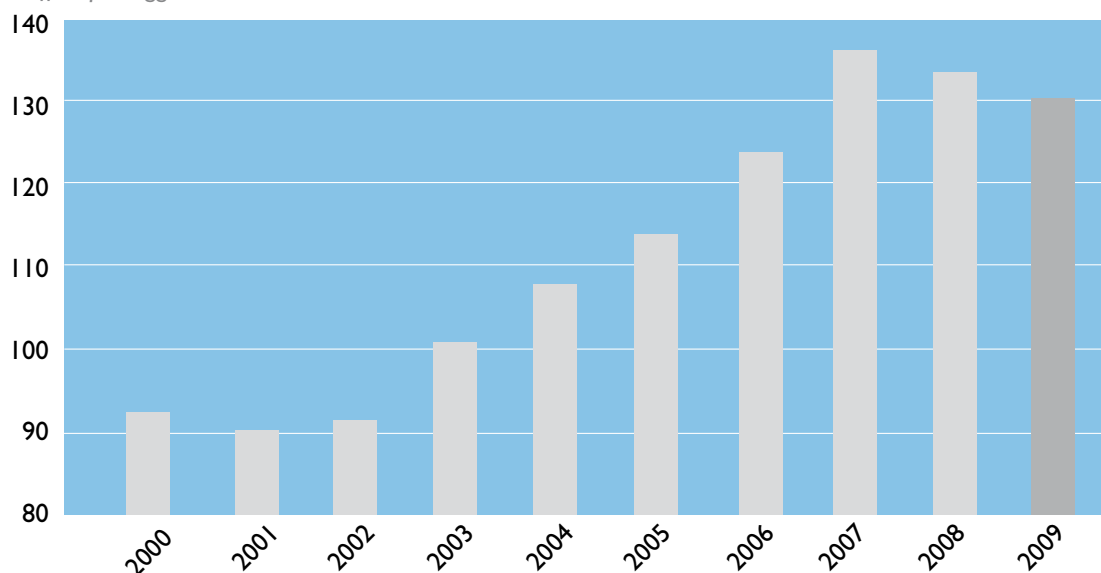
Fonte: Assaeroporti

2.3 Considerazioni sull'andamento del traffico aereo passeggeri

Nel 2009 vi è stata una forte diminuzione dei passeggeri per le compagnie aeree europee. Si è registrata una perdita del 5,8% rispetto al 2008, pari a 20 mln di passeggeri (da 346 mln a poco meno di 326 mln). Tale diminuzione è di gran lunga superiore a quella registrata nel 2002 in conseguenza degli attentati dell'11 settembre 2001 (14 mln). Nel dettaglio, il traffico in Europa è calato del 5,3%, quello nel Nord Atlantico del 5,6% e nell'Estremo Oriente del 5,9%. In Italia si registra una flessione del 2,3%.

Tabella 5

Traffico passeggeri in Italia

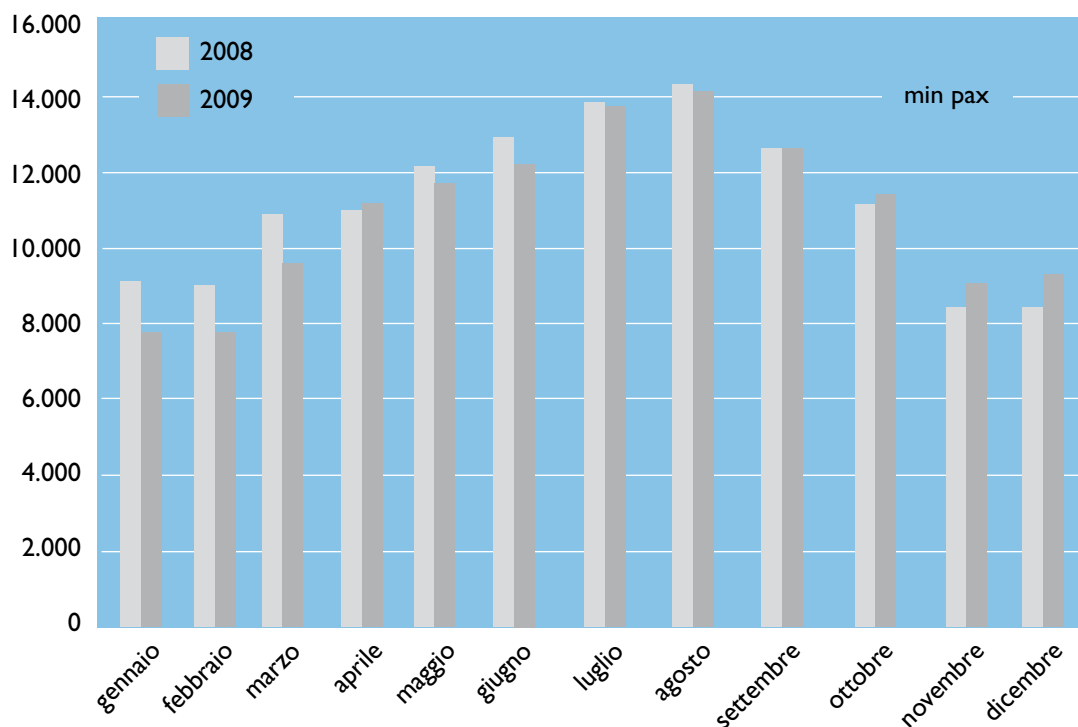


Fonte: Assaeroporti

Analizzando i dati mensili del 2009, si nota come dalla fine della stagione estiva alla fine dell'anno, si registra un numero dei passeggeri superiore rispetto al 2008. Nel mese di dicembre vi è stato un aumento del 10,4% rispetto all'anno precedente.

Tabella 6

Andamento mensile traffico passeggeri 2009 vs. 2008

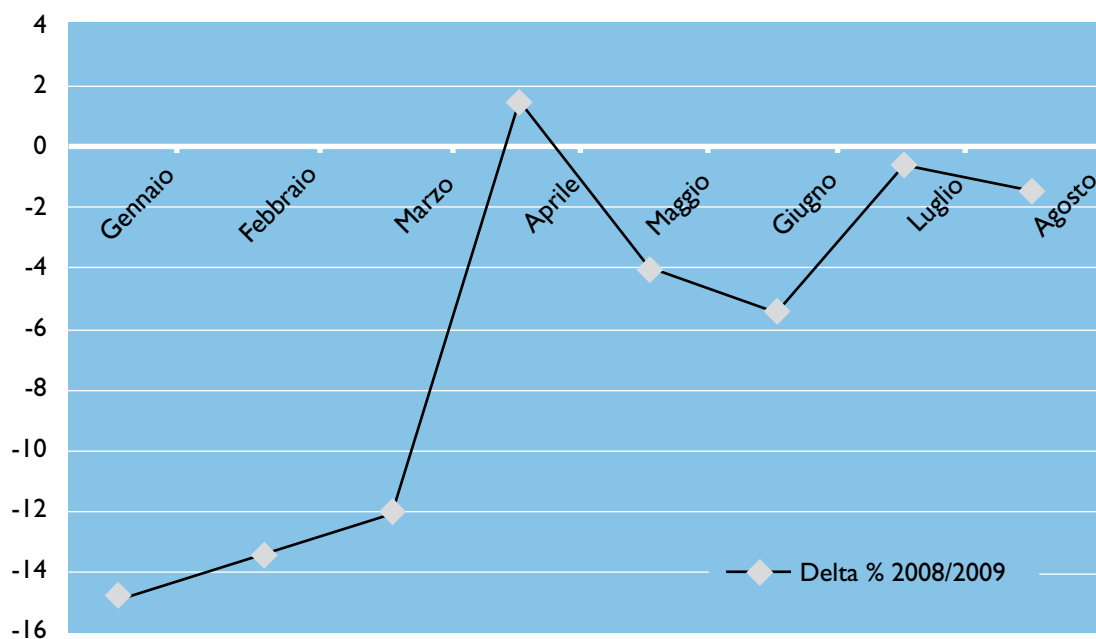


Fonte: Assaeroporti

Nel grafico sotto riportato si evidenzia quanto appena detto. Nonostante la crisi economica, nel mese di aprile 2009 il traffico passeggeri è stato addirittura superiore all'aprile dell'anno precedente (rispettivamente 11,1 e 10,9 mln pax).

Grafico 1

Andamento mensile traffico passeggeri 2009 vs. 2008



Fonte: Assaeroporti

3. Previsioni di traffico

Nel *Rapporto 2008* dell'Enac si era fissato l'obiettivo di interpretare e prevedere, per quanto possibile, l'effetto che la crisi reale dell'economia mondiale avrebbe avuto sulle performance degli operatori del settore aereo e, più nel dettaglio, come avrebbe reagito la variabile del traffico sia a livello nazionale che internazionale. Si è concordato con la quasi totalità degli analisti di settore, che hanno configurato il 2009 come l'"annus horribilis" del trasporto aereo, senza sottovalutare i possibili segnali di ripresa che traspaiono dalle aspettative della maggior parte degli enti di ricerca mondiali relativamente a molte variabili macroeconomiche.

Nel precedente *Rapporto 2008* è stato applicato principalmente il modello stimato da ICAO¹ (2007) utilizzando i dati – prodotti dai principali centri studio italiani e stranieri – sulle variabili determinanti il traffico passeggeri e merci determinando, in tal modo, un range di valori all'interno del quale si è ritenuto sarebbe ricaduto il dato reale del 2009. Per quanto riguarda la previsione relativa all'andamento della componente dei passeggeri, c'è da sottolineare come il valore italiano di consuntivo 2009, -2,1%, sia ricaduto esattamente all'interno dell'intervallo che si è stimato [tra 0 e -2,67%]; per quanto concerne invece il valore di consuntivo 2009 relativo al traffico merci (-15,8%), le previsioni effettuate sono state meno negative (stima compresa tra -6,33% e -2,84%), sebbene in quella sede si sia giustamente sottolineato come tale componente del traffico, essendo legata ad una pluralità di condizioni esterne (tra cui, tra le altre, la capacità di acquisto – domanda – dei paesi terzi), avesse di per sé una maggiore volatilità e, dunque, sensibilità al variare delle condizioni esterne: tale disallineamento è attribuibile principalmente alla sottostima del crollo delle esportazioni che nella realtà italiana ha registrato un dato negativo pari al -19% nel 2009, mentre il dato previsionale che è stato implementato, nella versione più pessimista, non andava oltre il -5,5%.

Inoltre è possibile che l'ipotesi alla base della stima del modello ICAO, che prevedeva tra l'altro "stabilità in termini reali dei costi unitari per passeggero e merce" sia stata alterata dal forte incremento del prezzo del petrolio che nel 2009 è quasi raddoppiato (da \$ 47 a \$ 79 al barile).

Applicando gli stessi modelli econometrici ai dati delle variabili macroeconomiche sviluppate tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009 dai principali istituti di ricerca, nel precedente *Rapporto 2008* si è cercato di fornire un'interpretazione numerica anche dell'andamento del traffico per il 2010, prevedendo un intervallo del traffico passeggeri italiano ed europeo pari rispettivamente a [min -0,13% e max +1,02%] e [min +0,25%; max +1,52%]; per quanto riguarda la componente merci, rispettivamente [min +2,30% e max +4,60%] e -4,14%. In questa maniera, a parte la stima del traffico merci su base europea, si è condivisa l'idea che al crollo del 2009 sarebbe seguita una timida ripresa dell'economia globale, che avrebbe agito da stimolo per la domanda sia di traffico *business* che *leisure*. La correttezza di tale impostazione viene del resto avvalorata dalle previsioni appena prodotte da Eurocontrol², che in termini movimenti fornisce un intervallo compreso tra -0,5% e +4,5% per poi attestarsi nel 2011 attorno a una media del +2,6%. Sulle mede-

1 ICAO (2007), *Outlook for Air Transport to the Year 2025*, Cir313/AT134.

2 EUROCONTROL (2009), *Medium-Term Forecast, Flight Movements 2010 - 2016*, Volume 2 – Update 24/02/2010.



sime previsioni si pone anche IATA ³ per cui, in generale, nel contesto europeo il traffico passeggeri nel 2010 dovrebbe crescere complessivamente del 4,2%.

Tuttavia, sebbene anche i risultati finanziari mostrino una sostanziale inversione di tendenza, IATA non manca di osservare che la ripresa stia avvenendo a “due velocità”, per cui a fronte di un evidente recupero dei mercati delle economie emergenti (Asia, America Latina e Medio Oriente) si assiste ad una sostanziale vischiosità nei paesi con economie capitalistiche mature (in particolare Nord America ed Europa). Non a caso è prevista per il 2010 ancora una riduzione dei profitti netti per le compagnie dei Paesi a capitalismo avanzato, mentre per quelle dei paesi emergenti è stimata una crescita media del 2%.

Si può, dunque, sostenere che il modello ICAO applicato nel precedente Rapporto 2008 abbia fornito risultati coerenti. Per questa ragione, prima di procedere effettuando previsioni a partire da un modello strutturato in maniera differente si applicheranno le nuove proiezioni sulle variabili macroeconomiche riportate nei paragrafi precedenti alla vecchia struttura le cui premesse metodologiche si riportano qui di seguito:

$$y = ax_1^{b_1} x_2^{b_2} \quad (0.1)$$

dove:

y rappresenta il numero di passeggeri (o merci) trasportati;

x_1 è la variabile che approssima i fattori di domanda (rispettivamente Pil e Esportazioni);

x_2 è la variabile che approssima i fattori di prezzo (guadagno per unità-passeggero o unità-merce trasportata)

3 IATA (2010), FINANCIAL FORECAST, Update March 2010.

Linearizzando il modello dell'equazione 0.1, le stime ICAO si sono basate su due modelli previsionali che stimano rispettivamente l'elasticità del traffico passeggeri (0.2) e merci (0.3) a domanda e prezzi.

$$PTraff = 2,1 + 1,27 P_{il} - 0,34 CPU \quad (0.2)$$

$$Mtraff = 8,59 + 1,15 Esp - 0,31 CMU \quad (0.3)$$

dove:

$PTraff$ rappresenta il traffico passeggeri;

$Mtraff$ rappresenta il traffico merci;

CPU è il costo unitario per passeggero;

CMU è il costo unitario per merce.

Le stime sono state effettuate attraverso la metodologia dei minimi quadrati sulle serie storiche delle variabili aggregate a livello mondiale¹.

Tabella 7

Previsione sull'andamento del traffico passeggeri 2010-2011

	Italia		Europa	
	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>min</i>	<i>max</i>
2010	2,9	3,5	2,22	4
2011	3,38	3,8	2,35	4,9

La tabella 7 mostra i risultati applicando i dati previsionali della domanda aggregata italiana ed europea al modello (0.2). È importante rammentare come, in assenza di indicazioni certe – e coerentemente con le ipotesi formulate dalla stessa ICAO – si è ipotizzata una sostanziale stasi del costo unitario per passeggero nel corso del 2010-2011.

I dati disponibili di gennaio 2010 sembrano indicare la strada di una ripresa rispetto al forte decremento dell'anno precedente (+11,6%). Occorre, tuttavia, premettere che gennaio 2009 è stato, probabilmente, uno dei mesi più difficili della storia del trasporto aereo italiano e, dunque, l'ottimo risultato va mitigato da questa considerazione. A conferma, infatti, se si paragona il numero di passeggeri di gennaio 2010 con quello di gennaio 2008, si scopre che il dato di quest'anno è inferiore per più del 5% rispetto a quanto rilevato due anni or sono. Peraltro, va tenuto presente che molti vettori tradizionali, per attrarre nuovi passeggeri e arginare gli effetti della concorrenza low-cost/fare hanno proposto tariffe molto vantaggiose su numerose tratte: questo elemento potrebbe essere alla base dei risultati finanziari negativi di cui si discuteva in precedenza e, dunque, è ragionevole nutrire dubbi sulla sostenibilità di tale strategia di prezzo nel medio/lungo periodo. L'invito alla prudenza è dunque d'obbligo anche alla luce del fatto che tutti gli operatori del settore aereo stanno subendo sostanziali evoluzioni qualitative in termini operativi i

¹ Per una argomentazione più esaustiva del modello si rimanda alla fonte dell'ICAO (2007) e a "Le prospettive del trasporto aereo italiano nel quadro della crisi economico-finanziaria mondiale" Enac (2009).

cui risultati, probabilmente, saranno visibili e valutabili quando si consolideranno, ossia di certo non prima della prossima annualità.

Tabella 8

Previsione sull'andamento del traffico merci 2010-2011

	Italia		Europa	
	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>min</i>	<i>max</i>
2010	11,58	13,19	9,28	15,03
2011	12,16	13,42	9,39	16,09

La tabella 8 mostra i risultati applicando i dati previsionali delle esportazioni italiane ed europee al modello (0.3). È importante rammentare, come nel caso del traffico passeggeri, che in assenza di indicazioni certe – e coerentemente con le ipotesi formulate dall'ICAO – si è ipotizzata una sostanziale stasi del costo unitario per merce nel corso del 2010-2011.

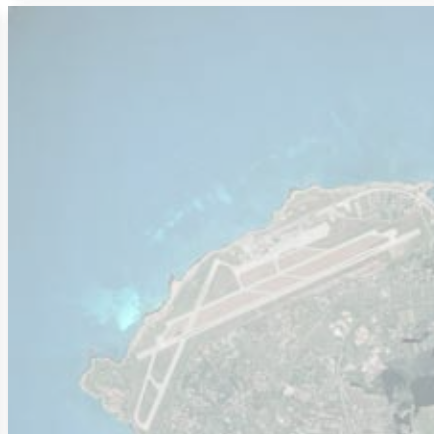
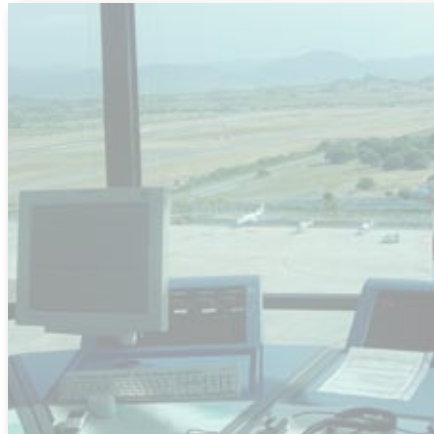
Sebbene i dati previsionali a prima lettura possano apparire come troppo ottimistici, è opportuno ricordare come il 2009 abbia fatto emergere per l'intero anno una forte diminuzione del -15,8% in Italia e, dunque, un recupero almeno per l'annualità in corso sembra ragionevolmente prevedibile. Il dato di gennaio 2010 evidenzia una ripresa del +24,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; tuttavia, valgono le stesse perplessità evidenziate in precedenza per i passeggeri. Non a caso tale dato, se paragonato allo stesso periodo del 2008, mostra una preoccupante riduzione del 21%.

Le condizioni dell'economia mondiale e la conseguente e contemporanea metamorfosi del mercato del trasporto aereo e dei suoi principali attori, impone di valutare, con un significativo grado di prudenza, le previsioni effettuate per il prossimo biennio sia per quanto riguarda la componente passeggeri (sebbene più stabile) che quella merci (di certo più volatile e sensibile). Conseguentemente, al fine di fornire un quadro più esauritivo e aderente alla realtà futura, si reputa ragionevole inserire un ulteriore margine precauzionale che non ecceda un paio di punti percentuali (in crescita o in diminuzione).



CAPITOLO 2

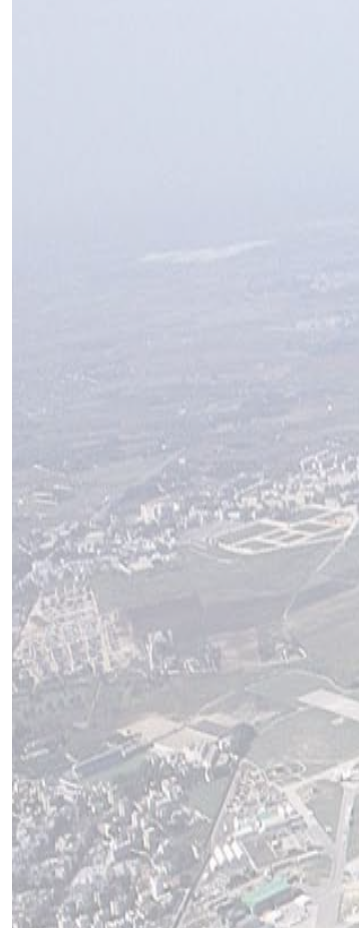
La sicurezza del volo: la safety



Passenger Ticket and Baggage Check for LITALIA (AZ) flight from ROME/DAVINCI to PARIS/DEGAULLE. The ticket is non-refundable and includes a breakdown of the fare components.

Componenti della tariffa	Modalità di Pagamento
UR	
T	
T	
T	
UR	
Totale	





**La sicurezza del volo:
la safety**



I. La sicurezza del volo

I.1 La safety

Il trasporto aereo si è confermato anche nel 2009 – come evidenziato l'anno precedente nel Rapporto Enac 2008 – il sistema di trasporto più sicuro, con un tasso in costante calo del rapporto fra incidenti, passeggeri trasportati, chilometri percorsi, partenze. Lo scorso anno, in base al numero di incidenti con esito fatale, tale media è risultata in miglioramento rispetto a quella dell'ultimo decennio.

Tutto il primo decennio del 21 ° secolo, a sua volta, ha registrato in assoluto il più basso tasso di incidenti nella storia dell'aviazione civile. Tale costante miglioramento della sicurezza, giunto a livelli così bassi, fatica a progredire in modo ulteriormente deciso: in base al numero di incidenti mortali, infatti, il grande passo avanti nella performance di sicurezza è stato intorno al 2000, mentre successivamente la tendenza al miglioramento è risultata più marginale.

In base a studi compiuti dall'autorevole Flight Safety Foundation, nel 2009, riferendosi all'intero settore dell'industria del trasporto aereo mondiale, ci sono stati 28 incidenti aerei mortali con 749 vittime, rispetto ai 34 incidenti fatali e 583 decessi dell'anno precedente. Con riferimento agli incidenti aerei gravi (non solo, quindi, quelli mortali) che hanno coinvolto jet di costruzione occidentale, il tasso medio che nel 1990 era di 1,18 eventi per milione di partenze, nell'ultimo decennio è stato pari allo 0,57.

In Italia nel 2009 nessun volo di linea è stato coinvolto in incidenti aerei fatali. Gli unici incidenti aerei che hanno registrato vittime sono stati un volo militare, il 23 novembre 2009 (Pisa, Lockheed KC-130 Hercules, 5 vittime equipaggio) ed un volo executive, il 7 febbraio 2009 (Trigoria, Cessna Citation III, 2 vittime equipaggio).

Questi risultati sono il frutto dell'impegno internazionale e della cooperazione che tutti gli Stati aderenti all'ICAO (International Civil Aviation Organization), agenzia delle Nazioni Unite ed in particolare per l'Europa all'EASA (European Aviation Safety Agency) svolgono per migliorare costantemente gli standard del trasporto aereo e la sua sicurezza. L'Enac si conforma nella sua attività a tutti questi parametri internazionali. Da segnalare in proposito che dal 12 al 16 Ottobre 2009, in accordo al Reg. (CE) n. 736/2006, un team dell'EASA ha effettuato presso l'Enac la visita di standardizzazione sulla manutenzione e



sulla navigabilità continua, con esiti positivi e migliori degli anni precedenti, sia in termini numerici che di classificazione. Il team EASA era nell'occasione integrato, in qualità di osservatore, anche da un membro della Federal Aviation Administration USA.

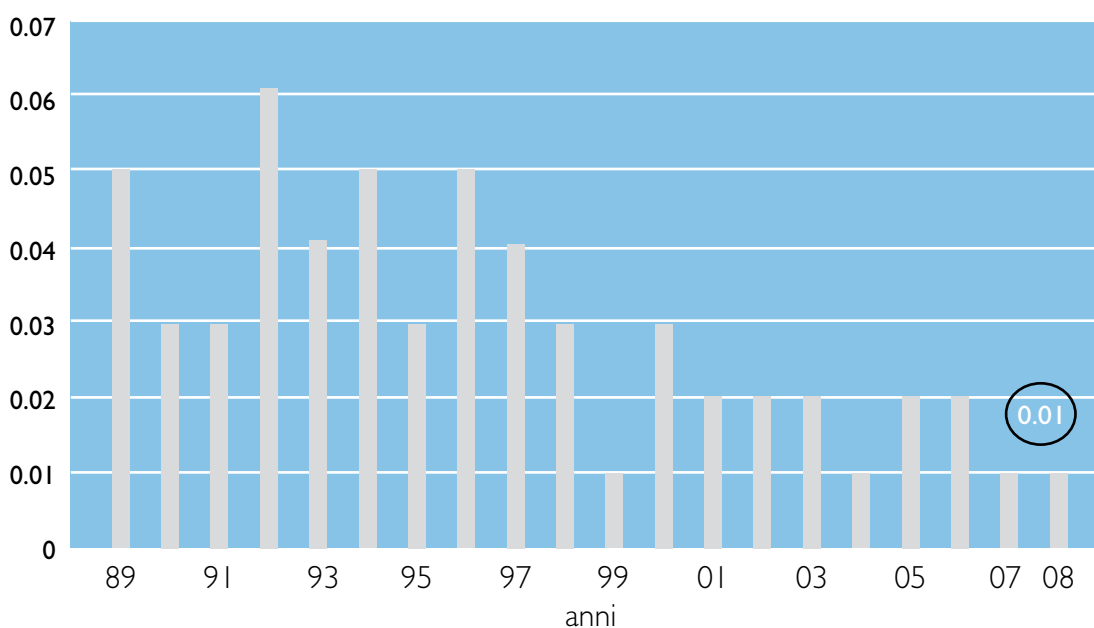
Anche i dati e le informazioni dell'ICAO, sebbene non ancora disponibili per il 2009 (vedi Annual Report ICAO 2008) indicano che per i servizi aerei di linea nel mondo gli incidenti con decessi nel 2008 hanno coinvolto 12 aerei (in questo caso avendo come riferimento gli aeromobili con una massa massima certificata al decollo superiore a 2 250 kg). Il numero di vittime tra i passeggeri coinvolti è stato 455. Ciò a fronte di 11 incidenti mortali e 587 vittime tra i passeggeri nel 2007 (vedi Tabella 2).

L'aumento del traffico nel 2008 rispetto al 2007 è stato dell'1,3%. Pertanto la riduzione del numero di vittime in incidenti aerei ha prodotto a sua volta una diminuzione del rapporto di vittime tra i passeggeri per ogni 100 milioni viaggiatori-chilometro, passando dallo 0,014 allo 0,011. Il numero di incidenti aerei mortali per 100 milioni di chilometri percorsi aerei è leggermente aumentato dai livelli del 2007, passando da 0,034 a 0,037, mentre il numero di incidenti aerei mortali ogni 100 000 atterraggi è passato da 0,043 nel 2007 a 0,047.

Circa i voli commerciali non di linea - comprendenti sia quelli operati da compagnie aeree di linea sia quelli gestiti da tutti gli altri operatori aeronautici - i dati 2008 sulla sicurezza messi a disposizione dall'ICAO evidenziano 18 incidenti con 116 vittime tra i passeggeri su aerei con massa massima certificata al decollo superiore a 2.250 kg, a fronte di 13 incidenti nel 2007 con 85 vittime. Invece sui voli non di linea effettuati con aeromobili con massa massima certificata al decollo superiore a 5.700 kg, sia operati da compagnie aeree di linea sia dagli operatori non schedulati, ci sono stati cinque incidenti con 51 vittime.

Tabella 1

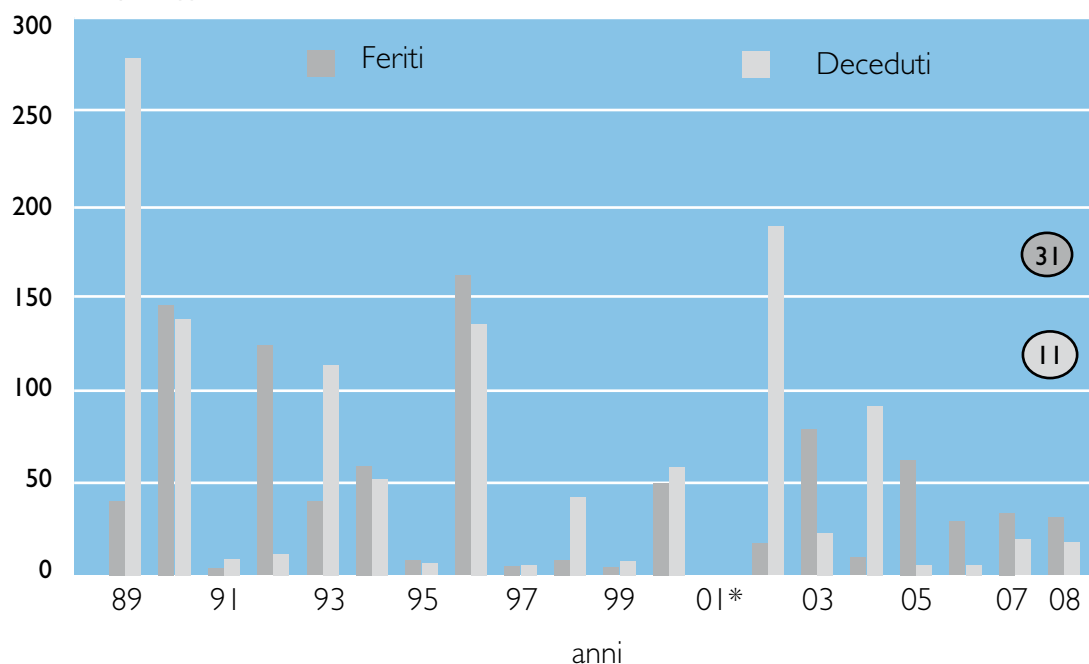
Numero passeggeri deceduti ogni 100 milioni di passeggeri-chilometro trasportati



Fonte: ICAO Annual Report 2008

Tabella 2

Numero di passeggeri deceduti o feriti



* Nel 2001: feriti 3 271, deceduti 3 525

Fonte: ICAO Annual Report 2008

Anche in ambito europeo i dati disponibili più aggiornati dell'EASA sono riferiti al 2008: I dati relativi alla sicurezza mostrano che il numero degli incidenti mortali nel trasporto aereo commerciale è al livello del 2007 ed anche in questo caso è uno dei più bassi registrati nell'intero decennio.

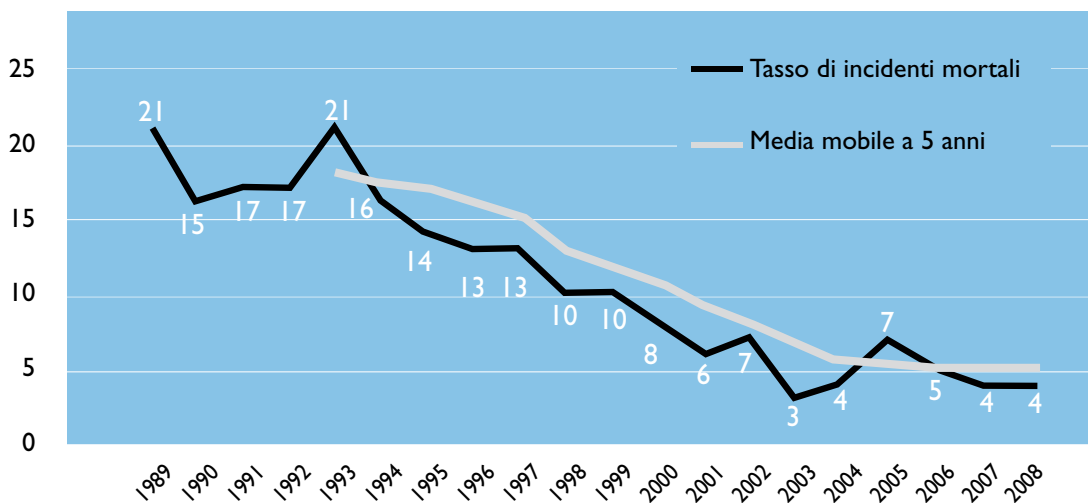
Nel 2008, solo il 5,5 per cento di tutti gli incidenti mortali verificatisi nel trasporto aereo commerciale a livello mondiale, ha interessato aeromobili immatricolati presso uno stato membro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Rispetto alla media mondiale, i voli passeggeri di linea in Europa hanno registrato una bassissima percentuale di incidenti mortali.

Sempre in Europa, gli incidenti mortali che a loro volta hanno coinvolto elicotteri impegnati in operazioni di trasporto commerciale sono stati due, con un aumento di un'unità rispetto al 2007, ma comunque al di sotto della media decennale che era pari a tre.

Tabella 3

Percentuale complessiva degli incidenti con vittime tra i passeggeri per 10 milioni di voli, operazioni di trasporto commerciale di linea, esclusi atti di interferenza illecita



Fonte: EASA Annual Report 2008

Tabella 4

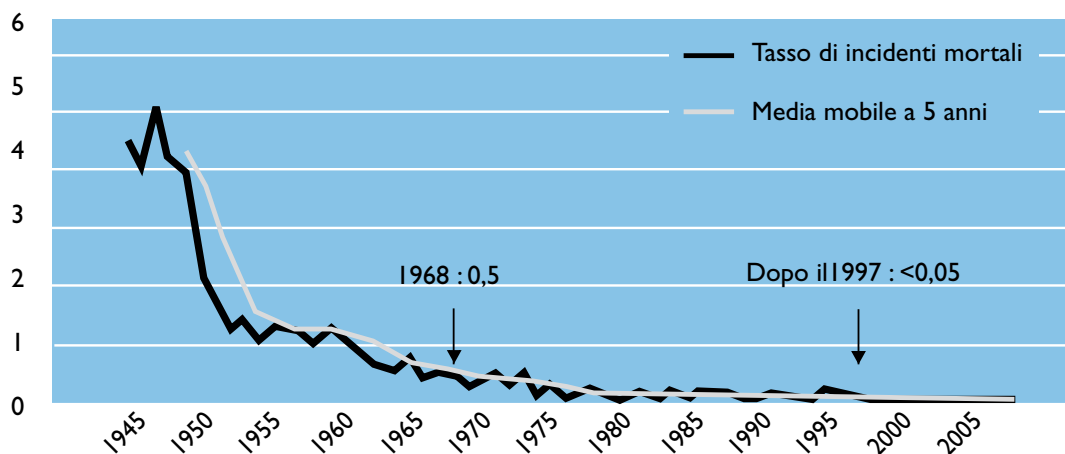
Riepilogo degli incidenti e degli incidenti mortali degli aeromobili immatricolati presso gli stati membri dell'EASA

Periodo	Numero di incidenti	Incidenti mortali	Vittime a bordo	Vittime a terra
1997-2006 (media)	32	6	105	1
2007 (totale)	37	3	25	1
2008 (totale)	35	3	160	2

Fonte: EASA Annual Report 2008

Tabella 5

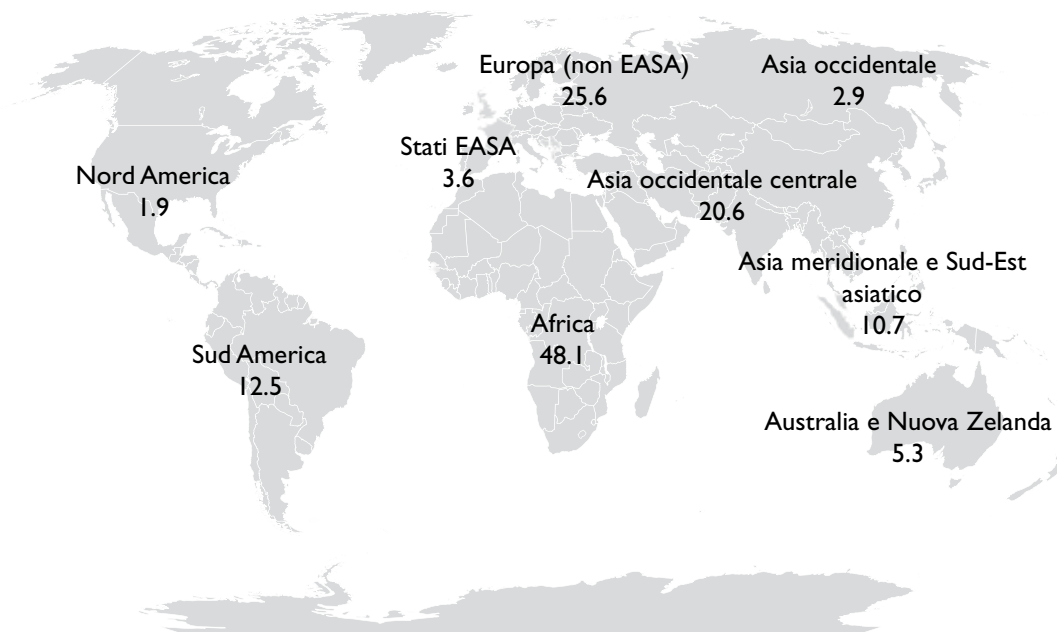
Vittime totali tra i passeggeri per 100 milioni di miglia/passeggero, operazione di trasporto commerciale di linea, esclusi atti di interferenza illecita



Fonte: EASA Annual Report 2008

Tabella 6

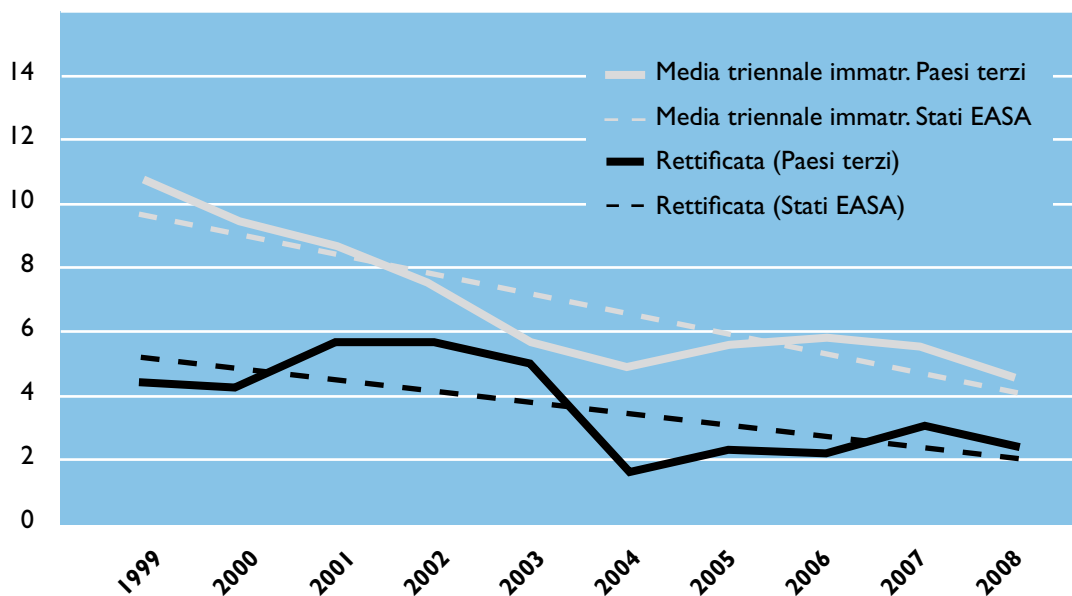
Percentuale di incidenti mortali per 10 milioni di voli nelle diverse aree geografiche -2001-08- operazioni di linea passeggeri e merci



Fonte: EASA Annual Report 2008

Tabella 7

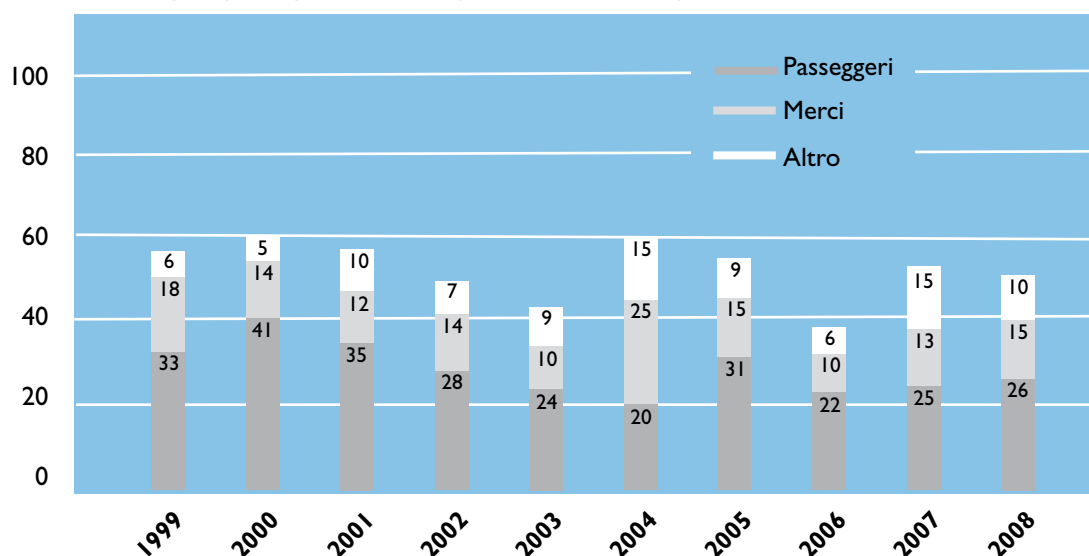
Percentuale di incidenti mortali nei voli passeggeri di linea - immatricolazione negli stati membri dell'EASA e nei paesi terzi



Fonte: EASA Annual Report 2008

Tabella 8

Incidenti mortali per tipo di operazione - aeroplani immatricolati in paesi terzi



Fonte: EASA Annual Report 2008

L'ICAO ha introdotto nelle ultime revisioni degli Annessi ICAO 6, 11 e 14, e, più recentemente, negli Annessi ICAO 1 e 13, l'obbligo di elaborare uno *State Safety Programme (SSP)* per gli Stati Membri contemporaneamente all'implementazione del *Safety Management System (SMS)*, rivolto alle organizzazioni operanti nel settore dell'aviazione civile (Operatori Aerei, Gestori Aeroportuali, Prestatori di Servizi alla Navigazione Aerea).

Successivamente ha emesso un documento linea guida dal titolo *Safety Management Manual (SMM)* Doc. 9859, all'interno del quale sono riportate le modalità di implementazione del *Safety Management System* e le indicazioni per l'elaborazione dello *State Safety Programme*.

Il *Safety Management System (SMS)* è un sistema di gestione orientato a definire e misurare le prestazioni relative alla sicurezza, in rapporto ad un obiettivo fissato dall'organizzazione.

Attualmente utilizzato nei settori industriali più avanzati, esso consente di mantenere costante nel tempo il rapporto tra le grandezze che esprimono la protezione e la produzione di un sistema. In tal modo è possibile evitare il verificarsi di situazioni indesiderate, come ad esempio gli incidenti o le perdite economiche.

L'Aviazione Civile è, senza dubbio, uno dei settori industriali più influenzati dall'evoluzione tecnologica e dalla crescita di mercato. Il *Safety Management System*, di conseguenza, può offrire rilevanti opportunità di sviluppo e miglioramento.

L'ICAO ha previsto come data di applicazione per gli emendamenti degli Annessi 6, 11, 13 e 14 il 19 Novembre 2009 e per gli Annessi 1 e 8 il 18 Novembre 2010.

In adesione alle proposte avanzate dall'ICAO, l'EASA (Agenzia Europea della Sicurezza del volo) ha pubblicato degli emendamenti alla regolamentazione europea per inserire l'obbligatorietà del *SMS* per gli operatori aerei, per le imprese di manutenzione e per le imprese di addestramento entro il 2010.

Lo *State Safety Programme* dell'Enac, per gli obiettivi individuati, definisce gli indicatori di prestazione, e stabilisce un programma di miglioramento attraverso specifiche attività o anche attraverso la definizione di specifici target di miglioramento.

In ogni settore gli indicatori scelti devono essere misurati, se numerici, o devono essere monitorati in maniera qualitativa negli altri casi. Questa attività di misura e valutazione è quella che nel documento viene identificata come determinazione del livello attuale di sicurezza. La definizione del programma di miglioramento e/o dei target costituisce il livello accettabile di sicurezza.

Gli obiettivi di sicurezza sono:

1. adeguamento nel tempo stabilito, della normativa nazionale agli standard ICAO (incluse circolari e procedure organizzative);
2. contributo nazionale alla normativa europea (tramite risposte a proposte di Regolamenti CE, Direttive CE, proposte di normative o emendamenti di normative tecniche EASA (NPA) etc...);
3. adeguamento nel tempo stabilito, della formazione del personale dell'Ente, delle circolari e delle procedure organizzative alla normativa Europea (Regolamenti dell'Unione Europea e normativa EASA);
4. adeguamento nel tempo stabilito delle circolari e delle procedure organizzative alla normativa nazionale (es: Codice della navigazione, D.Lgs 265, etc...);
5. attuazione delle politiche finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione aerea e delle comunità presenti sul territorio, mediante l'individuazione di aree da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti;
6. predisposizione del sistema di raccolta e gestione integrata dei dati relativi al demanio aeronautico ed alle infrastrutture aeroportuali;
7. predisposizione del sistema di raccolta degli inconvenienti e di identificazione dei rischi potenziali in aviazione:
 - a. mandatory occurrence reporting;
 - b. accident and serious incident reporting;
8. predisposizione di un processo di "Risk Management" inclusivo di un sistema di allocazione delle risorse in funzione dell'individuazione delle aree di rischio e delle azioni di miglioramento della sicurezza;
9. potenziamento delle attività di safety oversight in tutti i settori di competenza dell'Enac attraverso:
 - a. il monitoraggio delle prestazioni delle funzioni di safety oversight (licenze, certificazioni, etc...);
 - b. il monitoraggio dei trend di sicurezza;
10. implementazione dell'SMS – supporto alle imprese (ANSP, operatori aerei, gestori aeroportuali, ditte di manutenzione);
11. partecipazione alla realizzazione degli obiettivi di sicurezza stabiliti dall'European Safety Strategy Initiative (ESSI);

12. promozione e supporto delle iniziative di ricerca al fine di contribuire allo sviluppo dell'industria italiana coerentemente con gli obiettivi di sicurezza stabiliti;
13. promozione della cultura della sicurezza (iniziative di informazione, pubblicazione report di trend di sicurezza, etc.).

Compagnie aeree titolari di Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo e di COA

Attualmente sono 19 le compagnie aeree nazionali titolari di Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo e di COA rilasciate dall'Enac secondo la normativa europea JAR-OPS (autorizzati ad impiegare aeromobili con più di 19 posti):

- Air Dolomiti
- Air Italy
- Air One
- Air One Cityliner
- AirVallée (licenza provvisoria dal 12 gennaio 2010)
- Alitalia Compagnia Aerea Italiana
- Alpi Eagles (licenza sospesa)
- Blue Panorama
- C.A.I. First
- C.A.I. Second
- Itali Airlines
- Italia Tour Airlines (licenza sospesa dal 30 novembre 2009)
- Livingston
- Meridiana Fly
- Mistral Air
- Myair.com SpA (licenza sospesa dalle ore 00.01 del 24 luglio 2009)
- Neos
- Skybridge Airops
- Wind Jet

Scuole approvate

Nell'ambito delle sue attività statutarie, nel 2009 l'Enac ha anche predisposto il materiale didattico, ha organizzato, gestito ed assicurato la tenuta d'aula di una sessione di addestramento sulla "Parte 147" destinata ad alcune organizzazioni aeronautiche (Airgreen, Superjet) che intendevano ottenere o estendere il proprio titolo di certificazione "Parte 147".

Con l'entrata in vigore della Parte 66, i Certifying Staff delle imprese di manutenzione approvate secondo Parte 145 che effettuano manutenzione su aeromobili di massa massima al decollo superiore a 5700 kg devono ottenere il rilascio della Licenza di Manutentore Aeronautico in accordo all'Annesso III del Reg. (CE) n. 2042/2003 (Parte 66).

Tabella 13

Elenco scuole approvate dall'Enac per l'ottenimento della LMA				
Organizzazione	Certificato	Stabilimento	Basic Training	Type Training
Agusta	IT.147.0002	Sesto Calende (VA)	Si	Si
Vulcanair	IT.147.0003	Napoli - Capodichino	Si	No
Atitech	IT.147.0004	Napoli - Capodichino	No	Si
Airgreen	IT.147.0005	Cafasse (TO)	Si	Si
SAN	IT.147.0007	Roma Ciampino	No	Si
SIMA	IT.147.0008	Aeroporto Lucca (LU)	No	Si
Alitalia-CAI	IT.147.0009	Roma Fiumicino	Si	Si
Superjet international	IT.147.0010	Aeroporto di Venezia	No	Si
Piaggio Aero industries	IT.147.0011	Via Cibrario - Genova	No	Si

Attività di certificazione

L'industria delle costruzioni aeronautiche italiane ha fatto segnare nel 2009 una produzione di 260 elicotteri e 40 aeromobili (di tipo certificato) di Aviazione Generale.

L'Enac è impegnato in numerosi processi certificativi nell'ambito del Contratto di Servizio con l'EASA, collaborando nelle attività di certificazione con l'Ente europeo.

L'Ente ha condotto le certificazioni di tipo e le approvazioni di modifiche di aeromobili nazionali e ha fornito professionisti all'Agenzia Europea in "Secondment" per i programmi di certificazione condotti direttamente da EASA. Ha fornito inoltre assistenza per le convalide da parte dei paesi terzi dei prodotti nazionali per la convalida di aeromobili.

In tale contesto è stata assicurata la sorveglianza della *continued airworthiness* per 60 tipi di aeromobili, di costruzione italiana ed estera, tra cui AgustaWestland, Alenia, AleniaAermacchi, Iniziative Industriali, Piaggio, S.E.I., Tecnam, VulcanAir e per i prodotti per i quali l'Enac è *Leader Authority* come Piper PA-60, Bombardier CL415, Bellanca Champion 7, Boeing MD80, Bell 412, 212, 206.

È stata assicurata la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale, Alenia, AleniaAermacchi, Alitalia, Avionica, Diesel Jet, Glasfaser, Jet Avionics, LEAT Vitrociset, Northern Avionics, OMA SUD, Piaggio, S.E.I., Testori, VulcanAir.

Per le attività di certificazione effettuate per conto EASA ha emesso n. 236 proposte di approvazione. Sono stati emessi n. 70 Permessi di Volo.

Attività certificative più significative completate



Certificazione Agusta
AW109SP



Certificazione Tecnam
P2006T



Certificazione OMA
Sud Skycar

Attività di certificazione più significative ancora in corso



Convalida FAA OMA
Sud Skycar



UAS Galileo Falco



Agusta A109N



Tecnam P2006T (Va-
riante Glass Cockpit)



OMA Sud Red Bird



Bell Agusta BA609



AW139 nuove varianti



EH101 new tail rotor



Alenia C27J Major
Changes

Motori

È in fase finale di certificazione il Motore Diesel Jet TDA 1,9. Costruito dalla Diesel Jet di Forlì è derivato del noto motore FIAT 1,9 Common Rail. È destinato a rappresentare un'alternativa per i motori tradizionali dell'Aviazione Generale.

Attività di ricerca

È stato fornito supporto a molte iniziative di ricerca industriali.

In particolare l'Enac è impegnato nel fornire supporto all'Industria degli aeromobili a pilotaggio remoto per i quali sono state ricevute 25 domande di permesso di volo e numerose richieste di consulenza.

1.2 Programma SAFA. Verifiche tecniche per rilascio dell'autorizzazione ai vettori extracomunitari

Il Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), che consiste in ispezioni di rampa agli aeromobili in transito negli aeroporti europei, è parte del programma di sicurezza della Comunità europea.

L'art. 9 del Regolamento Baseco (Reg. (CE) n. 216/2008), pur in attesa delle relative regole di attuazione (Implementation Rules - IR), per quanto riguarda il Programma SAFA ha già trovato piena applicazione mediante le varie direttive, regolamenti e linee guida sin qui emessi e che, di fatto, ne costituiscono le regole di attuazione.

Per tale motivo è ormai un'attività istituzionale dell'Enac, per la conduzione della quale, in relazione alle ispezioni, alle azioni di follow-up ed alle comunicazioni periodiche che occorre fornire alla Commissione Europea e all'EASA, è richiesta una pianificazione sistematica e puntuale ed un'analisi dei risultati efficace ai fini dell'incremento della sicurezza delle operazioni di volo nel nostro Paese e quale contributo significativo a quella in Europa.

Le varie attività connesse al Programma (le ispezioni da condurre sugli operatori, la necessaria pianificazione, il "reporting", la qualità dello stesso, il follow-up e l'elaborazione dei dati così ottenuti) sono state quindi organizzate con una sistematizzazione precisa che riguarda sia la funzione di Coordinamento che la conduzione delle ispezioni.

Le attività svolte nel 2009 nell'ambito del programma SAFA pongono il nostro Paese, a livello internazionale, sia in termini quantitativi che in termini di coordinamento, fra quelli che maggiormente brillano per risultati ed impegno.

L'entrata in vigore della Direttiva 2008/49/CE, già recepita a livello nazionale con una circolare (GEN 03 - Il programma SAFA) e una procedura operativa (PO ASV 13 - Qualificazione degli ispettori SAFA), poi mediante il D.Lgs. 118/2009, impone, per l'effettuazione delle ispezioni di rampa nell'ambito del programma SAFA a partire dal 1 gennaio 2009, l'impiego di personale appositamente qualificato, con qualifica riconosciuta a livello europeo.

Tale requisito temporale ha imposto all'Enac la necessità di qualificare, attraverso un percorso impegnativo e selettivo, solo parte degli ispettori aeroportuali che hanno effettuato ispezioni SAFA fino al 2008, per cui, alla data del 31/12/2008, si è passati da 31 ispettori aeroportuali a 18 ispettori aeroportuali "qualificati" per la conduzione di ispezioni nell'ambito del programma SAFA.

Tale percorso di qualificazione è continuato nel 2009 per i rimanenti ispettori, a cui si sono aggiunti altri ispettori SAFA "candidati" ed ha consentito, pur avendo ridotto il numero delle risorse impiegate di oltre il 30%, un significativo salto di qualità e di quantità

dell'attività ispettiva (le ispezioni condotte sono aumentate in numero e la qualità delle ispezioni è aumentata al punto da portarci indiscutibilmente al primo posto in Europa).

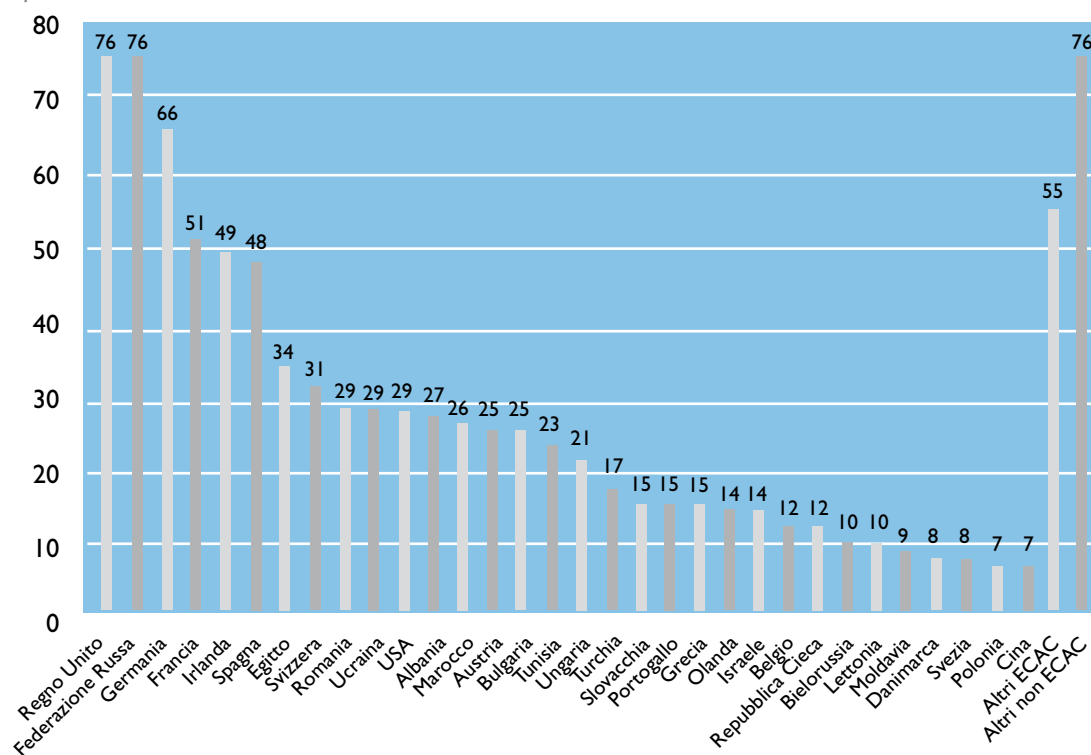
Ispezioni su operatori UE	534	UE/Totali	0,55
Ispezioni su operatori UE	435	non-UE/Totali	0,45

Il numero delle ispezioni condotte a livello nazionale nel 2009 è aumentato di oltre il 10% (lo scorso anno erano state 873) mentre il dato del rapporto tra ispezioni su operatori UE e non UE è rimasto sostanzialmente invariato, confermando il dato degli anni precedenti relativamente ad un maggior traffico da parte di operatori provenienti dall'Europa (intendendo i Paesi ECAC) rispetto al traffico extra ECAC.

Nel grafico seguente sono indicate il numero di ispezioni (maggiore di 6) condotte per ciascuno Stato.

Tabella 14

Ispezioni SAFA 2009



Un dato interessante è quello che si ottiene comparando il numero di ispezioni condotte su operatori extra-UE, a fronte delle autorizzazioni rilasciate: l'obiettivo ideale è quello di effettuare nel corso dell'anno almeno un'ispezione su tutti gli operatori extra-UE (cioè quelli che hanno bisogno di autorizzazioni per effettuare voli sugli aeroporti italiani).

Gli operatori extra-UE autorizzati a volare nel nostro Paese sono stati 192 (escludendo quelli che effettuano voli taxi, che comunque vengono ispezionati nell'ambito del Programma SAFA), di cui oltre 150 sono stati ispezionati, con una percentuale di circa l'80% e con un incremento relativo allo scorso anno del 10%.

La progressiva maggiore importanza assunta dal Programma SAFA a livello europeo sta comportando una sempre maggiore partecipazione degli Stati membri UE, sia mediante semplice incremento dell'attività sia mediante aumento enorme delle ispezioni condotte. I grafici seguenti relativi all'attività svolta in alcuni Paesi europei nell'ambito del programma SAFA, nel 2008 e 2009, danno conto di quanto detto.

Tabella 15

Ispezioni SAFA 2008 in alcuni Stati Membri ECAC

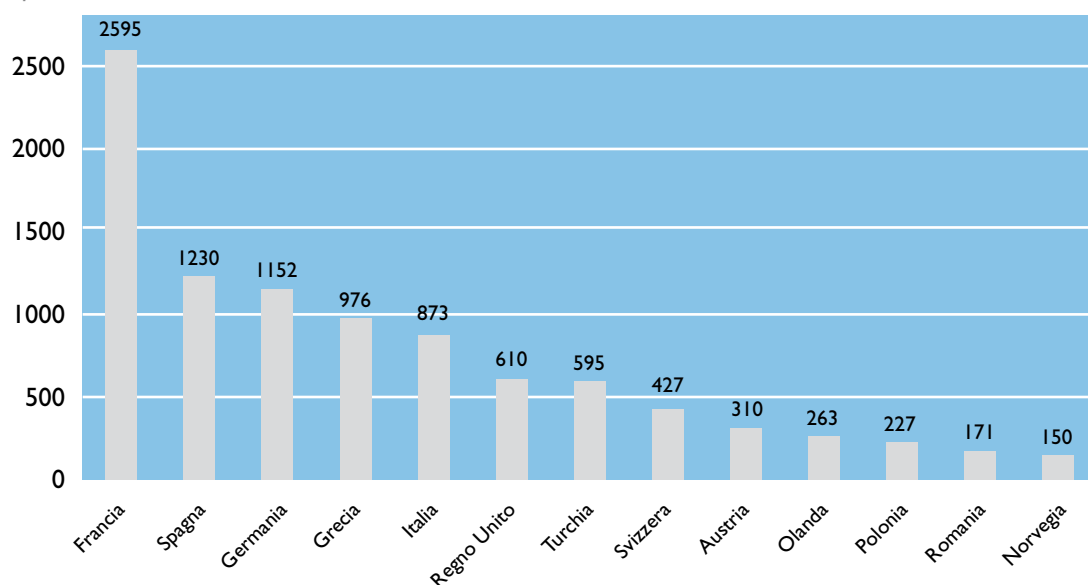
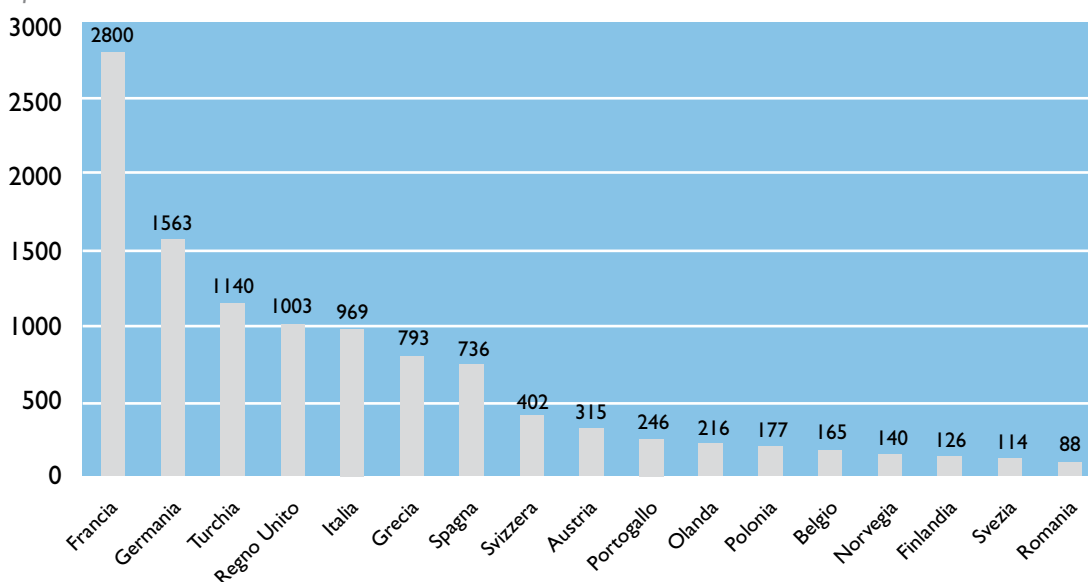


Tabella 16

Ispezioni SAFA 2009 in alcuni Stati Membri ECAC



La Tabella 1 consente una valutazione comparativa dell'attività condotta in Italia nel 2008 e nel 2009 (ove RIs sta per "number of Ramp Inspections", F per "findings" mentre i numeri 1, 2 e 3 indicano la categoria dei "findings"):

Tabella 17

Programma SAFA Italiano 2008	Operatori Ispezionati	Aeromobili Ispezionati	RIs	FTot	F1	F2	F3	F%	F1%	F2%	F3%
UE totali	163	408	474	358	140	155	63	0,76	0,30	0,33	0,13
Non UE totali	158	333	399	464	172	177	115	1,16	0,43	0,44	0,29
Totali	321	741	873	822	312	332	178	0,94	0,36	0,38	0,20

Programma SAFA Italiano 2009	Operatori Ispezionati	Aeromobili Ispezionati	RIs	FTot	F1	F2	F3	F%	F1%	F2%	F3%
UE totali	163	465	534	541	148	238	155	1,01	0,27	0,44	0,29
Non UE totali	167	345	435	619	199	270	150	1,42	0,46	0,62	0,34
Totali	330	810	969	1160	347	508	305	1,19	0,36	0,52	0,31

2009 vs 2008 (%)	Operatori Ispezionati	Aeromobili Ispezionati	RIs	FTot	F1	F2	F3	F%	F1%	F2%	F3%
UE totali	-	+14.0	+12.7	+51.1	+5.7	+53.5	+146.0	+32.9	-10.0	+33.0	+123.0
Non UE totali	+6.0	+3.6	+9.0	+33.4	+15.7	+52.5	+30.4	+22.4	+6.0	+40.9	+17.2
Totali	+2.8	+9.3	+9.9	+41.1	+11.2	+53.0	+71.3	+26.6	0.0	+36.8	+55.0

Da questa tabella si comprende come la qualificazione europea degli ispettori abbia portato ad un notevole aumento della qualità delle ispezioni e, quindi, dell'efficacia di questa attività nel nostro Paese per l'incremento dei livelli di sicurezza volo.

Infatti, tenuto conto della riduzione delle risorse impiegabili (del 30%), si è avuto comunque un aumento dell'attività in termini quantitativi (circa il 10%) e l'attività pro-capite è addirittura raddoppiata se si tiene conto che quasi tutte le ispezioni sono state condotte in team di almeno due persone (in pratica, si è passati da un numero medio di ispezioni per ispettore da 49,5 nel 2008 a 98,5 nel 2009, con indubbia efficacia in termini di accrescimento dell'esperienza e della competenza).

È aumentato il numero delle ispezioni su operatori non UE (+9%), ciò che dà conto di una migliore programmazione degli interventi: è evidente infatti che le maggiori attenzioni dovrebbero essere puntate proprio su quegli operatori per i quali si hanno minori garanzie di rispetto degli standard internazionali.

È aumentato il numero dei "findings" (+41%), in assoluto, e questo è ovvio se si tiene conto dell'aumento del numero di ispezioni, ed anche in relazione alle ispezioni: ciò dimostra una maggiore capacità degli ispettori di rilevare delle non conformità (l'unico dato in controtendenza è quello relativo ai findings di categoria I, cioè quelli che non hanno diretta influenza sulla sicurezza del volo, a conferma di una maggiore sensibilità e capacità degli ispettori di focalizzare l'attenzione sulle non conformità più rilevanti).

È aumentato fortemente il dato relativo ai “findings” di Cat. 3 (+71,3%), che richiedono l'adozione di un'azione correttiva prima del volo, in particolare sugli operatori europei (+146%), a conferma di come l'intuizione della necessità di un Programma di ispezioni di rampa mirato agli operatori europei (Programma SACCA) consentirà un notevole contributo all'incremento del livello di sicurezza in Europa; inoltre il dato indicato dai rilievi di Cat. 3, nei due casi di operatori UE ed extra UE, dà conto di come ci sia stato un livellamento delle “performance” (il rapporto tra i rilievi di Categoria 3 nei due casi è passato da 2.3 a circa 1.17) tra i due tipi di operatori, dato che sta ad indicare come gli operatori extra-UE abbiano avuto un incremento relativo delle “performance” rispetto agli operatori UE e che, verosimilmente, il dato medio realistico del numero di rilievi di Categoria 3 si attesterà, in mancanza di ulteriori miglioramenti da parte di tutti gli operatori, intorno al 25-30% (cioè un rilievo di Cat. 3 ogni 4-3 ispezioni).

In relazione ai “findings” rilevati durante le ispezioni occorre dar luogo a delle azioni di “follow-up” che possono anche richiedere l'adozione di azioni correttive prima della partenza, nel caso di “findings” di Cat. 3: nel corso del 2009, gli aeromobili per i quali sono state richieste azioni correttive prima del volo sono stati 228 (cioè in 228 ispezioni è stato sollevato almeno un rilievo di Cat. 3, oltre il 23% delle ispezioni totali, con un aumento di oltre il 40% rispetto allo scorso anno, in cui il dato era al 16%).

La Tabella 2 mostra i dati delle ispezioni condotte in Italia in relazione ai rilievi, comparando i dati del 2008 con quelli del 2009:

Tabella 18

	2008		2009		Diff.
Ispezioni senza findings	429	49.2%	384	39.6%	-19.5
Ispezioni con Cat.1 findings	111	12.7%	117	12.0%	-5.5
Ispezioni con almeno un Cat.2 finding	193	22.1%	240	24.8%	+3.2
Ispezioni con almeno un Cat.3 finding	140	16.0%	228	23.6%	+47.5
Totale ispezioni	873	100%	969	100%	+11%



Tabella 19

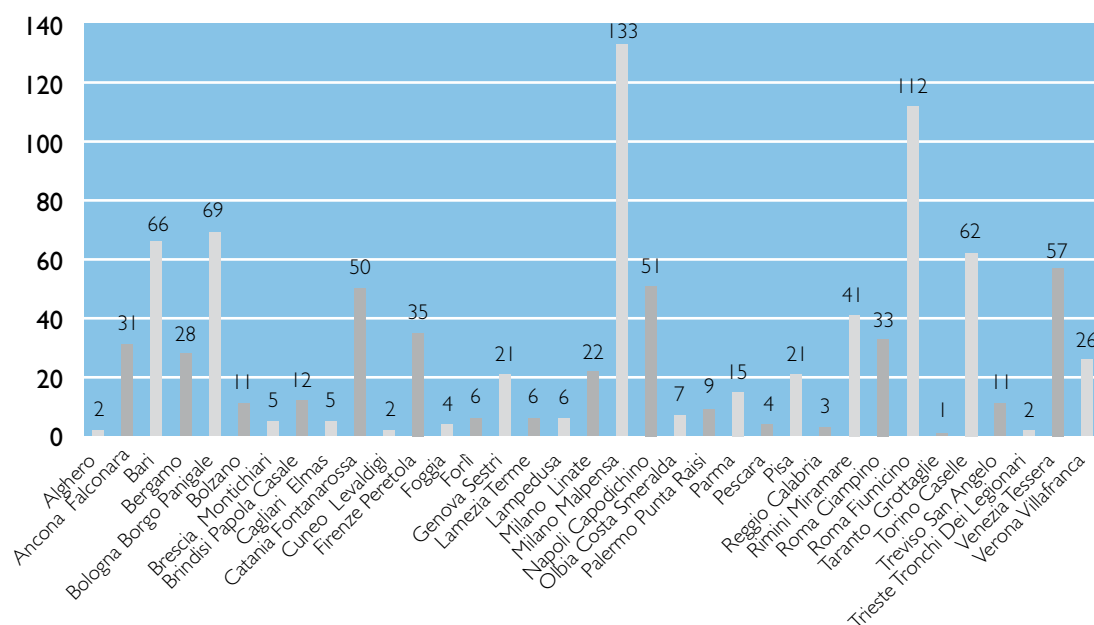
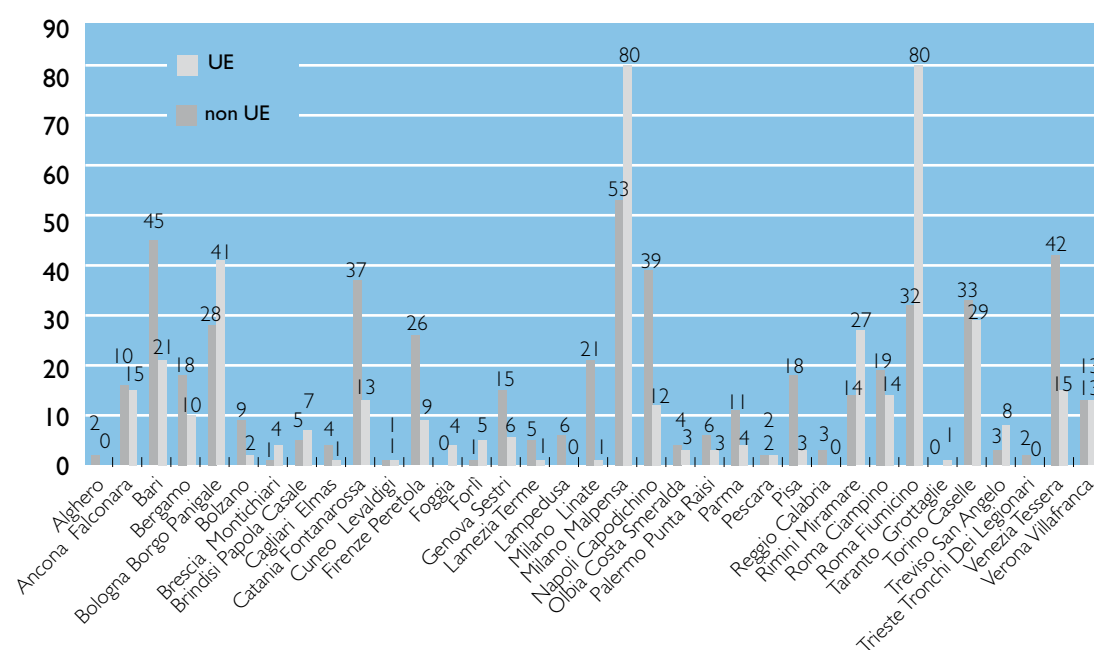


Tabella 20



A seguito delle ispezioni sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

- in 205 casi è stato richiesto all'operatore di attuare prima del volo provvedimenti correttivi per le anomalie riscontrate;
- in 14 casi sono state imposte limitazioni operative (tipicamente rientro alla base senza passeggeri a bordo);
- in 5 casi l'aeromobile ispezionato è stato fermato a terra;

Nel mese di dicembre 2009 sono stati inoltre effettuati 2 seminari informativi per i vet-

tori nazionali e altri 2 per il personale professionista interno in particolare sull'interazione SAFA-SANA con i programmi di sorveglianza degli operatori aerei nazionali. Le verifiche tecniche sui vettori esteri preventive al rilascio delle autorizzazioni a volare, come sopra già debitamente evidenziato, in Italia sono state 192.

1.3 Programmazione degli interventi: bollettino SAFA

I criteri con i quali l'Enac effettua una pianificazione di interventi si basano sulle informazioni provenienti da diverse fonti, che per comodità sono state raccolte e sistematizzate in un unico documento, il Bollettino SAFA.

L'emissione del Bollettino SAFA è quadrimestrale per tener conto delle analisi e delle valutazioni che vengono fatte a livello europeo dalla Commissione e dall'EASA (mediante appositi gruppi di lavoro), aggiungendo le informazioni che derivano dallo svolgimento del Programma a livello nazionale.

La valenza di tale documento è quella di uno strumento di lavoro, distribuito direttamente alle Direzioni aeroportuali ed agli ispettori SAFA, al fine di ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili su base quadrimestrale.

1.4 Analisi delle banche dati, nazionale ed europea, ed attività di "follow-up"

Quest'attività è di fondamentale importanza sia per quello che attiene la pianificazione delle ispezioni, di cui si è sopra parlato, sia per il "follow-up".

Le procedure del programma SAFA richiedono che, a fronte di rilievi di categoria 2 e 3 durante le ispezioni, questi vengano notificati all'operatore ed all'Autorità competente richiedendo, se del caso, le azioni correttive intraprese e/o un piano da svilupparsi all'interno dell'organizzazione dell'operatore al fine di ristabilire la rispondenza agli standard internazionali sulla sicurezza del volo (d'ora in poi standard internazionali).

Il numero delle ispezioni condotte in Italia che hanno dato luogo a rilievi di categoria 2 e/o 3 nel corso del 2009 è stato pari a 477 (su 969 ispezioni condotte, cioè circa una notifica da inviare ogni due ispezioni, con un aumento del 43% rispetto al 2008), in diverse circostanze riferibili allo stesso operatore.

La percentuale di comunicazioni da parte dell'operatore ricevute sulla base della sola "Proof of Inspection" (e cioè senza necessità di notifica formale da parte dell'Ufficio) è salita del 60% (dal 10% del 2008 al 16% nel 2009), ciò che dà conto di una notevole maggior reattività da parte degli operatori.

Le 477 ispezioni con rilievi di Cat.2 e/o Cat.3, associate ai diversi operatori hanno dato luogo, tenuto conto di quanto detto in precedenza, ad oltre 400 lettere di notifica di "follow up" ad operatori e relative Autorità (407 notifiche inviate dall'Ufficio), notificando gli esiti delle ispezioni e chiedendo evidenza dell'adozione delle azioni correttive da parte dell'operatore stesso.

1.5 Analisi di qualità ed approvazione dei rapporti di ispezione

Tutte le ispezioni effettuate vengono inserite nella Banca Dati Enac e nella sezione "DRAFT" della Banca Dati EASA prima di essere approvate dalla funzione di Coordinamento e rese visibili a tutti i partecipanti al Programma SAFA a livello europeo.

L'introduzione nel 2008, sulla scorta di quanto fatto in Italia nel 2007, della Banca Dati Europea della descrizione standardizzata dei rilievi (PDF, Pre-Described Findings) e la sua revisione nel 2009, in concomitanza dell'emissione delle Linee Guida sulle ispezioni di rampa, ha fornito un potente strumento di standardizzazione che però non viene ancora adeguatamente utilizzato a livello europeo, mentre l'Italia, avendolo introdotto per prima, è, indiscutibilmente, al primo posto nella utilizzazione (e valorizzazione ai fini dello standard) di tale strumento.

L'analisi di qualità dei dati, svolta dall'EASA in corrispondenza dell'analisi periodica dei risultati delle ispezioni, viene ora concentrata sui dati identificativi dell'operatore, dell'aeromobile e del volo (come è giusto che sia per una corretta imputazione dei rilievi che scaturiscono dalle ispezioni) ed i "quality deficiencies" vengono comunicati agli Stati membri per essere rettificati. Ulteriore elemento di valutazione dell'EASA è la tempestività dell'inserimento nel DB europeo, che, come detto, non deve essere superiore ai 21 giorni calendariali (15 giorni lavorativi).

Dal 2009 si è aggiunta anche una analisi di qualità dei rilievi mossi durante le ispezioni.

L'Italia è senz'altro ai primissimi posti per qualità dei dati inseriti (l'EASA non pubblica i dati di tutti i Paesi), con una percentuale di errore dello 0,9% su base annuale (2009, nel 2008 era l'1,75%) e con un valore, nell'ultima analisi dell'EASA, pari a zero rilievi sulla qualità dei "findings" emersi durante le ispezioni (la Tabella 3 riporta tali eccellenti risultati,



ove QD sta per Quality Deficiencies, GD per General Data (operatori, aeromobili, etc.) e Fs per findings).

Tabella 21

	Media del Ritardo	QD on GD %	QD on Fs %
Maggio 2008	10,32	1,09	-
Settembre 2008	8,24	2,00	-
Gennaio 2009	5,61	1,68	-
Maggio 2009	5,58	1,20	9
Settembre 2009	5,25	0,70	10

Questo progressivo miglioramento della qualità dei report è legato in gran parte all'attività di "quality review" fatta dall'Enac, prima dell'approvazione dei report: la novità introdotta quest'anno è stata quella di affidare agli stessi ispettori, sotto la supervisione del Coordinamento, l'effettuazione di questa attività, considerandolo un ulteriore strumento di formazione e con indubbi risultati (184 interventi di correzione su 969 report, con una percentuale inferiore al 20% mentre nel 2008 è stata superiore al 45%).



1.6 Attività di verifica degli operatori stranieri preventivamente al rilascio delle autorizzazioni

In accordo alla Procedura Operativa ASV 10, la procedura per il rilascio delle autorizzazioni richiede, in molti casi, una valutazione da parte dell'Enac per ciò che riguarda gli aspetti di sicurezza.

Tale valutazione si basa sia sulle informazioni appositamente richieste all'operatore (Foreign Operators Questionnaire) sia sull'analisi delle prestazioni SAFA dei richiedenti (ove presenti nella banca dati EASA): in caso di necessità di approfondimento l'Ufficio ha provveduto a richiedere le necessarie informazioni per poi procedere all'archiviazione della pratica.

In base alla Procedura Operativa ASV 10 Rev. 3 sono stati richiesti all'Ufficio svariate decine pareri, per l'emissione dei quali, già preventivamente all'autorizzazione, l'Ufficio ha avuto necessità di interloquire con gli operatori interessati; complessivamente, le comunicazioni (sempre via e-mail) gestite dall'Ufficio nei confronti degli operatori/Autorità estere, inclusi i pareri, sono state oltre un migliaio nel corso del 2009.

In diversi casi (una decina) non è stato concesso il nulla osta tecnico alle operazioni di tali vettori.

1.7 Programma SANA

L'Enac ha inoltre sviluppato e dato attuazione al Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) che costituisce la "versione nazionale" del programma di ispezioni di rampa SAFA, applicabile agli aeromobili impiegati dai vettori nazionali.

Dal 1° gennaio al 23 dicembre 2009 sono state effettuate 392 ispezioni SANA

Tabella 22

Consuntivo ispezioni SANA

OPERATORE	Flotta attiva	Totale ispezioni	%I	%II	%III
ACTION AIR s.r.l.	1	0	0%	0%	0%
AIR DOLOMITI	22	36	100%	64%	0%
AIR FOUR s.p.a.	9	0	0%	0%	0%
AIR ITALY SPA	8	12	88%	50%	12%
AIR ONE CITYLINER	10	19	100%	80%	10%
AIR ONE EXECUTIVE s.p.a.	3	0	0%	0%	0%
AIR ONE SPA	26	46	100%	69%	8%
AIR UMBRIA s.r.l.	1	0	0%	0%	0%
AIR WALSER s.r.l.	2	0	0%	0%	0%
AIRVALLEE S.P.A. -(VAL D'AO-STE)	3	3	67%	33%	0%
ALBA SERVIZI AEROTRASPORTI SPA	4	0	0%	0%	0%
ALIPARMA	2	1	50%	0%	0%
ALITALIA - COMPAGNIA AEREA ITALIANA S.p.a.	109	115	78%	25%	3%
ALIVEN	8	0	0%	0%	0%
BLOM CGR s.p.a.	1	1	100%	0%	0%
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	13	17	85%	38%	08%
CAI COMPAGNIA AERON. ITALIANA	5	0	0%	0%	0%
CAI FIRST S.p.a.	6	9	100%	50%	0%
CAI SECOND S.p.a.	2	4	100%	100%	0%
CARGOITALIA	1	0	0%	0%	0%
CARGOLUX ITALIA	1	0	0%	0%	0%

DELTA AEROTAXI s.r.l.	1	0	0%	0%	0%
EURAVIATION	5	0	0%	0%	0%
EUROFLY S.P.A.	12	17	100%	42%	0%
EUROFLY SERVICE	11	0	0%	0%	0%
INTERFLY	3	2	67%	0%	0%
INTERJET	1	0	0%	0%	0%
ITALFLY	3	1	33%	0%	0%
ITALI AIRLINES SRL	13	8	54%	8%	0%
ITALIATOUR AIRLINES	1	2	100%	100%	0%
K-AIR	6	1	17%	0%	0%
LIVINGSTON S.P.A.	6	8	100%	33%	0%
MERIDIANA S.P.A.	22	36	100%	59%	5%
MINILINER SRL	8	5	62%	0%	0%
MISTRAL AIR	5	5	60%	40%	0%
MY WAY AIRLINES SRL	9	8	67%	22%	0%
NEOS SPA	7	9	100%	29%	0%
SERVIZI AEREI SPA	4	0	0%	0%	0%
SIRIO	19	3	16%	0%	0%
SIRIO EXECUTIVE s.r.l.	7	1	14%	0%	0%
SKYBRIDGE AIROPS	2	2	50%	50%	0%
SLAM LAVORI AEREI s.r.l.	4	0	0%	0%	0%
UNIFLY SERVIZI AEREI	7	0	0%	0%	0%
WIND JET S.P.A.	14	21	93%	57%	0%
	407	392	65%	29%	2%

La tabella mostra le ispezioni effettuate per ciascun operatore aereo e la percentuale della flotta del vettore ispezionata una, due o tre volte nel corso del periodo considerato; nel periodo estivo sono state effettuate 99 ispezioni. Tutte le ispezioni si sono svolte senza preavviso.

Su tutte le ispezioni effettuate, 121 si sono concluse senza rilievi; 130 con rilievi minori, mentre in 141 casi (35%) l'Operatore ispezionato ha dovuto intraprendere una o più azioni correttive prima di poter effettuare il volo.

1.8 Processi di certificazione e sorveglianza tecnica

Le attività di certificazione e sorveglianza tecnica, svolte principalmente dai professionisti ed ispettori di volo delle Direzioni Operazioni dell'Enac hanno interessato:

- operatori aerei certificati di trasporto pubblico ;
- titolari di certificazione per la gestione tecnica degli aeromobili;
- imprese di manutenzione;
- imprese di costruzione;
- aeroporti certificati ;
- infrastrutture aeroportuali;
- aeromobili;
- organizzazioni di addestramento personale navigante;
- personale certificato.

Per quanto riguarda le organizzazioni certificate, le attività di sorveglianza sono state svolte dal personale professionista e operativo nel rispetto di piani di sorveglianza approvato per ciascuna impresa che le Direzioni emettono annualmente sulla base delle indicazioni delle circolari, procedure e linee guida emesse dalla struttura centrale.

Allo scopo di gestire la programmazione e l'effettuazione degli audit, nonché il relativo monitoraggio sulle attività svolte, l'Ente si sta dotando di un idoneo sistema informatico denominato EMPIC già adottato in ambito internazionale.

Nell'2009 sono state espletate le seguenti attività certificative su personale ed imprese e prodotti.

Tabella 23

Approvazione/sorveglianza imprese

IMPRESA	RILASCI/VARIAZ.	RINNOVI/SORVEGLIANZA	
COA	110	21 (rinnovi)	57(audit di sistema)
Certificaz. Aeroporto	---	4 (rinnovi)	33(audit di sistema)
Costruzione POA e Sub. F	7		18
Parte I45	70		222
Parte I47	2		3
CAMO	156		538

Personale tecnico

LMA	337 (Rilasci)
-----	---------------

Aeromobili

Cert. Navigabilità	88 (Rilasci)
CN Export	113 (Rilasci)
ARC	1063 (Rilasci e rinnovi CN)

Licenze di pilota rilasciate

TIPO LICENZA	ANNO 2009
ATPL	433
CPL	322
PPL	717
GL	217
Paracadutismo	226

Approvazioni FTO/TRTO/OR

	RILASCI	RINNOVI
FTO - TRTO	10	12
Organizz. Registrata	8	---

2 Attività internazionali

2.1 Attività istituzionali

L'accelerazione impressa al Programma SAFA dall'emissione della Direttiva 2008/49/CE ed, in minor parte, dal Reg. (CE) n. 351/2008 ha intensificato le attività dei gruppi di lavoro in ambito EASA. La progressiva importanza assunta dal programma SAFA a livello europeo ha comportato un intenso lavoro da parte dell'EASA al fine di stilare Linee Guida cui attenersi da parte dei vari Stati nella conduzione dell'attività.

L'organizzazione del Programma e il flusso informativo costante tra Commissione Europea, EASA e Stati membri, a seguito anche del Reg. (CE) n. 216/2008, sta sostanzialmente ricalcando quanto già viene fatto per i Regolamenti n. 2042/2003 e n. 1702/2003, con relative procedure per la standardizzazione e le conseguenti visite dell'EASA ai paesi membri, in accordo al Reg. (CE) n. 736/2006.

L'Italia negli ultimi anni è sempre stata presente in tutti i gruppi di lavoro EASA, nel Comitato Direttivo del Programma e nel Comitato di Sicurezza Aerea in ambito Commissione Europea.

L'avvio delle attività di standardizzazione a livello EASA ha inoltre richiesto, dati i risultati conseguiti dall'Italia in questo ambito e tenuto conto degli eccellenti risultati della visita di standardizzazione condotta dall'EASA nel nostro Paese di cui parliamo al paragrafo successivo, la presenza dell'Enac in 3 visite sulle 5 condotte dall'EASA nel 2009. Di seguito

si riportano le attività internazionali svolte dall'Enac, tramite il Coordinatore Nazionale SAFA e/o il Coordinatore SAFA degli operatori nazionali, nel 2009:

- EASA IDEA Expert Group (sull'analisi dei reports SAFA per la definizione della lista di priorità delle ispezioni e per le informazioni all'Air Safety Committee ed alla Commissione europea, 3 riunioni, 9 giorni);
- EASA Expert Group on SAFA Procedures (1 riunione, 4 giorni);
- European SAFA Steering Group (3 riunioni, 12 giorni);
- Air Safety Committee-Black List (3 riunioni, 12 giorni);
- Air Safety Committee-Black List (2 riunioni tecniche ristrette, 3 giorni);
- Partecipazione a 3 visite EASA di standardizzazione SAFA (12 giorni).

La visita EASA di standardizzazione SAFA in Italia

L'Italia ha scelto di essere visitata per prima e tale visita, sempre su base volontaria da parte dell'Ufficio, è stata condotta su tutti gli aspetti del Programma SAFA e non solo, come in teoria previsto dalla Direttiva 2008/49/CE, sull'addestramento degli ispettori e sulla qualificazione delle organizzazioni di addestramento SAFA.

Il risultato è stato eccellente in termini di adozione a livello nazionale di tutte le procedure previste dal Programma e di attuazione delle stesse nella gestione del Programma con un solo rilievo inerente la modulistica usata (a causa di difficoltà di attuazione insite nella stessa Direttiva SAFA ed evidenziate dall'Italia durante la fase di discussione della Direttiva 2008/49/CE) e due soli rilievi, entrambi superati.

Attività di cooperazione - Bando di gemellaggio con l'Albania

Nel 2009 ha preso corpo un'attività di cooperazione. Tale attività ha preso spunto dalla firma di un "Memorandum of Cooperation" con la DGAC dell'Albania il cui scopo era quello di formulare delle raccomandazioni tecniche, a seguito dagli accertamenti anche "in loco" (16-20 marzo) condotti da un team di specialisti nazionali, sulla base delle quali l'Autorità albanese potesse emettere diverse certificazioni (aeronavigabilità, manutenzione, gestione dell'aeronavigabilità continua ed operatore aereo) ad un nuovo operatore albanese.

I brillanti risultati di questa cooperazione, che va avanti con nuovi programmi, e gli ottimi rapporti instaurati con l'Albania in questo settore hanno portato l'Italia a vincere, con una proposta seria ed articolata, il bando di gemellaggio lanciato dalla Comunità Europea per il supporto alla crescita dell'Autorità dell'Aviazione Civile e, più in generale, del sistema dell'aviazione civile dell'Albania.

Tale gemellaggio offre, all'Italia ed all'Enac, varie possibilità:

- accrescimento del proprio prestigio internazionale nel settore della sicurezza aerea,
- assicurare operazioni di volo sicure tra i due Paesi (oltre il 70% del traffico aereo albanese ha come destinazione aeroporti italiani),
- essere un volano di sviluppo del settore del trasporto aereo albanese creando opportunità anche per operatori nazionali del settore

Vigilanza e controllo sui gestori ed operatori aeroportuali

L'Enac, sempre tramite le competenti Direzioni Operazioni insieme alle le strutture aeroportuali, ha messo in atto nel 2009 una rilevante attività di vigilanza ed ispezione sui gestori e sugli operatori aeroportuali.

Le attività di sorveglianza sono state svolte dal personale professionista ed ispettori aeroportuali nel rispetto di piani di sorveglianza approvato per ciascun aeroporto che le Direzioni emettono annualmente sulla base delle indicazioni delle circolari, procedure e linee guida emesse dalla struttura centrale.

Altre attività svolte nel 2009

Le principali attività svolte includono:

- l'approvazione delle Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali la cui istruttoria è curata dalle Direzioni Aeroportuali. Nel corso dell'anno sono state approvate 34 Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali;
- Il consolidamento del Progetto qualità dei servizi aeroportuali con l'emissione e l'applicazione della Circolare 31 che prevede la periodicità mensile delle riunioni del comitato di vigilanza e l'emissione di report periodici su tutti i principali indicatori di qualità;
- il programma di monitoraggio della puntualità dei voli e dei tempi di riconsegna bagagli effettuato nel corso del periodo estivo;
- il completamento del processo di certificazione degli handlers in accordo al Regolamento apposito ed alla circolare APT-02A; in totale sono state certificate 251 imprese di servizi di assistenza a terra
- l'attività ispettiva in accordo alla Procedura Operativa AGA-06 mediante programmi stabiliti dalle Direzioni Aeroportuali ed approvati dalle Direzioni Regionali che hanno totalizzato l'effettuazione di 8641 interventi nei settori flight safety (2695 ispezioni), aerodrome safety (1095 ispezioni), handling (108 ispezioni in aggiunta all'attività di certificazione degli handlers); security (2245 ispezioni) e carta dei diritti del passeggero (2606 ispezioni).

Di particolare rilevanza nel 2009 è stato il monitoraggio estivo su puntualità, regolarità voli e riconsegna bagagli oggetto di apposita relazione al Ministero vigilante delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'Enac partecipa alle iniziative della Commissione Europea mirate ad uniformare le azioni dei NEBs (National Enforcement Bodies) – Organismi Nazionali responsabili dell'applicazione del Reg. (CE) n. 261/2004. L'Enac è stato designato come Organismo Responsabile per l'Italia.

Tramite la Banca Dati CDP vengono effettuate rilevazioni statistiche periodiche e sistematiche, oltre a elaborazioni a seguito di specifiche richieste della Direzione Generale.



Nel 2009 l'Enac ha registrato 10322 reclami. A tale riguardo l'Enac ha ricevuto 7308 reclami per violazioni del Reg. (CE) n. 261/2004 e 3014 per altri disservizi aeroportuali (principalmente per disguido bagagli). Di questi reclami 4612 sono stati trattati e chiusi.

A fronte della trattazione dei reclami (limitatamente a quelli inerenti il Reg. (CE) n. 261), l'Enac ha irrogato nel 2009 84 sanzioni.

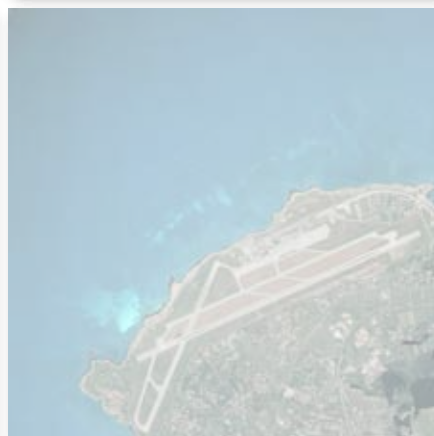
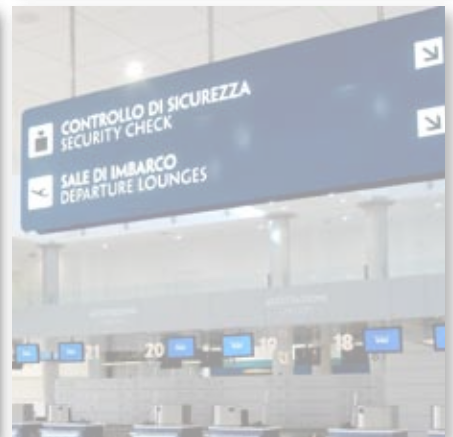
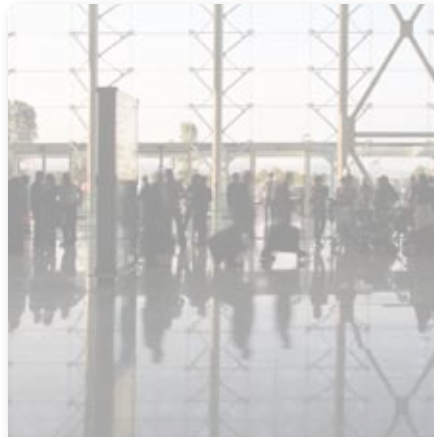
È significativo far notare che la trattazione dei reclami impegna in modo consistente sia la struttura centrale che tutti gli ispettori specializzati nella qualità dei servizi dislocati nelle Direzioni Aeroportuali. Buona parte dei passeggeri presentano i reclami per mezzo di studi legali, i quali non si limitano all'esposizione del disservizio ma impostano un contenzioso legale nel quale sempre più spesso l'Enac è chiamato in causa insieme al vettore responsabile.

Più in generale l'attività sanzionatoria delle Direzioni Aeroportuali ha totalizzato 1501 verbali di accertamento e ordinanze di ingiunzione/archiviazione.



CAPITOLO 3

La regolazione dello spazio aereo



Passenger Ticket and Baggage Check form for LITALIA, showing flight details (ROME/DAVINCI to PARIS/DEGAULLE), fare information, and payment modalities.

NON IMPONIBILE IVA /

DATA DI EMISSIONE 05

5235/PD

MILAN IT

1 ROME/DAVINCI

2 PARIS/DEGAULLE

3

4 AZ

5 N

ON-REFUNDABLE/NO CHGS

Sostituzione del biglietto

W AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ

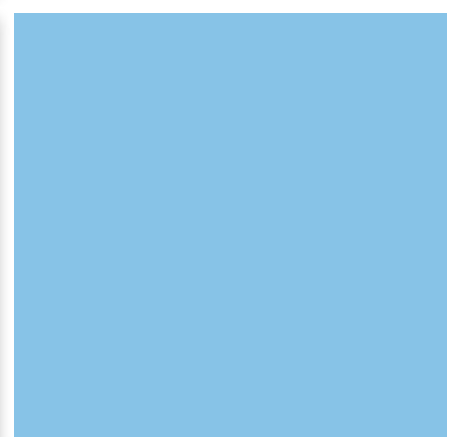
00YQ

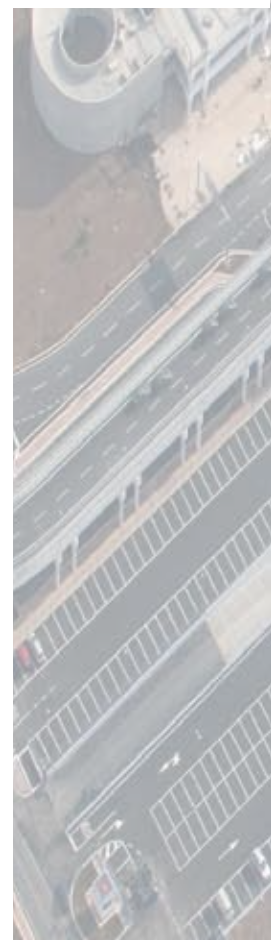
Elementi per il calcolo della tariffa

UR

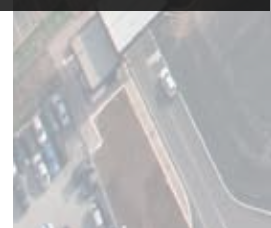
Componenti della tariffa

Totale





La regolazione dello spazio aereo





I. Regolazione dello spazio aereo

I.1 Premessa

L'atto di intesa tra l'Enac e l'Aeronautica Militare, che prevede l'impiego di risorse specialistiche nella forma del distacco in comando, ha finalmente trovato piena attuazione nell'anno 2009.

Personale dell'Aeronautica Militare è stato infatti distaccato in comando presso l'Enac, secondo un programma graduale che si è completato il 27 ottobre 2009. Tale provvedimento ha consentito di alleviare la situazione di grave insufficienza, per numero e specializzazione, della dotazione organica dell'Ente, complessivamente ancora sottodimensionata rispetto alle necessità.

La struttura l'Enac dedicata alla regolazione dello spazio aereo è nata nel 2005. Fondamentale è sempre stato il sostegno dell'Aeronautica Militare che ha messo a disposizione risorse specialistiche, in una prima fase a carattere temporaneo ed ora, in virtù dell'Atto di Intesa firmato con l'Enac il 22 dicembre 2007, su base continuativa.

Significativo anche il contributo dell'Enav che ha distaccato alcune figure professionali per l'impiego presso l'Enac. Tali risorse sono impiegate in attività di certificazione, sorveglianza dei fornitori dei servizi, di gestione delle licenze, della formazione dei controllori del traffico aereo e dell'altro personale addetto ai servizi di navigazione nonché nel riesame delle valutazioni di sicurezza.

Con la legge 265 del 2004 e i successivi decreti di revisione del Codice della Navigazione, erano state trasferite all'Enac le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea. Si era completato così il quadro delle competenze affidate all'Enac che diventava unico soggetto regolatore dell'aviazione civile italiana.

Questa operazione si inserisce nell'iniziativa del Cielo Unico Europeo, quell'insieme cioè di regolamenti e normative comunitarie che si prefigge di realizzare un sistema di circolazione aerea efficiente e sicuro in tutta Europa.

L'applicazione del Cielo Unico Europeo ha modificato radicalmente l'assetto e gli equilibri esistenti in Italia. La separazione e la distinzione dei ruoli fra soggetti erogatori dei servizi e autorità di regolazione, che nelle aviazioni civili di altri Paesi sono dati come acquisiti da decenni, nell'ambito dello spazio aereo hanno introdotto una vera e propria mutazione.

I.2 Attività di certificazione, vigilanza e controllo

Le attività svolte possono essere così riassunte.

- Fornitori dei servizi di navigazione aerea (ANS)

Sono state condotte le attività di sorveglianza e certificazione dei fornitori ANS nella misura permessa dalla dotazione organica rispettando la programmazione al 100%. Tale programmazione prevede per l'Enav una serie di audit di sorveglianza sulle funzioni centrali e sulle unità operative (Torri di Controllo, Centri di Controllo d'Area e enti del Servizio Informazioni Volo d'Aeroporto - AFIS) e almeno un audit annuale su tutte le funzioni per gli AFIS non ENAV.



Nella seguente tabella sono riportati i dati riguardanti l'anno 2009.

Tabella I

Anno 2009	
Certificati ANSP emessi	5
Audit effettuati	23

Nel corso degli audit sono stati riscontrati 148 rilievi gestiti secondo gli standard previsti. I rilievi sono stati classificati dall'Enac in apposito database in modo da evidenziare le aree di maggiore attenzione su cui orientare le successive attività di sorveglianza.

La Direzione Centrale è chiamata ad analizzare gli inconvenienti segnalati dai fornitori ANS; sono stati visionati, nell'anno 2009, 5935 eventi monitorando i più significativi ed avviando in alcuni casi accertamenti più approfonditi.

Le procedure di riesame e accettazione delle modifiche significative ai sistemi funzionali ATM previste dall'art. 9 del Reg. (CE) n. 1315/2007 sono state attivate. Esse prevedono la comunicazione sistematica di tutte le modifiche da parte del fornitore ANS interessato e l'intervento diretto di Enac nel caso di modifiche aventi un impatto significativo sulla sicurezza; nel caso di modifiche con un impatto non significativo Enac ha valutato caso per caso se intervenire direttamente con il riesame della modifica e la successiva accettazione. In tale quadro l'ENAV ha comunicato 141 modifiche, di cui 4 sono state oggetto di riesame diretto da parte di Enac.

Nell'ambito della sorveglianza dell'Enav è stato ulteriormente sviluppato l'accordo internazionale tra Italia e Svizzera sulla delega dei servizi di traffico aereo nelle zone frontaliere fra l'ENAV ed il fornitore dei servizi di navigazione aerea svizzero Skyguide.

L'Enac ha inoltre assicurato il supporto istituzionale alle prime fasi di realizzazione del Functional Airspace Block (FAB) italiano BLUE MED.

- Certificazione del personale

Nell'anno 2009 sono state emesse 1113 licenze di Controllore del Traffico Aereo (CTA) / studente CTA, in larga misura come conversioni del preesistente sistema nazionale.

L'organico tuttora numericamente insufficiente che è possibile dedicare alle attività di certificazione del personale, ha determinato l'adozione di procedure di gestione delle licenze dei controllori incentrate su una più ampia delega di attività a soggetti certificati.

In linea con lo schema comunitario, l'Enac ha approvato infatti le organizzazioni ed i programmi di formazione, gli schemi di competenza, le modalità d'esame per il rilascio e l'aggiornamento delle licenze; inoltre essa designa gli esaminatori con funzioni delegate.

Per tale attività è previsto un notevole incremento derivante dalla pubblicazione dei nuovi regolamenti per la certificazione di altre figure professionali del settore (operatori FIS (Flight Information Service), personale MET (Meteo) e personale ATSEP (Air Traffic Safety Engineering Personnel)).

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

- Interoperabilità

È stato possibile effettuare le attività previste dal Reg. (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

È stato garantito un intervento qualificato in particolari occasioni quali ad esempio il cambio di status o di operatività di alcuni importanti aeroporti quale quello di Fiumicino.

L'Enac ha inoltre garantito, per gli aspetti essenziali, la partecipazione italiana alle attività internazionali di certificazione dei programmi EGNOS e COFLIGHT, in cooperazione con altre Autorità europee.

1.3 Attività di regolazione

Le attività di regolazione, portate avanti già da qualche anno e concluse nel 2009, hanno reso necessario un forte coordinamento con i soggetti interessati, in particolare con i fornitori dei servizi di navigazione, Enav e Aeronautica Militare, oltre che con l'utenza aeronautica. Esse possono essere così riassunte:

a. Recepimento annessi ICAO

In coerenza con gli indirizzi individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è proseguita l'attività di recepimento degli annessi ICAO che riguardano l'utilizzo dello Spazio Aereo. Al riguardo:

- è stato adottato il Regolamento "Servizi di Traffico Aereo" con il quale sono recepite le previsioni di cui all'Annesso 1 ICAO, riguardanti l'organizzazione dello spazio aereo e la fornitura dei servizi del traffico aereo;
- è stato adottato il Regolamento "Meteorologia per la navigazione aerea" con il quale sono recepite le previsioni di cui all'Annesso 3 ICAO riguardanti la fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea;
- è stato adottato l'emendamento 1 all'edizione 2 del Regolamento "Regole dell'aria" per introdurre gli ultimi emendamenti dell'Annesso 2 ICAO e per armonizzarne i requisiti con il regolamento "Servizi del traffico aereo", di prossima adozione;



b. Adeguamento alla normativa comunitaria

Nell'anno di riferimento, uno sforzo importante dell'Enac è stato il supporto alla Rappresentanza permanente presso l'Unione Europea nella discussione del secondo pacchetto di regolamenti europei relativi all'iniziativa Cielo Unico Europeo, della seconda espansione delle competenze EASA al settore ATM e di SESAR (Single European Sky ATM Research).

Oltre al supporto generale normativo, i contributi specifici accolti in sede comunitaria sono stati i seguenti:

- Secondo pacchetto Cielo Unico Europeo: definizione di servizi paneuropei, attualmente utilizzata per delimitare il campo di azione di certificazione di EASA.
- Regolamento sulla seconda espansione, introduzione di una voce specifica sulle norme di sicurezza applicabili alla progettazione dello spazio aereo e la salvaguardia della certificazione nazionale degli AFIS.

Inoltre sono state seguite tutte le fasi preparatorie delle norme su:

- Integrità dei dati aeronautici;
- Air Traffic Flow Management.

È stata assicurata la partecipazione al Comitato Cielo Unico tramite il rappresentante alternato italiano, appartenente alla Direzione Centrale Regolazione Spazio Aereo.

In ambito EUROCONTROL l'Enac ha assicurato:

- la funzione di Vice Presidente del Provisional Council, organo di governo;
- la partecipazione alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (*Safety Regulation Commission*) ed al relativo Gruppo di Coordinamento;

c. Attività normativa generale

- è stato adottato l'emendamento 4 al "Regolamento per la definizione dei requisiti della licenza comunitaria di Controllore del Traffico Aereo" al fine di armonizzarne i contenuti con le disposizioni di cui al Decreto Legislativo 118/2008;
- è stato redatto il documento definitivo del regolamento "Disegno delle procedure di volo" che contiene i requisiti per l'approvazione delle procedure di volo.
- è stato redatto il documento definitivo della Circolare ATM-05 "Eventi e attività speciali interessanti il traffico aereo", che definisce le procedure da utilizzare in occasione di eventi particolari e le attività aeronautiche che richiedono l'attuazione di restrizioni di breve periodo e/o la pubblicazione di specifiche informazioni aeronautiche ad uso dell'utenza (NOTAM);
- è stato redatto il documento definitivo della circolare "Livelli minimi dei Servizi della Navigazione Aerea sugli aeroporti nazionali" che definisce le linee guida per valutare i livelli minimi dei Servizi di Navigazione Aerea (ANS) da implementare negli aeroporti nazionali.

Nell'ambito delle numerose attività di carattere generale è stata garantita la partecipazione in sede ministeriale:

- per le modifiche al Decreto Legislativo 118, 30 maggio 2008 relativo alle licenze dei controllori del traffico aereo;
- per l'elaborazione del nuovo DPR sugli apparecchi per il Volo da Diporto e Sportivo.

1.4 Vigilanza sulla fornitura dei servizi dell'Aeronautica Militare

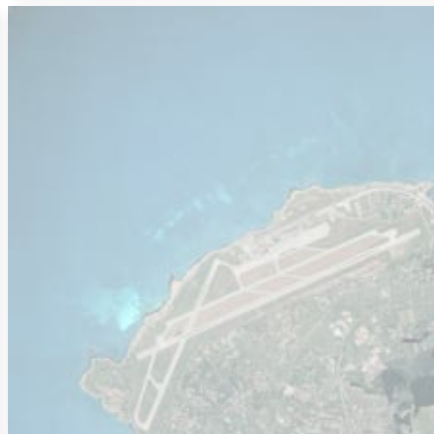
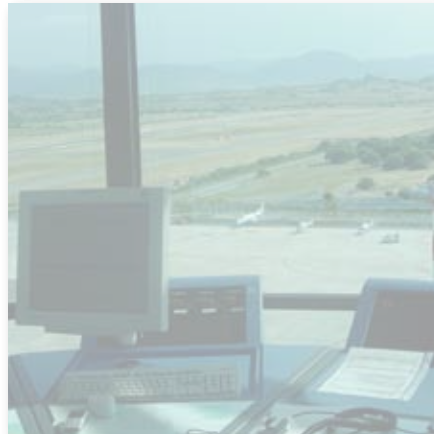
Per quanto concerne la vigilanza che l'Enac effettua sui servizi di navigazione aerea forniti dall'Aeronautica Militare si pongono in evidenza alcune aree di intervento, coerentemente con i principi del Cielo Unico Europeo, che riguardano:

- la gestione dello spazio aereo come bene comune la cui utilizzazione per il soddisfacimento delle esigenze militari e civili non può che essere definita in accordo alle Direttive dell'Enac, unica Autorità di regolazione in materia in Italia;
- l'uso flessibile dello spazio aereo inferiore al fine di consentire la completa utilizzazione da parte del traffico civile quando le aree riservate alle attività militari non sono utilizzate (p.es. permeabilità delle aree regolate);
- la completa revisione dello spazio aereo con particolare riferimento alle aree di avvicinamento secondo le linee guida a suo tempo emanate dall'Enac in modo da consentire lo svolgimento dell'attività di volo da parte di tutti gli utenti dello spazio aereo secondo criteri di efficacia ed efficienza;
- il ruolo e la responsabilità del fornitore dei servizi nel volume di spazio aereo assegnato, sia nella fase di gestione (p. es. CTR Garda) che di dismissione (p. es. AFIS Boccadifalco);
- l'effettivo recupero dei costi sostenuti per l'erogazione dei servizi ai sensi del Reg. (CE) n. 1794/2007 e per l'adeguatezza del piano di ammodernamento dei sistemi.



CAPITOLO 4

La sicurezza del volo: la security



Passenger Ticket and Baggage Check form for LITALIA, showing flight details (ROME/DAVINCI to PARIS/DEGAULLE), fare information, and payment modalities.

ISSUER	LITALIA
FLIGHT	ROME/DAVINCI (1) - PARIS/DEGAULLE (2)
CARRIER/FLIGHT	AZ (4) - N
CLASS/DATE	N
FARE BASIS	NAB
STATUS	ON-REFUNDABLE/NO CHGS
FARE	46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ
TOTAL	00YQ
PAYMENT	UR (EQUIV FARE PAID)





**La sicurezza del volo:
la security**

I. Security e normativa comunitaria

L'Enac, a seguito dell'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 300/08, punto di partenza di una radicale ristrutturazione del sistema normativo europeo nell'ambito della sicurezza, è stato riconosciuto ed individuato quale *Autorità competente per la security*, responsabile per l'attuazione ed il coordinamento delle prescrizioni comunitarie, anche attraverso la definizione di un proprio Programma nazionale di Sicurezza, in attuazione del regolamento che prevede espressamente che ogni Stato membro UE designi un'unica *Autorità competente*.

In base al Reg. (CE) n. 300/08, ogni soggetto la cui attività abbia una qualche inerente all'aviazione civile dovrà dotarsi di un proprio programma di sicurezza, comprensivo degli aspetti organizzativi e procedurali, programma che l'autorità competente dovrà attuare.

L'altra importante innovazione della normativa CE è costituita dal Reg. (CE) n. 820/08, che ha recepito, rendendole "palesi e conosciute", tutte le prescrizioni dei regolamenti che, a partire dal 2003, avevano attuato le previsioni del Reg. (CE) n. 2320/02, ma con disposizioni il cui contenuto era stato "classificato" ai fini della sicurezza e quindi non conoscibile dalla generalità.

Solo gli aspetti che necessariamente dovevano mantenere una caratteristica di riservatezza (percentuali, dati tecnici relativi ad apparecchiature, ecc.) sono stati tenuti fuori dal contesto del Reg. (CE) n. 820/08 per essere trafusi in una *Decisione* indirizzata ai singoli Stati membri ed avente natura classificata.

Con il Reg. (CE) n. 820/08 si è inoltre istituito e razionalizzato il concetto di "filiera di sicurezza" nel sistema del trasporto aereo delle merci, individuando una serie svolta ai fini del trasporto in parola. In particolare, il Regolamento individua nell'agente regolamentato, ossia nel soggetto intermedio tra mittente e vettore, colui che offre adeguate garanzie in termini organizzativi, di risorse e di procedure, volte a far sì che a bordo venga imbarcata solo merce sicura. Se tali garanzie non sono accertate, non vi è un riconoscimento quale agente regolamentato e la merce, prima di essere imbarcata, deve essere controllata. Due sono state le tipologie di soggetti compresi nella filiera medesima (dal mittente, ossia il produttore/proprietario della merce, allo spedizioniere, al trasportatore via terra, al guardiano del magazzino fino al vettore aereo), ognuna delle quali è gravata da oneri specifici in corrispondenza al segmento di attività.



1.1 Controlli

I controlli di qualità sull'applicazione del Programma Nazionale di Sicurezza negli aeroporti sono stati svolti, secondo quanto stabilito dalla normativa vigente, sia dal Nucleo Ispettivo Nazionale che dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali.

Il Nucleo è composto anche di funzionari del Ministero dell'Interno. I membri sono scelti sulla base dei criteri stabiliti dall'art.10 del Reg. (CE) n. 1217/2003 e sono certificati dall'Enac.

Nel corso del 2009 il suddetto Nucleo ha posto in essere 28 attività ispettive presso gli aeroporti di Ciampino, Cagliari (ispezione e follow up), Malpensa (audit e ispezione), Bologna, Torino, Linate, Palermo, Pisa (audit e ispezione), Lamezia Terme, Forlì, Ronchi dei Legionari, Reggio Calabria, Fiumicino (due ispezioni), Catania, Napoli, Bari, Bergamo, Firenze, Verona, Brindisi, Parma, Brescia, Venezia.

A livello locale, l'attività ispettiva viene svolta dagli ispettori aeroportuali Enac e dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali composti dal personale delle Direzioni aeroportuali e da quello del locale Ufficio di Polizia aeroportuale. Le ispezioni svolte da Enac seguono programmi e metodologie predefinite: circolare AGA 05 e "check-list" che di recente sono state implementate, per renderle più coerenti con gli standard europei sul controllo di qualità.

Tutti gli ispettori vengono formati con appositi corsi, secondo un programma dettagliato e continuamente aggiornato sia per gli ispettori del Nucleo nazionale che per quelli aeroportuali.

Per i primi ci si è avvalsi della collaborazione offerta dall'ECAC ed ha riguardato, in particolare, le metodologie di individuazione e classificazione dei rilievi: l'Enac ha voluto così creare un continuum con le modalità operative di controllo di qualità previste a livello internazionale.

Per gli ispettori aeroportuali è stato messo a punto un programma di aggiornamento che si è concluso nella prima metà del 2009 e che è servito come base per l'individuazione di nuovi ispettori da inserire nel Nucleo Nazionale.

Anche per i nuovi ispettori del Nucleo Nazionale, sono state svolte tre sessioni formative e di qualificazione, che hanno condotto alla certificazione di 13 ispettori nazionali Enac ed 8 del Ministero dell'Interno.

1.2 Rapporti con organismi internazionali e dell'Unione Europea

Nell'ambito delle relazioni con organismi internazionali, come ICAO, ECAC e Unione Europea, l'Enac ha curato le seguenti attività ispettive e di auditing:

- assistenze per le ispezioni comunitarie sugli aeroporti di Malpensa e Pisa;
- predisposizione delle azioni correttive che hanno comportato la chiusura delle ispezioni di Fiumicino, Napoli e Catania iniziate nel 2008.

Ispezioni all'Enac quale Autorità competente

La Commissione Europea aveva effettuato nel corso del 2007 una visita ispettiva presso l'Enac. Si trattava della seconda visita ispettiva presso l'Autorità centrale; essa riguardava,



in particolare, le modalità con cui l'Enac svolgeva il suo ruolo di soggetto preposto alla vigilanza sul sistema di security. Tale ispezione comportò l'apertura del procedimento di infrazione nei confronti dell'Italia, in tema di efficacia delle attività svolte dall'Enac in ambito di controlli di qualità della security.

A seguito di tale procedura, l'Enac ha operato attivamente per definire delle policy rilevanti e innovative volte, da un lato, a superare i rilievi della Commissione Europea formalizzati a seguito dell'ispezione all'Autorità fatta nel 2007 e, dall'altro, ad evitare per il futuro il ripetersi delle incongruenze e dei difetti rilevati.

Al riguardo, l'Enac ha provveduto a redigere un nuovo Programma di Controllo di Qualità (la procedura operativa AGA 12 approvata in Cisa nel dicembre 2009) avente ad oggetto i flussi documentali e le modalità di controllo delle ispezioni del Nucleo Ispettivo Nazionale, nonché a definire i contenuti dei corsi di aggiornamento degli ispettori security aeroportuali e nazionali e di quelli di qualificazione dei nuovi ispettori nazionali.

1.3 Il Programma Nazionale di Sicurezza

Il Programma Nazionale di Sicurezza si inquadra in un ambito di cooperazione internazionale, volto a dare attuazione alle prescrizioni normative europee, oltre che agli standard ICAO dell'annesso 17, ed è finalizzato ad assicurare l'incolumità dei passeggeri,

degli equipaggi, degli operatori, del pubblico e delle infrastrutture aeroportuali, nonché la regolarità e l'efficienza dell'azione civile nella prevenzione degli atti di interferenza illecita. Le azioni e gli obiettivi del Piano Nazionale di Sicurezza sono attualmente disciplinati da 9 schede corrispondenti a macroaree di controllo e sorveglianza.

Per definire le misure di security e stilare il Programma Nazionale di Sicurezza, l'Enac opera attraverso il Cisa, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti, del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica; per il coordinamento delle attività a livello locale si avvale, invece, delle proprie Direzioni Aeroportuali e dei Csa (Comitati di Sicurezza Aeroportuale).

L'Enac segue e coordina le attività del Cisa. Durante il 2009, sono state organizzate dall'Enac 2 riunioni del Comitato in seduta plenaria, più una dozzina di riunioni di sotto-comitati e gruppi tecnici di lavoro.

Dal lavoro posto in essere, sono scaturiti emendamenti a 2 schede del Programma Nazionale di Sicurezza:

- scheda n.3 (controlli di sicurezza su merce, posta, catering e pulizie di bordo);
- scheda n.4 (linee guida per l'applicazione di misure di sicurezza su voli sensibili);

inoltre, è stato completamente rivisitato il Programma Nazionale dei Controlli di Qualità.

È stata poi avviata, a seguito di parere favorevole del Cisa, la sperimentazione delle operazioni di imbarco con invio di messaggio SMS su telefono cellulare ed è stato appronta-



to anche il nuovo regolamento sull'organizzazione del CISA – la cui definizione è prevista a breve - ed istituito un gruppo di lavoro per la definizione di direttive in tema di impiego di Inflight Security Officer:

Circa la revisione del decreto ministeriale n.85/1999, che riguarda l'affidamento a soggetti terzi di attività svolte al momento dalle Forze di Polizia e che non richiedono l'impiego di pubbliche potestà, il lavoro dell'apposito gruppo interministeriale ha terminato il compito affidatogli, provvedendo alla stesura di un testo che vede l'affidamento alle società di gestione anche dei controlli di sicurezza del personale aeroportuale che accede alle aree sterili attraverso gli appositi varchi di servizio e che è alla redazione definitiva da parte del Ministero dei Trasporti.

Nell'ambito delle previsioni del PNS, vi sono specifiche attribuzioni di funzioni approvative/certificative in capo all'Enac.

La prima riguarda l'approvazione dei programmi di sicurezza delle compagnie aeree, prevista nel Programma Nazionale di Sicurezza; tale attività, iniziata nel corso del 2008, ha avuto un impulso con l'assegnazione di funzionari appositamente dedicati; si è, dunque, provveduto a rivedere l'impianto regolamentare attuale, anche alla luce delle prescrizioni comunitarie che prevedono che per i vettori U.E. è da considerare valida l'approvazione dei rispettivi programmi rilasciata dalla corrispondente Autorità competente.

Ciò ha consentito di approvare in tempo utile tutte le parti relative alla formazione del personale navigante dei programmi di sicurezza delle compagnie il cui COA viene rilasciato dall'Enac.

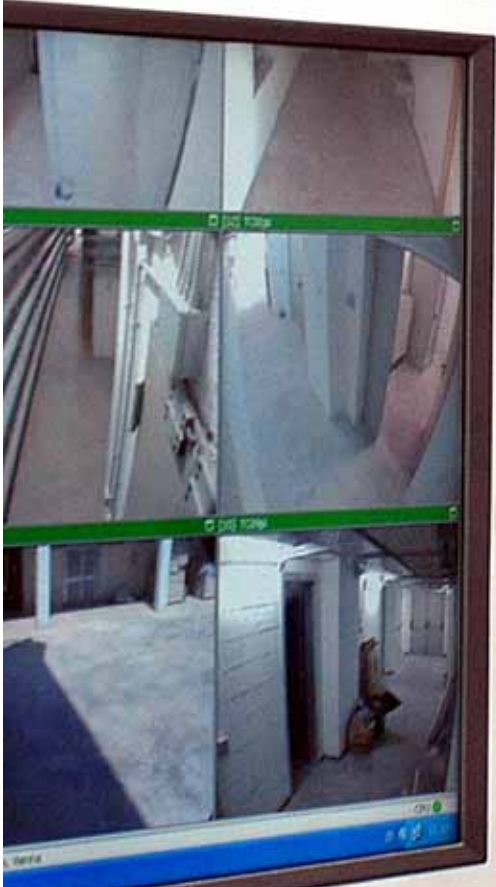
Inoltre, su 19 programmi presentati nel 2009, 16 sono stati approvati; per le compagnie appartenenti a paesi UE, sulla base della previsione del Reg. (CE) n. 300/08, si è provveduto a far loro richiesta di trasmissione delle approvazioni dei rispettivi programmi di sicurezza da parte delle competenti autorità.

Altro settore importante è quello relativo alla certificazione degli agenti regolamentati, ai sensi della scheda 3, che comporta una puntuale verifica di tutti i siti in cui opera ogni singola società da parte delle competenti strutture territoriali; in tale ambito, il numero delle verifiche svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali. Nel corso del 2008 sono scadute molte certificazioni, con conseguente necessità da parte degli ispettori aeroportuali di effettuare nuove visite ispettive.

Anche per far fronte a tali incombenze in modo più funzionale, è stata riportata alle competenti strutture amministrative la necessità che si preveda una tariffazione adeguata per le certificazioni in parola, finora rilasciate a titolo gratuito, nonostante il vantaggio economico che ne deriva per i soggetti certificati (esonero dai controlli della merce in aeroporto). Nel corso del 2009 si è proceduto al rinnovo quinquennale di 60 agenti regolamentati (alcuni con più siti da certificare); sono stati inoltre certificati ex novo 21 agenti e 38 nuovi siti.

Si è infine proceduto a rendere pubblico l'elenco degli agenti regolamentati inserendolo nel sito Internet, con conseguente puntuale aggiornamento di ogni variazione (cancellazioni, inserimenti, modifiche di localizzazioni, ecc.).

È inoltre proseguita l'attività di certificazione degli istruttori di sicurezza. In attesa dell'emanazione del regolamento sulla formazione, l'attività di certificazione nel 2009, svolta se-



condo le indicazioni della circolare SEC 01, ha determinato la certificazione di 19 nuovi istruttori e l'approvazione di 15 programmi.

Altro argomento oggetto di regolazione, questa volta di natura classificata, ha riguardato la definizione delle *Specifiche tecniche e procedure di test per i rilevatori di metallo, a portale e manuali*, con le quali si è praticamente completata l'attività di regolazione tecnica riguardante gli apparati di controllo.

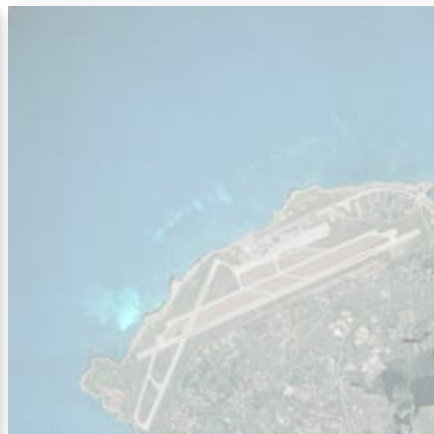
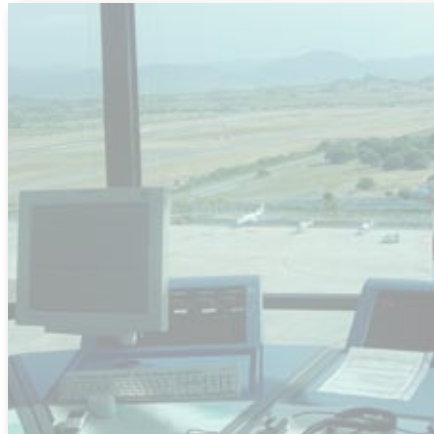
Nell'ambito dell'attività di attestazione di conformità delle apparecchiature radiogene, rilevatori automatici di esplosivi e rilevatori di tracce di esplosivi, svolta dal Comitato Esperti ex art.6 D.M. 85/99, l'Enac ha in primo luogo modificato la policy riguardante il rilascio delle attestazioni in argomento, d'intesa con la Direzione Generale del Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emanando una circolare che rende più funzionale il relativo procedimento.

Si sono, inoltre, curati i procedimenti di rilascio dell'attestazione di conformità ai requisiti prescritti, che originano da una richiesta delle società che producono ovvero intendono utilizzare tali apparati e terminano con una comunicazione alle medesime a seguito dell'avvenuta attestazione da parte del Comitato suddetto. Nel 2009 sono stati certificati complessivamente 6 apparati di controllo/rilevazione.

Per il settore facilitazioni, tradizionalmente correlato anche in ambito internazionale a quello della sicurezza, in ambito nazionale si è provveduto a redigere una nuova versione del D.M. istitutivo del CIFTA, il Comitato Interministeriale per le Facilitazioni nel Trasporto Aereo.

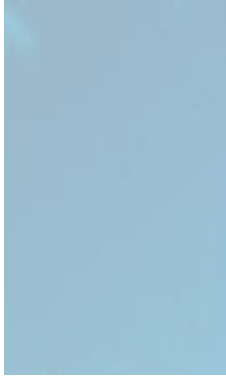
CAPITOLO 5

La regolazione degli aeroporti

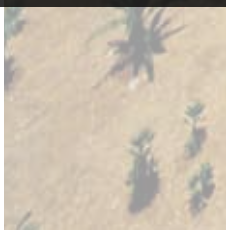


PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
 NOT TO CONDITIONS OF CONTRACT
 ID BY: LITALIA
 IATA-BSP: 05
 DATE OF ISSUE: 05
 EMISSIONE: 5235/POJ
 FROM: ROME/DAVINCI
 TO: PARIS/DEGAULLE
 CARRIER/FLIGHT: AZ
 CLASS/DATE: N
 ON-REFUNDABLE/NO CHGS
 Sostituzione del biglietto
 W AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ
 00YQ
 Componenti della tariffa
 Totale





La regolazione degli aeroporti





I Pianificazione aeroportuale

I.1 Lo studio sullo Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio

Nel corso del 2009 l'Enac, a seguito di una gara europea, ha commissionato al raggruppamento formato da One Works SpA, KPMG Advisory SpA e Nomisma SpA lo studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio".

Lo studio ha lo scopo di definire, sulla base di un'ampia ricognizione ed analisi delle condizioni attuali, gli scenari evolutivi del trasporto aereo italiano, rappresentando le esigenze future dell'intera rete nazionale degli scali.

Dal modello evolutivo che verrà definito al termine del lavoro, scaturiranno le esigenze con cui si deve misurare la capacità dell'intera rete aeroportuale del Paese, con i punti di forza ed i punti critici non solo delle infrastrutture dei macrobacini di traffico presi in esame (Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Centro e Sud) ma anche di ciascuno scalo. Verranno altresì valutate le necessità e le opportunità rispetto all'accessibilità territoriale e alle connessioni intermodali, in rapporto agli incrementi quantitativi e qualitativi dello sviluppo del traffico.

Il lavoro è monitorato nei suoi sviluppi da una Commissione costituita ad hoc e composta da rappresentanti di Enac e Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Lo studio, una volta ultimato, potrà costituire il riferimento tecnico per la redazione del Piano Nazionale degli Aeroporti Italiani.

I.2 La struttura dello studio

Lo studio si compone di due distinti dossier:

Dossier I - Atlante degli aeroporti italiani

Rappresenta un'analisi puntuale sullo stato di fatto dei 47 aeroporti aperti al traffico commerciale con voli di linea, divisi per macrobacini di traffico. Per ciascun macrobacino il dossier riporta un inquadramento socioeconomico, il sistema infrastrutturale di accesso e di collegamento (esistente, in corso e programmato), nonché i principali dati di traffico. Alla scala del singolo aeroporto invece le analisi illustrano:

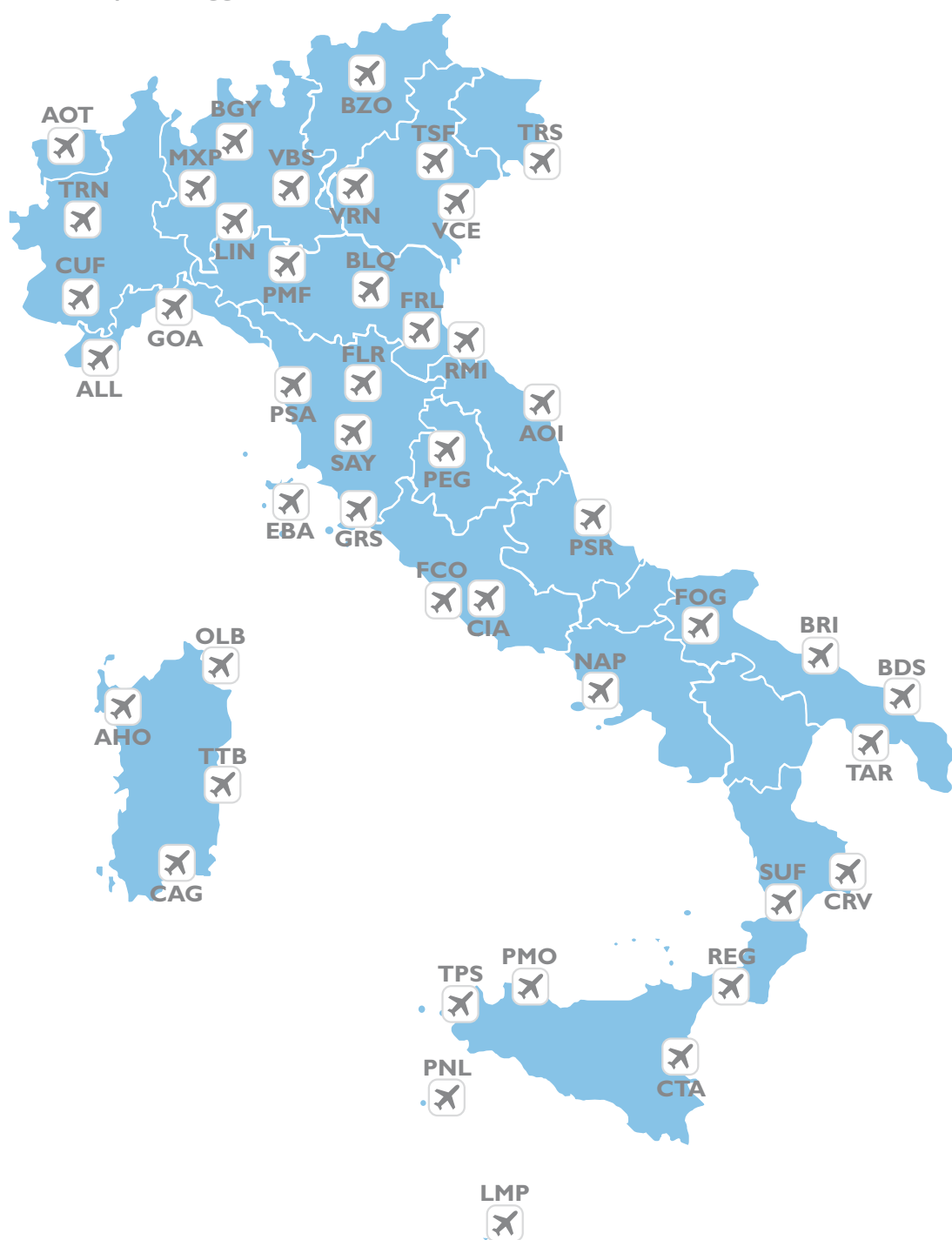
- il rapporto con il contesto territoriale e ambientale, il sistema di accessibilità, i vincoli esistenti;
- il bacino di traffico per accessibilità su gomma e su ferro;
- lo stato delle infrastrutture airside e landside e il loro assetto fisico e funzionale;
- la distribuzione funzionale del terminal e la dotazione di superficie per sottosistemi funzionali, per la verifica dei livelli di servizio offerti;
- il trend di traffico degli ultimi dieci anni.
- gli interventi di sviluppo recentemente realizzati, in corso o programmati.



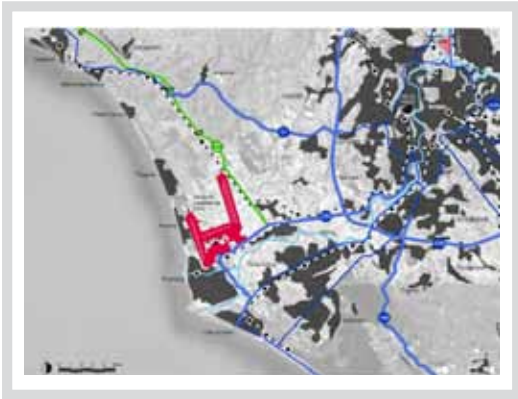
Tabella I

AEROPORTI ESISTENTI		
Aeroporti Militari	11	23
Aeroporti Militari aperti al traffico civile	8	
Aeroporti Militari aperti al traffico commerciale	4	
Aeroporti Civili aperti al traffico commerciale	47	90
Aeroporti Civili aperti al traffico privato	43	
TOTALE		113

Gli aeroporti oggetto di studio



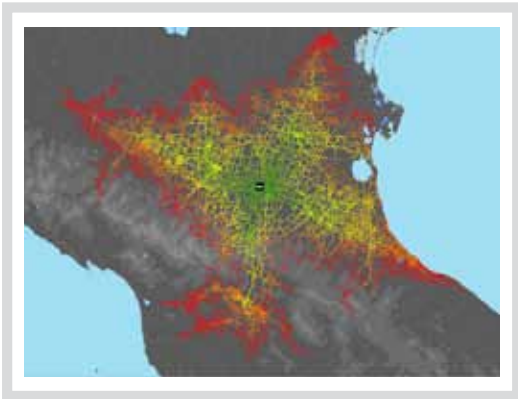
Le analisi svolte per ogni aeroporto



Inquadramento territoriale, accessibilità



Limiti e vincoli

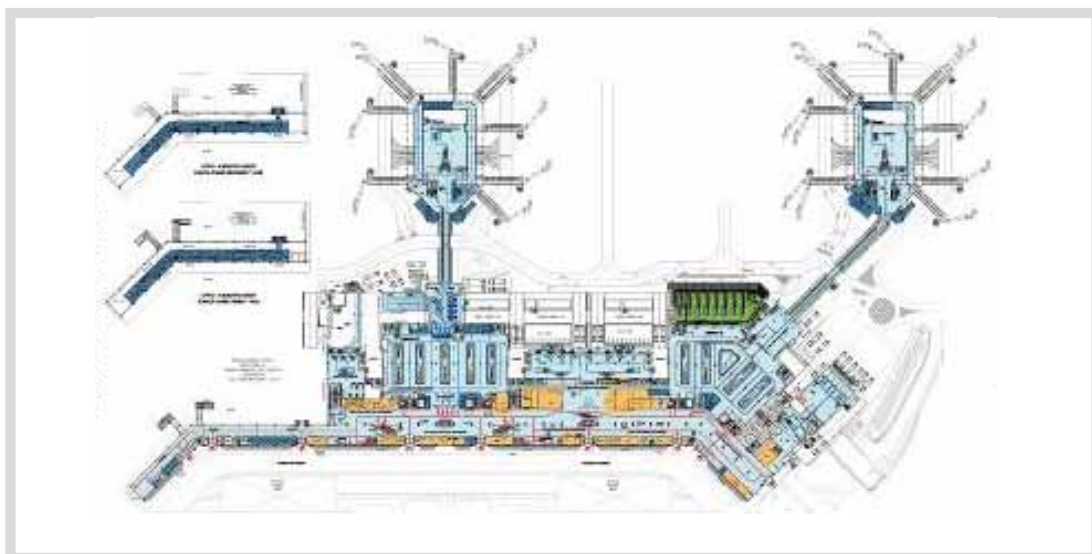


Bacino di traffico



Infrastrutture airside, capacità e funzionalità





Terminal passeggeri, capacità e livelli di servizio

Tabella 2

Malpensa - Passeggeri 2000/2008

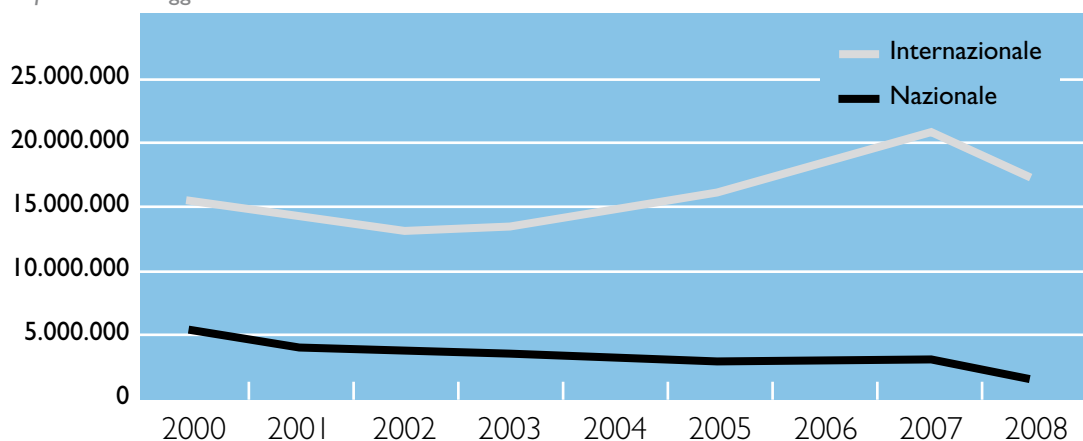
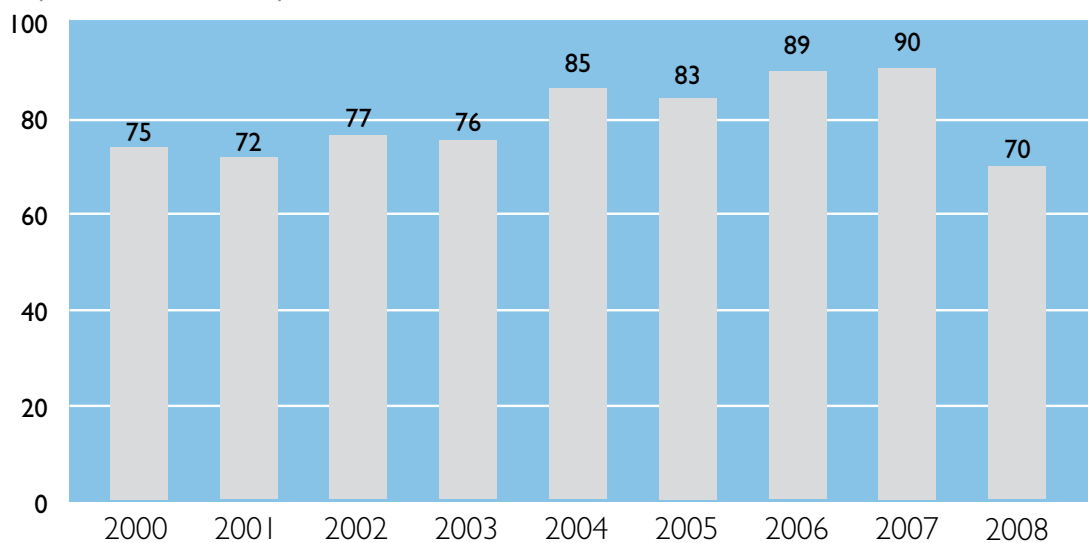


Tabella 3

Malpensa - Numero medio pax/movimenti, voli di linea nazionali 2000/2008



Dossier 2 - Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo

La prima parte del dossier mira ad inquadrare la rete aeroportuale italiana nel sistema europeo, nazionale e regionale, nel quadro legislativo, normativo, di pianificazione e programmazione economica in ambito aeroportuale, nonché le caratteristiche socioeconomiche dei territori di riferimento e dell'assetto infrastrutturale attuale e programmato, sia alla scala europea che nazionale.

La seconda parte del dossier restituisce invece una lettura per tematismi dei dati sullo stato di fatto degli aeroporti, così come emersi dall'analisi puntuale effettuata nell'Atlante, relativi a:

- infrastrutture di collegamento, intermodalità e bacini di traffico;
- capacità delle infrastrutture landside e airside;
- capacità dello spazio aereo;
- impatti ambientali.

È stato poi analizzato lo stato delle concessioni aeroportuali, la composizione azionaria e la situazione economico-finanziaria dei concessionari, la relativa attività di gestione e pianificazione aeroportuale, con particolare riferimento alla redazione dei Master Plan aeroportuali, programmi quadriennali degli interventi e contratti di Programma e relativi iter approvativi; inoltre sono state esaminate le nuove infrastrutture programmate di Viterbo e Grazzanise.

La seconda parte del dossier si chiude con un capitolo dedicato ai risultati dell'attività di auditing e alla valutazione del consenso del territorio, in relazione allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di riferimento.

Nella terza parte del dossier, partendo da uno scenario macroeconomico globale, sono state analizzate le caratteristiche storiche ed attuali del traffico aereo mondiale, europeo e nazionale; i fattori che influenzano la domanda; le dinamiche geopolitiche; le evoluzioni dell'industria aeronautica.

Sulla base di tali analisi sono stati costruiti gli scenari evolutivi del traffico al 2030, aggregati per Regioni amministrative.

La quarta parte del dossier illustra sinteticamente le conclusioni dell'attività di analisi svolta, mettendo in evidenza le criticità e le potenzialità del sistema aeroportuale italiano e dei singoli scali, nello scenario attuale e prospettico, ovvero in relazione alla crescita del traffico aereo atteso.

Tali valutazioni hanno fatto emergere - nella fase finale dello Studio - i possibili scenari di sviluppo della rete aeroportuale nazionale, coordinata con l'individuazione di specifici assi e nodi strategici d'intervento e sono state poste alla base di uno scenario unitario di ridisegno e razionalizzazione del sistema aeroportuale nazionale, anche in termini di infrastrutture di collegamento ed intermodalità.



2 Gli aeroporti del Mezzogiorno

2.1 Programma PON 2000-2006

Nel corso del 2009 sono stati completati i progetti di sviluppo aeroportuale finanziati attraverso la Misura III.2 del programma PON Trasporti 2000-2006, di cui l'Enac è Responsabile di Misura, per un totale di circa 400 milioni di Euro. Ricordiamo che si tratta di interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri sotto il profilo della sicurezza e della qualità dei servizi, secondo quanto stabilito dalla normativa internazionale di riferimento, nel più ampio rispetto della compatibilità ambientale. Destinatari degli investimenti sono stati gli aeroporti del Mezzogiorno, tra cui quelli a gestione diretta dell'Ente, Pantelleria e Lampedusa.

L'Enac ha effettuato su tutti gli interventi il Controllo di I Livello che sono di tipo amministrativo, finanziario, contabile e di rendicontazione delle spese ad essi riferite.

L'Enac ha effettuato i controlli a norma dei Regolamenti Comunitari e della normativa nazionale in materia di investimenti pubblici per garantire la corretta gestione dei finanziamenti comunitari e nazionali. Le procedure messe in atto dall'Enac sono state oggetto di controllo da parte della Commissione Europea che le ha indicate come caso di eccellenza. Analogo riconoscimento è stato conferito nella "Relazione sul risultato del controllo sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione civile (Enac) per l'esercizio 2005" della Corte dei Conti.

Nel corso del 2009 è stato effettuato da parte della Commissione Europea, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il controllo di II livello su uno dei progetti finanziati dal PON Trasporti che si è concluso con esito positivo riguardo alla corretta tenuta della documentazione di riferimento e al controllo amministrativo e contabile seguito dall'Enac durante le fasi di realizzazione del progetto.

2.2 Programma PON Reti e Mobilità 2007-2013

PON Reti e Mobilità 2007-2013

Obiettivo: convergenza

Territori eleggibili: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia

La linea di intervento prevede il potenziamento degli aeroporti esistenti che svolgono servizio cargo al fine di sviluppare le opportunità di attrazione del traffico internazionale delle merci e garantire il soddisfacimento della crescente domanda nazionale attraverso interventi sulle infrastrutture di volo (air-side) e interventi sulle infrastrutture aeroportuali (land-side).

L'Enac ha attivato le relazioni di partenariato con le altre istituzioni per l'individuazione degli interventi. Sono stati sottoscritti i protocolli di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Enac, le Regioni e le società di gestione per decidere la destinazione delle risorse comunitarie, nazionali e regionali disponibili per gli interventi aeroportuali.

Per gli interventi che verranno selezionati, in coerenza con i criteri di ammissibilità del PON, saranno preparate le convenzioni di finanziamento con le relative società di gestione per la descrizione dei lavori da realizzare e la relativa programmazione, i termini

previsti per il completamento dell'opera e la regolazione degli aspetti finanziari.

Per la programmazione 2007-2013, l'Enac è stato l'unico ente a ricevere da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il riconoscimento formale dello status di "organismo intermedio", ai sensi dell'art. 59 del Reg. (CE) n. 1083/2006, anche se le attribuzioni in capo a tale funzioni erano già sostanzialmente espletate dall'Ente. Il ruolo di organismo intermedio per la gestione della linea di intervento di "potenziamento del sistema aeroportuale" si aggiunge al ruolo di beneficiario finale per gli aeroporti a gestione diretta.

2.3 Reti TENT

Nel corso dell'anno sono state espletate, in qualità di soggetto proponente, le attività necessarie nei confronti delle competenti istituzioni comunitarie e nazionali per la presentazione di progetti per l'accesso ai finanziamenti TENT (Trans European Transport Network) previsti dai bandi "European Economic Recovery Plan" e "Annual Work Programme 2009".

2.4 Pubblicazione "Eccellenze Italiane"

Grazie ai finanziamenti disponibili per le spese di comunicazione del PON Trasporti 2000-2006, è stato pubblicato il quaderno "Eccellenze Italiane".

La pubblicazione illustra i progetti più complessi, realizzati attraverso il Pon Trasporti 2000-2006, che hanno riguardato la realizzazione e l'ammodernamento delle aerostazioni di Bari, Brindisi, Cagliari, Catania e Olbia. Questo programma di investimenti infrastrutturali è stato attuato dall'Enac sulla base degli Accordi di Programma Quadro sottoscritti dall'Enac con le Regioni, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'ENAV per la realizzazione di opere infrastrutturali. Grazie a questi interventi è stato possibile far evolvere il sistema aeroportuale del Mezzogiorno verso un sistema integrato, più competitivo e in grado di rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese all'interno del bacino del Mediterraneo.

2.5 Protocollo di intesa con AKFED

Ad ottobre 2009 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra l'Enac e l'Aga Khan Fund for Economic Development (AKFED) e Geasar S.p.A. per favorire forme di cooperazione finalizzate a portare avanti progetti per lo sviluppo dell'aviazione e delle attività aeroportuali al fine di promuovere l'accrescimento economico e sociale in Paesi in via di sviluppo situati in particolare in Africa e in Asia centro-meridionale.

2.6 Bando Regione Sicilia

La Regione Sicilia ha pubblicato un bando per la presentazione di un progetto annuale di work experience rivolto a laureati.

Il Fondo Sociale Europeo 2007/2013 della Regione siciliana prevede l'adozione di specifici programmi d'intervento finalizzati a sostenere le possibilità di occupazione e a favorire i processi di inclusione sociale.

L'Enac ha risposto al bando, presentandosi come "soggetto formativo e ospitante". Il



progetto per lo sviluppo di iniziative orientative, formative e di work experience è stato ideato e presentato in collaborazione con Speha Fresia.

2.7 Aeroporti a gestione diretta

Aeroporto di Pantelleria

L'11 luglio 2009 si è tenuta presso l'Aeroporto di Pantelleria la cerimonia di posa della prima pietra della nuova aerostazione.

Con l'avvio della realizzazione della nuova aerostazione l'Enac ha fissato un ulteriore tassello nel quadro, ormai in fase di completamento, di rinnovamento e riqualificazione del sistema aeroportuale nazionale, in particolare di quello del Mezzogiorno d'Italia.

L'importo delle opere avviate a Pantelleria con la cerimonia della posa della prima pietra, è di circa 22 milioni di Euro.

I lavori dovranno essere conclusi entro due anni.

La superficie dell'aerostazione passerà da 1.500 metri quadrati a 8.000 metri quadrati con una capacità di gestione, a regime, fino a 300.000 passeggeri l'anno.

Il nuovo Terminal, considerato come struttura strategica, è assoggettato e rispetta tutte le norme antisismiche in vigore.

L'aerostazione e le altre infrastrutture, nel rispondere a esigenze di carattere funzionale che rendono più agevoli le operazioni di imbarco e sbarco, sono state progettate con una particolare attenzione all'armonizzazione con il territorio e con le tradizioni architettoniche dell'isola, senza alcun tipo di vincolo e di barriere ambientali.

L'aeroporto avrà sistemi di autoproduzione di energia elettrica tramite pannelli fotovoltaici.

taici di seconda generazione, utilizzo di scambiatori geotermici e trattamento delle acque reflue con tecnologia di fitodepurazione.

L'aeroporto costituirà un modello di scalo ecologico, capace di autoprodurre tutta l'energia di cui avrà bisogno e di rivenderne il surplus, attraverso l'uso delle risorse naturali.

Due le tipologie principali degli interventi in corso:

- ampliamento aerostazione passeggeri e sistemazione aree terminali;
- adeguamento e riqualifica delle infrastrutture di volo.

Ecco il riepilogo dei lavori previsti nello scalo di Pantelleria:

- ampliamento piazzali: importo € 5.100.000
- adeguamento infrastrutture di volo e aggiornamento ICAO: importo € 5.200.000
- adeguamento R.E.S.A. per pista di volo 08-26: importo € 10.000.000
- ampliamento aerostazione passeggeri, adeguamento e potenziamento rete idrica. Sistemazione aree terminali, video sorveglianza: importo € 22.100.000

Il 26 dicembre 2009 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Europea il bando di gara per un'ulteriore parte dei lavori di ammodernamento dell'Aeroporto di Pantelleria.

I lavori oggetto del bando riguardano:

- il prolungamento della RESA (l'area di sicurezza oltre la fine della pista), che consentirà una utilizzazione migliore della pista di volo;
- l'interramento della strada perimetrale comunale adiacente lo scalo;
- il nuovo sistema di avvicinamento denominato 'Calvert' che permetterà una consistente riduzione dell'impatto ambientale sul territorio, contestualmente all'incremento dell'efficienza dell'intero sistema.
- Il progetto messo in gara è stato redatto da professionisti delle strutture tecniche dell'Enac.

L'importo per la realizzazione di queste opere ammonta a circa 7,5 milioni di Euro e rientra nei finanziamenti derivanti dal PON trasporti 2000/2006, che prevede uno stanziamento complessivo di circa 10 milioni di Euro per opere sull'Aeroporto di Pantelleria.

Il bando pubblicato il 26 dicembre costituisce l'ultimo appalto dei lavori di riassetto e potenziamento dell'Aeroporto di Pantelleria.

I lavori per gli interventi infrastrutturali di volo, infatti, sono già in fase avanzata di esecuzione. Sono stati avviati anche i lavori per la costruzione della nuova aerostazione e sono in corso anche quelli per la sistemazione delle aree terminali e di riconversione degli edifici esistenti per destinarli ad altri usi.

Aeroporto di Lampedusa

Si è svolta il 19 giugno, presso l'Aeroporto di Lampedusa, la cerimonia di posa della prima pietra della nuova aerostazione di Lampedusa.

Il nuovo Terminal, che verrà realizzato secondo i più elevati standard di efficienza e armonizzazione nel contesto ambientale, risponderà alle aumentate esigenze di funzionalità



e sicurezza richieste dal trasporto aereo, facilitando le operazioni di imbarco e sbarco e rendendo, nel contempo, più agevole e piacevole la presenza in aeroporto per i passeggeri.

La nuova porta di ingresso all'Isola di Lampedusa sarà organizzata su un livello funzionale, il piano terra, dove sono espletate tutte le attività di trattamento e smistamento dei passeggeri e dei bagagli, sia in partenza che in arrivo. Al secondo livello, invece, saranno presenti i servizi strumentali e le aree riservate a tutti gli operatori aeroportuali.

Sul fronte land side, a nord, due porte scorrevoli ad apertura automatica, una per il lato partenze e l'altra per quello arrivi, consentiranno un comodo accesso all'aerostazione.

Un ampio parcheggio e comodi marciapiedi agevoleranno il transito dei passeggeri e degli accompagnatori nel rispetto dei criteri di abbattimento delle barriere e quelli di accessibilità a tutte le aree funzionali del sedime.

I materiali e i colori utilizzati richiamano la tradizionale architettura locale arabo-mediterranea. La particolare forma di nave dell'edificio della nuova aerostazione intende rappresentare il profondo legame dell'isola di Lampedusa con il mare.

Si evidenzia, inoltre, che il nuovo terminal, considerato come struttura strategica, è assoggettato e rispetta tutte le norme antisismiche in vigore.

La nuova aerostazione sarà composta dalle seguenti aree:

- piano terra 3.200 metri quadrati complessivi, ripartiti, tra i vari spazi previsti, in
- hall generale di circa 1000 metri quadrati;
- sala partenze di circa 500 metri quadrati;
- sala arrivi di circa 700 metri quadrati;
- bar di oltre 500 metri quadrati tra zona interna e zona esterna;
- uffici per autonoleggi commerciali con superficie di 50 metri quadrati.

Nell'aerostazione saranno attivate 8 postazioni di check in con 4 filtri di sicurezza per i controlli.

Al primo Piano, invece, sono previsti:

- spazio polifunzionale di ampiezza di 270 metri quadrati;
- area amministrativa e area compagnie aeree circa 300 metri quadrati;
- aree a disposizione metri quadri 700 circa.

Aeroporto dell'Urbe

Sono terminati nel 2009 i lavori per la realizzazione della nuova aerostazione dell'Aeroporto dell'Urbe inaugurata il 19 gennaio del 2010.

La nuova aerostazione passeggeri è stata realizzata interamente con fondi Enac con un intervento dal valore di circa 800.000,00 Euro.

Il terminal ha una hall di accoglienza, percorsi funzionali per i passeggeri in partenza e arrivo, aree ristoro, spazi per gli uffici degli enti di stato e del controllo traffico aereo.

L'edificio mostra due fronti che riflettono da un lato l'area air side con un'ampia facciata

di vetro orientata verso il verde dell'aeroporto e dall'altro l'area land side con una facciata opaca realizzata in tufo ocra, materiale tradizionale della zona.

Nel quadro degli interventi per l'Aeroporto di Roma Urbe, delineati nel piano elaborato dall'Enac, si inserisce anche la realizzazione del nuovo fabbricato polifunzionale, in corso di costruzione, che consentirà di dotare l'aeroporto di maggiori spazi dedicati alla Direzione aeroportuale Enac e agli Enti di Stato, tra cui Vigili del Fuoco, Polizia, Guardia di Finanza.

I lavori sono in corso di realizzazione e saranno ultimati entro l'estate 2010. L'importo di queste opere ammonta a circa 900.000 Euro

Le opere realizzate e quelle in corso di completamento rientrano nello studio Enac di prefattibilità per il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto dell'Urbe, che prevede tre passaggi di interventi, le cui prime due fasi, finanziate direttamente da Enac, sono concluse.

Fase I

Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti e realizzazione di un eliporto aperto 24 ore su 24, tale da consentire attività istituzionali, di soccorso e di protezione civile. I lavori, terminati nel 2009 e secondo i tempi previsti, sono stati ampliati rispetto al progetto originario prevedendo nuovi piazzali di sosta e una nuova via di rullaggio, anche per le esigenze manifestatesi in occasione dell'evento del G8 del luglio 2009, durante il quale lo scalo ha costituito punto di riferimento per i mezzi della delegazione americana. L'importo dei lavori è stato di circa Euro 2.300.000,00.



Fase 2

Realizzazione di una nuova aerostazione attraverso la ristrutturazione di un edificio esistente, e realizzazione ex novo di un fabbricato polifunzionale da adibire sia a uffici per gli enti aeroportuali, sia ad attività di Cerimoniale di Stato. Tutta la progettazione esecutiva è stata sottoposta, con esito positivo, alla Conferenza di Servizi per la compatibilità urbanistica. L'importo dei lavori ammonta a circa Euro 1.800.000,00. Contestualmente sono stati attivati lavori di bonifica e risistemazione di alcuni fabbricati inutilizzati con l'individuazione di nuovi spazi per parcheggi auto.

Fase 3

La terza fase, da realizzare, prevede la rotazione della pista di volo in modo tale da consentire di disporre di una nuova pista di 1.400 x 23 metri idonea a essere utilizzata da velivoli tipo Falcon 900, Falcon 2000 e similari, solitamente utilizzati per voli di Stato e con un raggio di azione che copre dal Nord Europa al Nord Africa. Per questo progetto sono state effettuate verifiche di prefattibilità che hanno fornito esito positivo.

L'Enac ha verificato la compatibilità ambientale per gli aspetti del rumore, attraverso uno studio condotto da una società specializzata, che ha confermato la fattibilità dell'intervento. Con la rotazione della pista si ricollocerebbe l'area terminale, verso nord, permettendo la realizzazione delle necessarie infrastrutture adeguate alla nuova dimensione della pista di volo, nonché la costruzione di strutture per attività collaterali di valenza socio-economica come, ad esempio, spazi espositivi per manifestazioni di promozione dell'attività aeronautica, museo storico dell'aviazione, centro congressi, area commerciale, attività alberghiera e di ristorazione. Di questa terza fase sono in avanzato stato di realiz-



zazione i progetti che riguardano la realizzazione sul lato ovest del sedime aeroportuale del nuovo deposito carburanti, del piazzale sosta aeromobili, delle bretelle di collegamento alla pista, di una serie di hangar finanziati da privati destinati ad accogliere le attività già oggi presenti sul lato est, nonché della adeguata viabilità perimetrale per l'accesso all'area.

Tutto ciò risulta organico con quanto individuato in via generale e proposto dal Comune di Roma circa la possibilità di realizzare una nuova viabilità di accesso all'aeroporto mediante il raddoppio della Via Salaria, oltre all'eventuale previsione di un sovrappasso sul fiume Tevere che potrebbe permettere anche il collegamento diretto fra Via Flaminia e Via Salaria, velocizzando così la connessione con la parte nord della città.

In definitiva, il futuro assetto dell'aeroporto si verrebbe a delineare secondo tre zone principali:

- le strutture esistenti già riqualificate e razionalizzate per un utilizzo dedicato all'eliporto, alle scuole di volo e agli uffici per enti di Stato;
- un'area ad ovest della nuova pista di volo da riservare alle attività di manutenzione e rimessaggio negli hangar dell'aviazione generale;
- l'area terminal principale, posta a nord-est della nuova pista, con l'aerostazione e gli spazi dedicati ad attività connesse.

Sono stati inoltre completati i lavori di riqualifica della pista, della realizzazione della piazzola dell'eliporto H24 e della ristrutturazione dei piazzali aeromobili.

Per quanto concerne l'edificio polifunzionale si è provveduto ad effettuare la consegna dei lavori.

È stato concordato con il Ministero della Difesa il trasferimento della intera area (Zona Ovest) situata nell'ansa del fiume Tevere dal Demanio Difesa a Demanio Trasporti al fine di un suo utilizzo per attività a servizi civili.

È stata quindi pianificata la zonizzazione della Zona Ovest dove possono essere realizzati circa 16 lotti di hangar per complessivi 25 mila metri quadri coperti.

Sono stati approvati 13 progetti definitivi e sono preliminarmente predisposti gli atti per la conformità urbanistica dell'intera area di zonizzazione.

È stato infine definito il riassetto della Zona Est ed è stata ottenuta la conformità urbanistica della zona dedicata a funzioni di servizi di manutenzione.

È stata svolta attività di supporto e collaborazione sia tecnica che pianificatoria per lo svolgimento dei Campionati Mondali di volo a vela sull'Aeroporto di Rieti.

Aviosuperfici/Elisuperfici

Sono state continuate le attività per portare a regime l'istruttoria, la vigilanza ed il rinnovo delle strutture. È in funzione la sezione del sito internet dell'Enac, che consente di monitorare in tempo reale e di fornire informazione all'utente su tutte le oltre 400 aviosuperfici gestite ad oggi.



3. La regolazione

3.1 Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti

Con il *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti* è stata colmata una lacuna storica del quadro regolamentare nazionale. È stato completato inoltre il recepimento dell'Annesso 14 ICAO.

Di rilievo l'elaborazione della policy per l'attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione per la valutazione del rischio sul territorio nelle aree limitrofe agli aeroporti (risk assessment). Tale attività è particolarmente significativa in quanto attua disposizioni legislative di notevole innovazione nel rapporto tra aeroporti e territorio.

L'Italia è il sesto Paese al mondo ad aver adottato tali forme di tutela.

3.2 Approvazione Master Plan aeroportuali

Tra i Piani elaborati, che riguardano lo sviluppo delle infrastrutture nel medio periodo (circa 15 anni) i più significativi da segnalare sono quelli che riguardano gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Cagliari, Palermo e Bologna.

3.3 Valutazioni del rischio aeroportuale

Sono state effettuate le valutazioni del rischio per tre aeroporti (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Bergamo) con la stima dell'esposizione al rischio sul territorio circostante. Tali studi saranno oggetto di successiva condivisione con gli Enti territoriali per consentire loro una corretta pianificazione urbanistica che tenga conto dei vincoli derivanti dall'attività aeronautica. Con l'attività del 2009 salgono a sei gli aeroporti già oggetto di studio (i primi per rilevanza) sui dodici per i quali è prevista l'effettuazione degli studi di rischio.

3.4 Vincoli a tutela del territorio

Si tratta di una nuova attività scaturita dalla innovazione codicistica che ha introdotto all'art. 707 la definizione di nuovi vincoli a tutela del territorio per i rischi derivanti dalle attività aeronautiche.

La previsione legislativa si applica a tutti gli aeroporti italiani (circa 100) e comporterà la revisione degli strumenti urbanistici da parte di tutti i Comuni interessati dagli impianti aeroportuali (circa 400).

Dalle prime applicazioni si è riscontrata una positiva interlocuzione con le Amministrazioni locali che stanno dimostrando attenzione e sensibilità alle problematiche sottese al tema della tutela e del rischio aeronautico.

3.5 Valutazione degli ostacoli e pericoli

Anche nel 2009 l'attività di valutazione degli ostacoli e pericoli è stata particolarmente intensa. Lo scopo di questa attività, di grande rilievo, è quello di garantire in piena sicurezza, mediante il controllo del territorio, la continuità delle operazioni e il loro sviluppo sugli aeroporti.

Di particolare impegno è stata la gestione delle problematiche poste dalla realizzazione di parchi eolici che ha comportato anche l'espressione di pareri ostativi considerato l'impatto che i parchi eolici hanno sull'attività aeronautica.

Per regolarne la presenza nei dintorni aeroportuali è stata elaborata una policy generale per l'introduzione di restrizioni totali su alcune aree sensibili.

3.6 Safety Management System

L'attività è stata concentrata prevalentemente sulla valutazione dei Safety Management System dei principali aeroporti commerciali. Ad oggi è stato valutato l'S.M.S. dei primi venti aeroporti.

La valutazione è relativa alla organizzazione interna del gestore, alla accettabilità del Safety Manager e dalla funzionalità dei principali strumenti di gestione della sicurezza aeroportuale (Comitati di sicurezza, Reporting System, valutazione degli eventi ecc.)

3.7 Mappe di vincolo

L'attività 2009 ha riguardato l'attuazione del nuovo disposto codicistico relativo ai vincoli alla proprietà privata (art. 707 C.d.N.). Più in particolare, è stata attivata la redazione delle mappe di vincolo per gli aeroporti aperti al traffico commerciale (oltre 40), approvando i relativi documenti per 17 di essi.

3.8 Attività di ricerca

L'attività di ricerca è stata orientata, in continuità con l'anno precedente, sulle caratteristiche tecniche dei materiali costituenti i cosiddetti letti d'arresto per la predisposizione di sistemi di sicurezza per l'arresto dei velivoli in caso di overrun (sistemi EMAS).

Sul versante della sostenibilità ambientale degli aeroporti, le attività hanno riguardato i materiali, gli impianti luminosi (tecnologia LED) e gli indicatori per la gestione energetica.

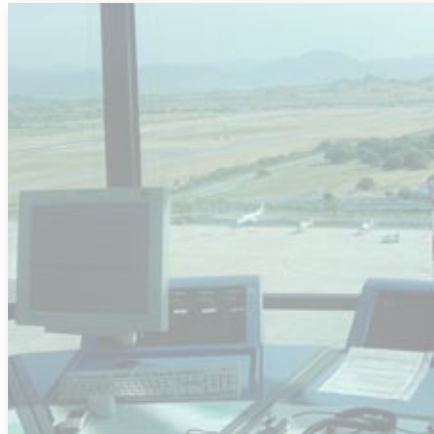
Un ulteriore ambito di ricerca è costituito dagli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili con tecnologie innovative quali il metodo "a concentrazione" per la contestuale produzione di energia elettrica e termica.

Nello specifico è stata prevista, come già ricordato sopra, un'installazione sperimentale presso l'aeroporto di Pantelleria.



CAPITOLO 6

L'ambiente



Passenger Ticket and Baggage Check form for LITALIA, showing flight details (ROME/DAVINCI to PARIS/DEGAULLE), fare information, and payment modalities.

NON IMPONIBILE IVA /

DATA DI EMISSIONE 05

5235 / PD

MILAN IT

FROM ROME/DAVINCI TO PARIS/DEGAULLE

CLASSAZIONE AZ N

ON-REFUNDABLE/NO CHGS

Sostituzione del biglietto

W AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ

00YQ

Elementi per il calcolo della tariffa

UR Componenti della tariffa

TRECHARGE

TRECHARGE

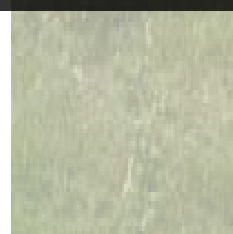
TRECHARGE

UR Totale





L'ambiente





I. L'ambiente

Le attività dell'Enac per le politiche di sicurezza e ambientali riguardano:

- La protezione Ambientale
- I rapporti con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e le politiche di sicurezza
- La gestione dell'attività normativa

L'Enac presiede il Bird Strike Committee Italy (BSCI) e ricopre la funzione di national Safety Oversight Coordinator verso l'ICAO.

L'impatto che il trasporto aereo ha sull'ambiente è di proporzioni sempre maggiori. Ha manifestazioni molteplici, che vanno dal rumore degli aerei alle emissioni gassose prodotte dalla combustione dei carburanti, dal trattamento delle acque reflue negli aeroporti alle collisioni con la fauna, potenzialmente causa di gravi incidenti.

L'elevato tasso di crescita dell'aviazione civile a livello mondiale, che negli ultimi dieci anni è stato in media del 5% annuo, ha messo al centro delle preoccupazioni di tutti gli operatori di settore le questioni ambientali, che hanno un ruolo centrale nello sviluppo di medio e lungo periodo dell'intero comparto.

I.1 Il patto per l'ambiente

L'Enac già nel 2008 aveva elaborato un'ipotesi progettuale che potesse portare a un diverso approccio nella realizzazione delle opere aeroportuali, tenendo conto della loro sostenibilità ambientale.

È stata verificata la fattibilità di infrastrutture ed impianti con un'elevata compatibilità ambientale, in modo da consentire una sensibile contrazione dei consumi, con notevole beneficio per i gestori aeroportuali.

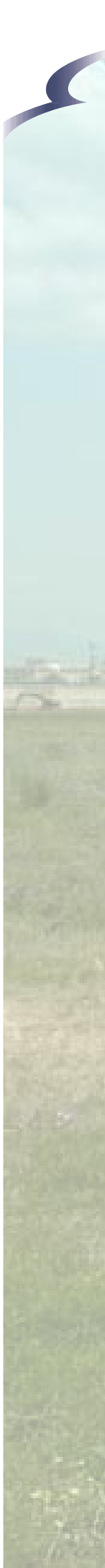
Due eventi pubblici organizzati dalla rivista AirPress con il patrocinio dell'Enac hanno creato una forte aspettativa da parte degli operatori del settore oltre che del Ministero dell'Ambiente.

Inoltre le attività progettuali delle nuove aerostazioni di Pantelleria e di Lampedusa, di cui l'Enac ha ancora la gestione, e le prescrizioni elaborate per l'ottenimento della valutazione di impatto ambientale, hanno evidenziato un significativo potenziale per gli aeroporti nella produzione di energia da fonti rinnovabili.

In ragione delle iniziative intraprese e dell'interesse suscitato dalle attività che l'Ente intende svolgere nel campo della sostenibilità ambientale degli aeroporti, il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto opportuno coinvolgere l'Enac nel programma di adeguamento dell'Italia ai criteri del Protocollo di Kyoto.

All'Ente è stato richiesto di aderire al Patto per l'Ambiente, volto al consolidamento della nuova strategia ambientale elaborata dallo stesso Dicastero, mediante il coinvolgimento dei soggetti istituzionali e degli attori economici interessati che condividano su base volontaria gli obiettivi di Kyoto.

Il Protocollo prevede, com'è noto, entro il 2020 la riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ e la produzione di energia da fonti rinnovabili per una quota pari al 20%.



Il Patto per l'ambiente costituisce il primo passo per il pieno raggiungimento degli obiettivi definiti nel Protocollo di Kyoto. Con la sua sottoscrizione avvenuta il 7 luglio 2009 presso la Presidenza del Consiglio l'Enac ha stipulato un accordo di programma che prevede interventi e investimenti su fonti rinnovabili e risparmio energetico.

Diversamente dagli altri firmatari del Patto, tutti soggetti economici che producono e consumano grandi quantità di energia, l'Enac è l'unico soggetto istituzionale che pur con una limitata possibilità di incidere sui propri già bassi consumi energetici, può tuttavia indirizzare l'intero settore delle infrastrutture aeroportuali verso modelli progettuali e gestionali con elevata compatibilità ambientale.

L'Accordo di programma sottoscritto individua due linee di intervento che riguardano gli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria, e gli aeroporti aperti al traffico commerciale.

1.2 Aeroporti di Lampedusa e Pantelleria

Per Lampedusa e Pantelleria erano già stati previsti interventi per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili con impianti fotovoltaici di tipo tradizionale.

In tal modo il livello di produzione energetica, pur considerevole, soddisferebbe solo in parte le esigenze delle aerostazioni per l'illuminazione, la climatizzazione, e tutti i servizi previsti.

In considerazione di ciò, l'Accordo di programma impegna l'Enac a predisporre un progetto pilota nei due ambiti aeroportuali di Lampedusa e Pantelleria, da attuare in concomitanza con la realizzazione delle nuove aerostazioni, per la verifica dell'applicabilità di tecnologie innovatrici che combinino alti rendimenti e contenute esigenze di spazio, che siano compatibili con le funzioni aeroportuali e perseguano eventuali integrazioni con il territorio.

Tale progetto avrà l'obiettivo di ridurre il livello di dipendenza energetica degli aeroporti da forniture esterne, prevedendo in una prima fase una produzione di energia da fonti rinnovabili di circa il 20% del fabbisogno,

Il rendimento energetico rispetto all'energia solare incidente dovrà essere:

- superiore al 20% nella componente relativa alla produzione di energia elettrica;
- superiore al 50% nella componente relativa alla produzione di energia termica derivante dal recupero del calore residuo.

Di fronte al rendimento energetico di circa il 12% per i pannelli solari tradizionali se ben orientati, l'Enac ha esplorato le possibilità offerte da tecnologie più avanzate per un programma di sperimentazione.

La tipologia di impianto che sarà sperimentata a Lampedusa e Pantelleria avrà un rendimento energetico di circa il 25% per l'energia elettrica e del 50% per quella termica.

Il successo della sperimentazione consentirà all'Enac di applicare a tutto il settore aeroportuale le proprie politiche di sostenibilità ambientale con la più grande efficacia.

La sperimentazione partirà con l'aeroporto di Pantelleria, per il quale il piano triennale 2009-2011 prevede investimenti di 1.100.000 euro per impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

Aeroporto eco-compatibile:

Nell'ambito della campagna Europea "Energia sostenibile 2005-2010" ed alla campagna nazionale del Ministero dell'Ambiente "Energia sostenibile 2006-2010" sono stati predisposti studi riguardanti:

- la riduzione dei consumi ed eliminazione degli sprechi energetici con particolare riferimento ai consumi idrici;
- utilizzazione di fonti energetiche alternative;
- trattamento, riciclo smaltimento dei rifiuti;
- certificazione energetica degli aeroporti.



2. Protezione ambientale

2.1 Monitoraggio lavori delle commissioni

Nel 2009 è continuato il monitoraggio delle attività delle Commissioni Aeroportuali demandate prioritariamente alla definizione delle procedure antirumore e della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale.

Dalle schede relative ad ogni aeroporto risulta in sintesi quanto segue:

• commissioni aeroportuali istituite	37
• zonizzazioni acustiche approvate	15
• sistemi di monitoraggio installati	21
• sistemi sanzionatori implementati	1
• sistemi sanzionatori in fase di implementazione	5
• rinvio alla conferenza dei servizi	1

Si riscontrano ancora difficoltà nello svolgimento delle attività delle Commissioni Aeroportuali, riconducibili in buona parte al fatto che la partecipazione alle Commissioni di realtà portatrici di interessi diversi comporta spesso l'insorgere di un'articolata dialettica all'interno di esse, con conseguente rallentamento dei lavori. Ciò soprattutto dove Comuni, Provincie e Regioni aspirano a far parte delle Commissioni Aeroportuali anche quando i loro territori non ricadono nell'ambito aeroportuale.

Inoltre la mancanza nella legislazione vigente dell'individuazione del soggetto al quale porre l'obbligo d'installazione del sistema di rilevamento dei livelli di rumore nell'area circostante l'aeroporto spesso porta all'impossibilità di disporre di un tale sistema. L'utilizzo di questo sistema è infatti necessario per la definizione della zonizzazione dell'intorno aeroportuale e, insieme con i tracciati radar delle traiettorie degli aeromobili, per il rilievo delle violazioni delle procedure antirumore.

Per migliorare l'efficienza operativa delle Commissioni Aeroportuali a fronte delle difficoltà summenzionate, si sono intraprese azioni per una mirata revisione legislativo-regolamentare.

La possibilità di applicare il sistema sanzionatorio è anche legato alla definizione dei limiti di scostamento dalle procedure antirumore. I criteri per la individuazione di questi ultimi sono stati oggetto di studio congiunto con i gestori di alcuni dei maggiori aeroporti nazionali e saranno a breve disponibili attraverso la normativa Enac.

Allo scopo di rendere più efficace l'attività di rilevamento in quanto tale, facendo sì che essa copra, oltre ai lavori delle Commissioni, anche la verifica dell'applicazione delle procedure di protezione acustica in ambito aeroportuale, si è proceduto all'avvio di un progetto per la creazione di una banca dati che inizialmente riguarderà appunto gli aspetti relativi all'inquinamento acustico e successivamente si estenderà anche alle emis-



sioni gassose/altri agenti inquinanti. In particolare sono state definite le specifiche di tale banca dati con l'individuazione dei dati e delle loro caratteristiche funzionali e gestionali. Si prevede che di tale Banca usufruiscano anche le Direzioni Aeroportuali, direttamente coinvolte nelle attività di protezione ambientale.

2.2 L'attività normativa

2.2.1 L'inquinamento acustico

Già a partire dal 2001 l'ICAO ha sviluppato un approccio equilibrato per la gestione del rumore degli aerei. Per "approccio equilibrato" si intende una metodologia di identificazione del problema del rumore in aeroporto e di analisi delle varie misure disponibili per ridurlo. Ciò avviene attraverso la valutazione di quattro elementi principali: riduzione alla fonte (aerei più silenziosi), pianificazione e gestione del territorio, procedure operative di abbattimento del rumore e restrizioni delle operazioni. L'ICAO ha elaborato una serie di indicazioni per ognuno di questi elementi.

Per uniformarsi agli indirizzi ICAO e dell'Unione europea l'Enac ha pubblicato la circolare APT 29 "Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti", del 29.2.2008, che fornisce alle commissioni aeroportuali i criteri e le modalità di applicazione del metodo dell'approccio equilibrato in accordo con le linee guida dell'ICAO e a supporto interpretativo della normativa nazionale di recepimento.

Nel 2009 il Decreto Legislativo n. 66 del 18.05.2009 ha recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva dell'Unione Europea 2006/93/CE del 12.12.2006 in materia di contenimento sul territorio europeo dell'inquinamento acustico causato dalle emissioni sonore dei velivoli subsonici civili a reazione. Con tale Decreto Legislativo viene vietato l'impiego sul territorio nazionale dei velivoli subsonici civili a reazione non conformi agli standard dell'Annesso 16 ICAO vol.I, Parte II, Cap. 3, seconda edizione (1988). È stato creato un gruppo di lavoro che ha sviluppato una circolare per curare l'attuazione del Decreto attraverso la definizione dei dettagli procedurali e del procedimento sanzionatorio. Si prevede la pubblicazione della circolare nel 2010, appena ultimata la fase di consultazione esterna al gruppo di lavoro.

Con riferimento alla normativa relativa al rumore aeroportuale è stata condotta un'analisi delle problematiche riconducibili a carenze della normativa vigente. Da questo punto di vista ha assunto particolare rilevanza il DM 31.10.1997 soprattutto per gli aspetti che condizionano le attività delle Commissioni Aeroportuali e la definizione della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, necessaria quest'ultima per la salvaguardia ambientale delle zone circostanti l'aeroporto ossia per uno sviluppo sostenibile delle attività di trasporto aereo. Si è quindi palesata al Ministero dell'Ambiente l'esigenza di una urgente revisione del DM. 31.10.97, offrendo allo stesso piena disponibilità dell'Enac ad un'attività congiunta utile allo scopo.

È stato avviato uno studio relativo agli indicatori ambientali da considerare nell'ambito dei contratti di programma tra l'Enac e i gestori aeroportuali, finalizzato alla individuazione di elementi di riferimento che assicurino una migliore e maggior copertura degli aspetti di protezione ambientale, rispetto a quelli ad oggi previsti dalla pertinente Direttiva del Cipe. Si prevede una conclusione dello studio nel 2010 per arrivare a proporre una modifica di quanto attualmente previsto per rendere gli obiettivi più aderenti alla realtà aeroportuale.



In previsione dell'implementazione a livello nazionale della Direttiva 2008/101/CE relativa all'inclusione del trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni di gas ad effetto serra (ETS), l'Enac si è attivato, di concerto con il Ministero dell'Ambiente, per definirne le relative modalità attuative. Ciò ha comportato la messa a punto di linee guida e modalità di collaborazione con l'apposito Comitato istituito presso il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero per lo Sviluppo Economico, individuato quale Autorità competente per lo Stato italiano.

Si è inoltre provveduto, nell'ambito dei lavori del Comitato ambiente, a fornire un'informativa sui contenuti della Direttiva ai rappresentanti dei diversi Enti ed organizzazioni interessate.

Nel campo dell'aviazione civile sono stati attuati sforzi congiunti per minimizzare le emissioni dovute alla combustione dei carburanti e limitarne l'impatto sul cambiamento climatico. L'aviazione produce circa il 2% delle emissioni di Co2 legate all'attività dell'uomo, secondo quanto risulta dall'United Nations Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)

Nonostante la crescita del numero di passeggeri sia avvenuta negli ultimi dieci anni con un tasso annuo del 5%, l'aviazione è riuscita a limitare l'incremento delle emissioni attorno al 3%, che equivale a 20 milioni di tonnellate. Ciò è avvenuto grazie a continui investimenti in nuova tecnologia e nel rinnovamento delle procedure operative.

2.3 Attività internazionale e di studio

L'Enac ha partecipato alle attività del CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) dell'ICAO nell'ambito del quale l'Italia continua a sostenere un ruolo di primo piano attraverso la posizione di co-chairmanship del TG2 nell'ambito del WG 2.

In ambito Europeo c'è stata la partecipazione al GESG (GIACC European Support Group), gruppo di esperti creato in partnership tra Commissione Europea ed ECAC per fornire supporto ai membri europei del GIACC (Group on International Aviation and Climate Change), gruppo ICAO creato ad hoc per sviluppare e raccomandare un programma di azioni per l'aviazione, volte ad affrontare le problematiche di cambiamento climatico che sono state discusse nel *High Level Meeting on Climate Change*.

Proprio partendo dalle conclusioni di questa conferenza si è ripreso il progetto di definizione di un "Piano strategico nazionale per l'ambiente" che si vuole portare a compimento nel 2010 con l'avallo dei Ministeri competenti e con il contributo dei diversi stakeholders.

Sono state anche seguite le attività dell' ANCAT (Group of experts on the Abatement of Nuisances Caused by Air Transport) e si è partecipato al Seminar on Future Enhancements in Aircraft Noise and Emissions Performance, organizzato dall'ECAC.

L'Enac ha fornito supporto al rappresentante permanente presso il Consiglio Europeo per le attività inerenti la discussione di documentazione di settore.



2.4 Cooperazione

Le attività di cooperazione con altre realtà nazionali interessate alle problematiche ambientali del trasporto aereo si sono articolate, oltre che attraverso la collaborazione di esperti esterni alle attività del CAEP dell'ICAO, anche mediante la prosecuzione dei lavori del Comitato Ambiente e dei due gruppi di lavoro Rumore ed Emissioni che vi fanno capo.

In particolare per il rumore aeroportuale l'ISPRA ha sottoposto per consultazione all'Enac le Linee Guida sviluppate per uniformare in ambito nazionale le procedure di collaudo e gestione dei sistemi di monitoraggio. In ambito gruppo di lavoro emissioni, l'ISPRA ha sottoposto all'attenzione degli esperti le stime delle emissioni relative ai cicli LTO (Landing Take Off) per singolo aeroporto nazionale, acquisendo suggerimenti per le fonti dei dati di base per le stime. Inoltre il gruppo di lavoro ha proposto un caso di studio da condurre su di un aeroporto tipo a scopo di verifiche delle stime.

È stata avviata un'attività di collaborazione tra l'Enac e il Ministero dell'Ambiente finalizzata ad uno studio e sperimentazione per l'individuazione di criteri generali per la definizione delle quote e dei confini di sorvolo delle aree naturali protette (parchi, riserve, e aree protette).

3. Rapporti con ANSV e politiche di sicurezza

Nel corso dell'anno 2009 l'Enac, a seguito di raccomandazioni formulate dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV), ha curato l'elaborazione, il coordinamento e la pubblicazione dei seguenti FACTORs (Follow-up Action on Occurrence Report):

- Factor n.01/2009 in data 16/02/2009
relativo alla problematica Windshear su aeroporto di Palermo Punta Raisi contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza
- Factor n.02/2009 in data 26/06/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche I – ATAR contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza
- Factor n.03/2009 in data 15/06/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche N834MH contenente n. 4 raccomandazioni di sicurezza
- Factor n.04/2009 in data 30/04/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche D-ETZE contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza
- Factor n.05/2009 in data 26/06/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche I – AVIF contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza
- Factor n.06/2009 in data 30/12/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche OE-FAN contenente n. 5 raccomandazioni di sicurezza
- Factor n.07/2009 in data 13/11/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche D-IMMA contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza

Inoltre l'Enac ha portato a conclusione la pubblicazione dei seguenti Factors, il cui iter era iniziato nel corso dell'anno 2008:

- Factor n.04/2008 in data 05/02/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche D-GORC contenente n. 2 raccomandazioni di sicurezza
- Factor n.06/2008 in data 30/01/2009
Relativo all'inchiesta sull'inconveniente grave occorso all'aeromobile I – SMED contenente n. 4 raccomandazioni di sicurezza
- Factor n.07/2008 in data 05/02/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche I – PICC contenente n. 3 raccomandazioni di sicurezza
- Factor n.11/2008 in data 21/01/2009
Relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche I – PULV contenente n. 1 raccomandazione di sicurezza

- Factor n.12/2008 in data 27/01/2009
Relativo all'inchiesta sull'inconveniente grave occorso all'aeromobile EI – CZG contenente n. 2 raccomandazioni di sicurezza

Infine il 03/02/2009 è stata completata l'azione ancora aperta indicata nel Factor n.01/2008, relativo all'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile di marche I-DINU, curando la pubblicazione della Revisione n. 1 del Factor stesso il cui status è pertanto "chiuso".

A parte l'azione sul Factor I - DINU sopra accennata, in tutto sono state esaminate e processate n. 26 raccomandazioni di sicurezza. Per ciascuna di esse è stata definita la posizione dell'Ente in termini di recepimento, recepimento parziale ovvero diniego (quest'ultimo in un solo caso).

I Factors in parola sono pubblicati e disponibili nella sezione "Follow-Up Action on Occurrence Report (Raccomandazioni di Sicurezza)" del sito internet dell'Ente (www.enac.gov.it)

Sono in corso d'istruttoria e saranno pubblicati nel 2010 i seguenti FACTORS:

1. Factor I – SEAP contenente n. 2 raccomandazioni
2. Factor D – 0906 contenente n. 2 raccomandazioni
3. Factor I – DAWS contenente n. 2 raccomandazioni
4. Factor I – HHHH contenente n. 1 raccomandazione

L'Enac, oltre alla pubblicazione dei Factors suddetti, ha provveduto all'elaborazione delle *Linee Guida* per evitare possibili fraintendimenti via radio durante le comunicazioni terra/bordo/terra.

Inoltre la Direzione Politiche di Sicurezza e Ambientali ha predisposto e coordinato con le strutture dell'Enac interessate la Procedura Operativa relativa alle inchieste sugli incidenti ed inconvenienti paracadutistici gravi. La Procedura in argomento è attualmente al vaglio del Comitato di Coordinamento.



4. Bird Strike Committee

Per bird strike si intende l'impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze più o meno gravi.

Il rischio di collisione tra uccelli ed aerei è diventato un problema estremamente serio a causa degli altissimi costi, sia di natura umana che di tipo economico, che esso comporta per i vettori e per le forze dell'Aeronautica di tutto il mondo.

Anche un piccolo uccello, infatti, se impattato a velocità molto alta, può causare gravi danni, tenendo anche conto che l'ingestione da parte delle turbine di un aereo ne provoca il danneggiamento e a volte lo spegnimento.

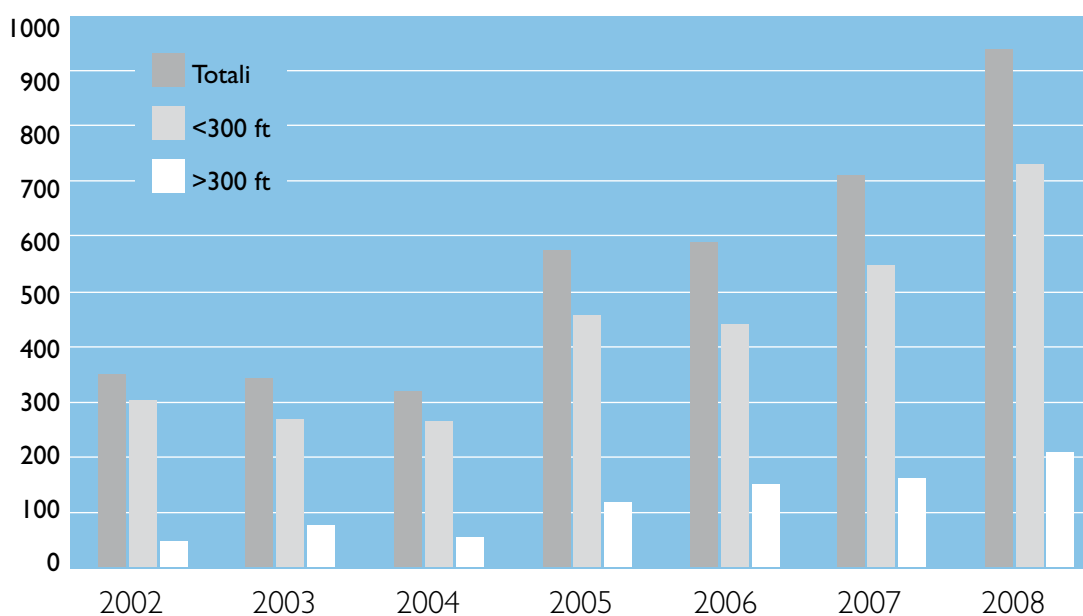
In Italia è stato possibile raccogliere ed elaborare i dati statistici relativi ai bird strike in modo sistematico a partire dal 2002.

Tabella I

Dati statistici relativi ai bird strike 2000-2008

Anno	Totali Riportati	<300 ft	>300 ft
2002	348	302	46
2003	342	267	75
2004	317	263	54
2005	573	456	117
2006	588	438	150
2007	708	546	162
2008	936	728	208

Grafico I



Dalla tabella e dal grafico corrispondente si può notare il sensibile incremento del numero degli impatti, che si può attribuire a diversi fattori, tra cui l'incremento del traffico aereo ma soprattutto la maggiore attenzione e sensibilizzazione degli operatori al problema, che si è tradotto in un incremento del numero delle segnalazioni di eventi di bird strike trasmessi e quindi ad un più efficiente sistema di gestione del flusso delle informazioni che ha coinvolto insieme ad Enac tutti i principali operatori aeronautici, facendo emergere negli anni un quadro sempre più realistico del fenomeno a livello nazionale.

Per garantire la sicurezza degli aeroporti italiani e fronteggiare il problema, in Italia 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.

Allo scopo di mantenere i contatti con i diversi settori aeronautici del Paese, e di incrementare le conoscenze sulla materia, Il BSCI si interfaccia periodicamente con un Comitato di esperti nominati dagli stakeholders interessati

Le principali attività del BSCI nel 2009 sono principalmente consistite in:

- Valutazione delle ricerche di tipo naturalistico ambientale predisposte dai gestori aeroportuali (ricerche valutate 5);
- Valutazione ed approvazione dei piani di prevenzione e controllo predisposti dai gestori aeroportuali (procedure valutate ed approvate 19);
- Valutazione dei singoli riporti di impatto con volatili ed altra fauna selvatica trasmessi dagli operatori tramite i modelli di reporting;
- Elaborazione e predisposizione dei dati del 2008 da trasmettere all'ICAO in formato elettronico nell'ambito del programma IBIS;
- Elaborazione ed analisi dati statistici impatti e produzione relazione annuale 2008 sul fenomeno a livello nazionale nei principali aeroporti;
- Produzione sistema di monitoraggio rateo di rischio bird strike nei principali aeroporti con dati costantemente aggiornati;
- Visite di controllo aeroporti di Parma e Treviso, conseguenti ad analisi dati di rischio con sistema di monitoraggio;
- Elaborazione e pubblicazione dell'informativa tecnica "Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti", con lo scopo,



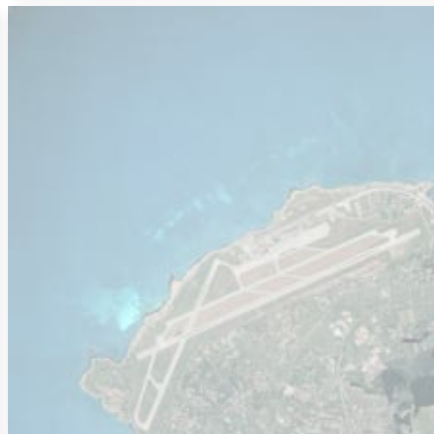
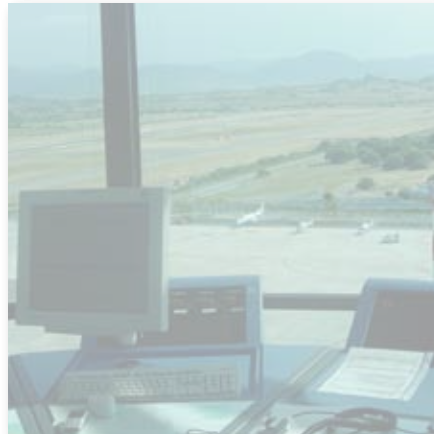
come nel caso delle linee guida sulle discariche pubblicate lo scorso anno, di fornire alle autorità preposte un utile strumento di valutazione per il rilascio di pareri e autorizzazioni per l'effettuazione di impianti ed attività in territori limitrofi agli scali aeroportuali;

- Supporto e consulenza alle articolazioni centrali e periferiche dell'Enac per ogni questione relativa alla gestione del problema bird strike, tra cui il problema della pericolosità delle fonti attrattive in zone limitrofe agli aeroporti (nello specifico discariche), intervenendo in alcuni casi anche con visite di controllo mirate sui siti e relazionandosi con le competenti autorità locali;
- Supporto e consulenza ai Team ispettivi e certificativi dell'Enac per questioni relative ai piani antivolatili dei gestori aeroportuali;
- Sensibilizzazione al problema bird strike tramite pubblicazione di informative sul sito web dell'Ente, come eventi di bird strike avvenuti in ambito internazionale particolarmente significativi per le implicazioni di safety relative alla prevenzione del fenomeno;
- Definizione e pubblicazione sul sito web della posizione dell'Ente a seguito delle raccomandazioni di sicurezza dell'ANSV per l'incidente del 7 luglio 2007 del velivolo B767, marche N-834MH, che in fase di decollo ha subito un bird strike multiplo con ingestione di gabbiani reali in entrambi i motori;
- Partecipazione ai convegni dell'International Bird Strike Committee a York (UK) e Vittoria (Canada), dove sono state discusse le proposte di definizione di nuove metodologie di risk assessment, lo sviluppo applicato di nuove tecnologie, come il radar per il monitoraggio in tempo reale, i contatti con EASA per qualificare l'IBSC quale ente specialistico di riferimento in materia di wildlife strike, ecc.
- Effettuazione seminari di aggiornamento indirizzati agli operatori aeroportuali, i vettori, il personale navigante, le amministrazioni pubbliche e private interessate sui rischi derivanti dalla presenza di fauna selvatica negli aeroporti e nell'intorno aeroportuale.



CAPITOLO 7

La regolazione economica



Passenger Ticket and Baggage Check form for LITALIA, showing flight details (Rome/Davinci to Paris/Degaulle), fare information, and payment modalities.

NON IMPONIBILE IVA

DATA DI EMISSIONE: 05

CARRIER ID: 5235 / POU

FROM: ROME/DAVINCI

TO: PARIS/DEGAULLE

CLASS/DATE: AZ / N

ON-REFUNDABLE/NO CHGS

Sostituzione del biglietto

M AZ PAR 46.44AF ROM 46.43 MUCS2.87END ROE 753717AZ

Elementi per il calcolo della tariffa

UR: Componenti della tariffa

UR: Totale



I Monitoraggio vettori nazionali

Gli esiti del monitoraggio relativo al 2009 dei vettori aerei nazionali di gruppo A hanno confermato un generale stato di difficoltà in linea con i dati del contesto europeo: a febbraio scorso l'AEA ha evidenziato che il settore aereo ha affrontato nel 2009 "un anno incredibile" ma ha sottolineato che le compagnie si sono adattate a fronte della recessione globale, accelerando il ritmo di consolidamento e dell'economie di scala, in particolare attraverso un'ottimizzazione delle flotte.

Sempre a febbraio scorso la Morgan Stanley ha modificato il giudizio sul settore aereo europeo, promuovendolo da "cautious" ad "attractive" in quanto stima che i trend passeggeri e merci saranno nel 2010 più favorevoli, per il passaggio da una stagnazione della domanda a un aumento, previsto rispettivamente del 3% e del 10%.

Pur nel contesto della fragilità economica generale le previsioni di cui sopra sembrano destinate a rafforzarsi dalla primavera del 2010 soprattutto se troveranno conferma i segnali di ripresa economica previsti dagli analisti, fermo restando che il settore resta condizionato da due rilevanti rischi: il prezzo del carburante che è stato interessato da continue oscillazioni ed in ogni caso si è attestato a 88 dollari, più basso del 2008, ma superiore di 44 dollari rispetto a quello di inizio del 2009, e da eventi esterni quali il virus dell'influenza A (H1N1) e gli attacchi terroristici che riducono la propensione ai viaggi in generale e non solo sui bacini di traffico interessati.

Particolare attenzione nell'azione di monitoraggio è stata incentrata oltre che sugli usuali indici economico-finanziari, anche sui cambiamenti delle forme di pagamento concesse dai fornitori dalla condizione "a credito" alla condizione "alla consegna" o "erogazione del servizio", e sul capitale ridotto al di sotto dei limiti legali o comunque non conforme ad altre norme di legge.

Per quanto riguarda il primo indicatore segnalato, si evidenzia che nel corso del 2009 risulta estesa la prassi attuata dai fornitori di beni e servizi di richiedere alle compagnie aeree nazionali il pagamento del corrispettivo prima dell'erogazione del carburante o prima dell'effettuazione dei servizi di handling nei confronti di società in stato di difficoltà per le quali inoltre è stata riscontrata la consuetudine di concentrare il debito, anche per un numero rilevante di fatture, nei confronti di Eurocontrol, unicamente sulla tasse di terminale e non su quelle di rotta, tenuto conto che ormai diversi Paesi europei dispongono il fermo dell'aeromobile in caso di mancato pagamento, istituito, come noto, in Italia assistito da più stringenti garanzie a favore dell'inadempiente.

Per quanto concerne il secondo indicatore, si segnala che nel corso dell'anno, attraverso l'esame periodico delle visure camerali, è stato riscontrato l'abbattimento del capitale sociale finalizzato a ripianare le perdite addirittura al di sotto della soglia prevista dal Reg. (CE) n. 1008/2008 per compagnie così dette di gruppo B (100 mila euro) e cioè quelle che utilizzano aeromobili di peso massimo al decollo inferiore alle 10 tonnellate o un numero di passeggeri inferiore a 20 posti.

In sostanza, alcune compagnie di gruppo A hanno un livello di capitalizzazione pari o inferiore alla soglia di cui sopra e in generale le compagnie medio piccole risultano sottocapitalizzate, con un rapporto debiti/crediti commerciali gravemente sbilanciato. Tale situazione ha richiesto l'adozione in tre casi di provvedimenti relativi alla validità della licenza.

In tale contesto, nell'industria del trasporto aereo nazionale - costituita nel 2009 da 20 vettori operativi di entità profondamente variegata sia per struttura, per tipologia di business che per livello di capitalizzazione - alla contrazione della domanda ha fatto riscontro una variazione complessivamente negativa dell'offerta potenziale.

Esaminando, infatti, nello specifico la situazione della flotta dei singoli vettori, come esposto nella tabella seguente, il numero degli aeromobili della flotta italiana, a novembre 2009, era costituita da 278 aeromobili (dei quali il 70% circa composto da aeromobili per tratte a medio raggio - A320, B737, MD80, etc.). Rispetto al 2008, a causa della dismissione di diversi aeromobili da parte di Alitalia (in particolare MD80 che erano utilizzati su tratte nazionali), risulta una diminuzione di 71 macchine, accompagnata anche da una contrazione nel ricorso al noleggio.

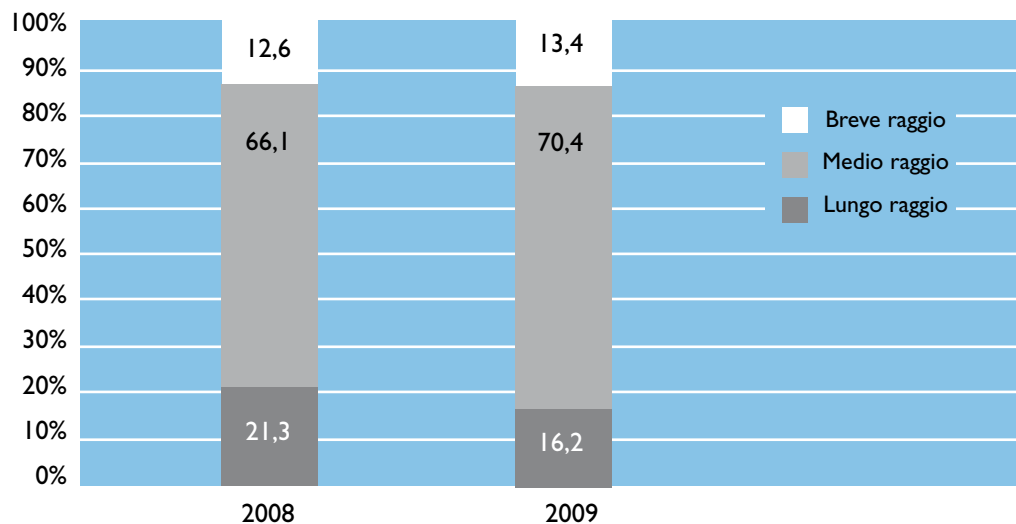
Tabella I

	2008			2009		
	breve raggio	medio raggio	lungo raggio	breve raggio	medio raggio	lungo raggio
AirDolomiti	19			16	5	
AirItaly		2	5		4	5
AirOne	10	41	2			
Alitalia - CAI	30	124	23	16	121	18
BluePanorama		5	5		6	6
Eurofly		8	4		9	3
ItAli Airlines	2	4			5	
Livingston		3	3		3	3
Meridiana		21			22	
Miniliner	8			10		
Mistral Air		3			3	
MyAir.com	4	4				
Neos		4	2		5	2
SkyBridge Airops	1			1		
Windjet		11			12	
Subtotale	74	230	44	45	195	37
TOTALE		348			277	

Si riporta qui di seguito una tabella nella quale si evidenzia il “fleet mix” nazionale in termini percentuali.

Tabella 2

Suddivisioni delle flotte a seconda degli aerei utilizzati



Si segnala che nel settore cargo, come noto dismesso dall'Alitalia, negli ultimi mesi è stata rilasciata una nuova licenza alla società Cargolux Italia, controllata al 100% da Cargolux Lussemburgo ed è stata ripristinata la licenza di esercizio a Cargoitalia.

Attualmente, la flotta delle due società è costituita da 3 aeromobili.

Per quanto riguarda gli operatori principalmente o interamente dedicati all'attività charter (Air Italy, Blue Panorama, Eurofly, Livingston e Neos), che dispongono di un “fleet mix” suddiviso fra aeromobili “wide body” e “narrow body” e che stagionalmente dimensionano il network in base alle analisi del mercato leisure e delle richieste dei tour operator, non si sono avvertite variazioni di rilievo.

Alcuni di questi operatori (Air Italy, Eurofly e Blue Panorama) hanno diversificato l'offerta utilizzando una piccola parte della flotta anche per servizi di linea. Si pensi alle tratte Italia-New York operate da Eurofly o alle rotte nazionali introdotte da Air Italy.

Nelle tabelle che precedono si evidenzia come il mercato su cui le compagnie nazionali risultano al momento attestate è quello a medio raggio.

Il quadro sopra delineato, nella prospettiva di un'inevitabile contrazione dei ricavi anche a causa della prevista accentuazione della competizione che indurrà le compagnie ad assumere il profilo low fares, aumenterà il rischio di liquidità. Ciò rende urgente la revisione della circolare EAL 16 alla luce delle esperienze acquisite per l'individuazione di criteri oggettivi e trasparenti di monitoraggio.

Al riguardo sembra opportuno sottolineare che seppur l'andamento della domanda sia strettamente correlato alla stagionalità, l'obiettivo che il regolatore deve perseguire, attraverso la messa a punto di specifiche normative e l'attività di vigilanza, è quello di acquisire per ciascuna compagnia evidenza della stabilizzazione del cash-flow, tenuto conto

che alla contrazione dei ricavi ovviamente non segue una pari contrazione dei costi e potrebbe quindi realizzarsi - fattispecie prevista dall'art. 9 del Reg. (CE) n. 1008/2008 - l'impossibilità per la compagnia di poter far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali.

In altri termini un'eventuale significativa discontinuità e disequilibrio del cash-flow, accompagnata da inadeguati livelli di patrimonializzazione, potrebbe incidere non solo sulla solvibilità della compagnia e quindi sull'ordinato svolgimento del servizio offerto, ma anche sul rispetto degli standard di sicurezza imposti da normative specifiche.

Non sembra superfluo in merito sottolineare che, come noto, il Reg. (CE) n. 1008/2008 pone in stretta relazione sia la safety e la salute finanziaria dei vettori (terzo considerando) sia la tutela dei passeggeri, intesa in senso ampio, con il rispetto delle prescrizioni in tema di licenze (sesto considerando).

La Commissione europea, nella proposta originaria di riforma del terzo pacchetto, rileva l'applicazione non omogenea delle disposizioni in esso contenute (in particolare sotto il profilo delle licenze), ha evidenziato come tale mancanza di uniformità interpretativa e applicativa abbia prodotto distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra i vettori della Comunità in base alla nazionalità di appartenenza.

1.1 Elaborazione delle Linee Guida per la regolazione tariffaria

La legge n. 248/2005 ha parzialmente modificato il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva con la finalità di favorire la competitività del sistema aeroportuale italiano.

La norma ha dato mandato al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) di fissare i criteri attuativi per la determinazione dei diritti aeroportuali, cui il CIPE ha provveduto con Delibera n. 38/2007 approvativa di un documento tecnico (Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva) che a sua volta ha affidato all'Enac il compito di provvedere all'elaborazione delle Linee Guida applicative, entro il termine di 60 giorni.

Entro il termine assegnato, l'Enac ha provveduto all'elaborazione della disciplina applicativa nel rispetto della procedura di consultazione dei soggetti ed imprese interessate, secondo quanto disposto in materia di trasparenza e del giusto procedimento dalla legge 241/90.

Le Linee Guida sono state successivamente inviate al vaglio del NARS (Nucleo di Consulenza per la regolazione dei servizi di pubblica utilità) che nella seduta del 19 dicembre 2007 ha espresso in merito parere favorevole.

Le Linee guida dell'Enac sono state poi approvate con decreto interministeriale (Ministro dei Trasporti e Ministero dell' Economia) n° 41/T del 14 febbraio 2008, mentre restava da acquisire la registrazione da parte degli organi di controllo e la pubblicazione del decreto interministeriale sulla gazzetta ufficiale .

Tuttavia la Corte Costituzionale con sentenza n° 51/2008 pubblicata in GUCE del 12/03/2008, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 11-nonies della Legge 248/2005, nella parte in cui non prevedeva che, prima dell'adozione della Delibera CIPE, fosse acquisito il parere della Conferenza Unificata, nonché dell'art. 11- undecies comma 2 della stessa legge, nella parte in cui, con riferimento ai piani di sviluppo infrastrutturale, non prevedeva l'acquisizione del parere della regione interessata.

A seguito della menzionata sentenza la Direttiva è stata sottoposta al parere della Conferenza Unificata che in merito si è espressa favorevolmente, apportando una modifica puramente lessicale al punto 5.3 del documento tecnico allegato alla Delibera 38/2007, con la richiesta di eliminare la parola “meramente”.

Il CIPE con delibera n° 51 del 27/03/2008 ha recepito la richiesta della Conferenza Unificata e modificato pertanto il documento tecnico di cui alla Delibera 38/2007, confermando contestualmente il restante testo nella sua interezza.

Il decreto interministeriale Trasporti/Economia di approvazione delle Linee Guida è intervenuto il 10/12/2008 ed è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 20/1/2009 e pubblicato sulla GUCE n° 42 del 20/2/2009.

1.2 Contratti di programma

Sulla base della nuova Delibera del CIPE e delle Linee guida elaborate dall'Enac, si è provveduto da parte dell'Ente alla stipula con le società di gestione dei contratti di programma che, si ricorda, sono atti negoziali di durata pluriennale, con i quali vengono regolati i rapporti tra concedente e concessionario di pubblico servizio al fine di stabilire, per un arco temporale non inferiore a quattro anni, quanto segue:

- piano degli investimenti che il gestore è tenuto a realizzare in autofinanziamento ed eventualmente anche con contributi pubblici ed il relativo crono-programma;
- giusta remunerazione spettante al gestore sul capitale investito in opere di ammoder-



namento ed ampliamento dell'aeroporto;

- obiettivi di efficientamento dei costi e di incremento della produttività;
- obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi dei servizi resi all'utenza;
- integrale copertura dei costi operativi e di capitale inclusa la giusta remunerazione;
- stima del traffico atteso nel quadriennio;
- dinamica tariffaria che il gestore è tenuto ad applicare in ciascuna annualità di vigenza del contratto, tenuto conto, per i diritti aeroportuali, del margine (50%) conseguito dal gestore dall'espletamento delle attività di natura commerciale, e gli obiettivi di efficientamento stabiliti dal regolatore.
- sanzioni per mancato rispetto degli obblighi negoziali.

Nel 2008, sulla base della nuova disciplina e della contabilità analitica 2007, sono stati aperti i procedimenti istruttori volti alla stipula del contratto di programma con gli aeroporti di Napoli, Pisa, Bari e Brindisi, con ampio coinvolgimento dei soggetti interessati, anche attraverso la pubblicazione sul sito internet dell'Enac degli atti di pianificazioni aventi maggiore impatto sulla definizione del contratto di programma.

Le istruttorie relative agli scali di Napoli e di Pisa, passate al vaglio favorevole del CdA dell'Enac e inoltrate ai Ministeri dei Trasporti e dell'Economia, sono state accolte favorevolmente anche dal CIPE, sicché i Contratti di Programma tra l'Enac e le società di gestione (GESAC e SAT) sono stati stipulati (6/08/2009) e pubblicati con decreto interministeriale (7 ottobre 2009).

In data 30 ottobre 2009, sono stati registrati presso la Corte dei Conti i Decreti Interministeriali di approvazione dei Contratti di Programma Enac-SAT ed Enac-GESAC, per la nuova regolazione tariffaria dei servizi offerti in regime di esclusiva negli aeroporti di Pisa e di Napoli nel periodo 2009-2012.

Il Contratto di Programma stipulato tra l'Enac e la società di gestione AdP (2/10/2009),



per lo scalo di Brindisi ha acquisito il parere favorevole del CIPE, e, superati i controlli di rito, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del giorno 23 aprile, con entrata in vigore il giorno 13 maggio 2010, mentre il decreto approvativo del contratto di programma per lo scalo di Bari è alla registrazione presso la Corte dei Conti, cui farà seguito la pubblicazione su G.U.

Hanno, inoltre, presentato istanza di apertura del procedimento volto alla stipula del contratto di programma le società affidatarie della gestione totale degli aeroporti di Bologna, Palermo, Cagliari e Catania.

Per quanto riguarda Bologna il contratto è alla valutazione del CIPE ed è già posto all'ordine del giorno della prima seduta utile del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

Con riferimento al contratto di programma per lo scalo di Palermo è prossimo l'avvio della consultazione con l'utenza che si prevede di chiudere prima dell'estate 2010.

Il 15 dicembre 2009 il CdP Enac-SAB è stato approvato dal consiglio d'amministrazione dell'Enac e quindi trasmesso ai Ministeri dei Trasporti e dell'Economia che hanno provveduto ad inoltrarlo (febbraio 2010) al CIPE per le valutazioni di competenza.

1.3 Contratti di programma in deroga

La legge 3 Agosto 2009, n° 102 stabilisce che l'Enac, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 10 milioni di passeggeri annui, possa stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente.

I contratti di programma in deroga sono approvati, su proposta del Ministro dei Trasporti, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

La deroga alla normativa di settore, fa comunque salvi i seguenti principi: orientamento delle tariffe ai costi delle infrastrutture e dei servizi, inclusione in tariffa di obiettivi di efficientamento, riconoscimento di una adeguata remunerazione sul capitale investito e gradualità tariffaria.

Inoltre, l'esercizio della deroga da parte dell'Enac deve avvenire nel rispetto dei principi ispiratori della azione amministrativa (buona amministrazione, trasparenza, non discriminazione, ecc) e nei limiti della autorizzazione disposta dall'art. 17 comma 34 della legge n. 102/09.

L'Enac nel sottolineare la difficoltà di definire uno strumento di regolazione unico (concessionario e tariffario) per due sistemi aeroportuali di Roma e Milano caratterizzati da situazioni gestionali assolutamente non raffrontabili tra loro, ha proceduto alla valutazione di alcune ipotesi di contratto di programma in deroga sia per Roma che per Milano.

1.4 Anticipazione tariffaria

La legge finanziaria 2010 ha autorizzato un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco passeggeri in voli interni ed esterni all'UE, nel limite massimo consentito di 3 euro/passeggero in partenza.

L'anticipazione è assoggettata alla realizzazione in autofinanziamento di nuovi investi-

menti infrastrutturali con carattere di urgenza ed indifferibilità ed è vincolata alla presentazione all'Enac, ai fini della validazione, di un'istanza corredata di un piano di sviluppo aeroportuale con allegato elenco delle opere urgenti e con il relativo cronoprogramma.

L'Enac ha provveduto ad analizzare le prime istanze pervenute dalle società SEA (Milano), ADR (Roma) e SAVE (Venezia) ed alla validazione degli interventi urgenti per i quali può essere accordata l'anticipazione tariffaria, la cui quantificazione deve essere effettuata, su proposta dell'Enac, dal Ministero dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia previo parere del CIPE.

In ordine ai criteri di calcolo dell'anticipazione tariffaria, l'Enac oltre ad aver analizzato quanto previsto dalla normativa in ordine al riconoscimento (annuale) ai gestori delle risorse necessarie al pagamento dei SAL emessi dal Direttore dei Lavori per la realizzazione delle opere urgenti, ha sviluppato un ulteriore criterio di calcolo connesso non già all'ammontare dei SAL emessi, bensì ai costi che sarebbero riconosciuti al gestore in sede tariffaria, a seguito della realizzazione delle opere urgenti.

Tale ultima metodologia, applicata ai casi di Roma e Milano, perviene a dei risultati più contenuti rispetto a quanto emerso dall'applicazione del criterio contemplato dalla norma, (sebbene comunque ad una anticipazione tariffaria complessivamente superiore al limite dei tre euro previsto dalla legge finanziaria 2010, con l'eccezione di Linate).

Sono al momento al vaglio le ulteriori istanze di anticipazione tariffaria pervenute all'Enac dalle società di Bologna, Palermo, Parma, Venezia, Trieste, Firenze, Torino e Rimini.

1.5 Vigilanza sulle infrastrutture centralizzate

L'Ente è tenuto ad espletare, ai sensi di quanto previsto dal d. lgs. 18/991, l'attività di vigilanza sui livelli tariffari richiesti dai gestori aeroportuali per la messa a disposizione di beni ed impianti soggiacenti alla disciplina del richiamato Decreto legislativo. A tali adempimenti l'Enac ha dato seguito nel corso del 2008 e 2009 per vari aeroporti nazionali, tenendo conto dei dati della contabilità analitica presentati dalle società di gestione e delle verifiche condotte sulle situazioni esistenti nei singoli scali.

In particolare vanno evidenziate le risultanze della vigilanza condotta su tutti gli scali nazionali già affidati in gestione totale, sulle "royalties" applicate alle compagnie petrolifere ed alle imprese di "catering" e da tali operatori ribaltate sulle compagnie aeree.

Con riferimento all'attività di rifornimento carburante, l'Ente ha provveduto, nel corso del 2008, ad aggiornare il limite di connessione al costo presso gli scali a gestione totale (Roma, Milano, Torino, Genova, Bari e Brindisi, Bergamo e Firenze), in base ai volumi erogati a consuntivo nel 2007.

L'intervento dell'Enac, su mandato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia, ha determinato per i vettori un minor costo, complessivamente pari, già nel primo anno di applicazione della legge 248/05, a € 8.895.700 limitatamente ai soli scali romani e milanesi. Analogo effetto, anche se di portata più contenuta, si è prodotto a beneficio dei vettori aerei dalla parallela vigilanza esercitata dall'Enac sul sovrapprezzo applicato dal gestore alle imprese di catering aereo presso gli scali di Roma, Firenze, Torino e Milano.

L'attività di vigilanza finalizzata ad accertare la correlazione ai costi - operativi e di capi-

tale – dei corrispettivi applicati è stata inoltre svolta con riferimento alle infrastrutture centralizzate degli scali di Venezia, Torino e Milano.

1.6 Analisi delle contabilità analitiche presentate dai gestori

La legge 248/05 prevede l'obbligo per le società di gestione di presentare all'Enac la contabilità analitica (semplificata o regolatoria), certificata, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascun dei servizi, regolamentati e non regolamentati.

La rendicontazione deve essere presentata entro il termine di 30 giorni dall'approvazione del bilancio, secondo quanto previsto dalla Delibera 38/2007.

Dal mancato adempimento dei suddetti obblighi derivano, inoltre, gli effetti di riduzione dei diritti aeroportuali nella misura del 10%, secondo quanto previsto dalla stessa disposizione sopra richiamata. A tal fine l'Enac ha provveduto alle verifiche di competenza prospettando al Ministero dei trasporti le conseguenti azioni in ordine agli abbattimenti da effettuare nei confronti dei gestori inadempienti.

1.7 Aggiornamento dei corrispettivi riferiti ai controlli di sicurezza in ambito aeroportuale

Al fine di dare attuazione alle previsioni del Programma Nazionale di Sicurezza che per i controlli aeroportuali sul passeggero ha reso obbligatorio a decorrere dal 1° agosto 2007 la presenza di una quarta guardia giurata di presidio ai varchi, l'Enac ha provveduto a verificare la congruità dei corrispettivi vigenti rispetto ai nuovi oneri imposti ai gestori dalle nuove disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

La verifica in argomento si è resa necessaria anche al fine di assicurare sugli scali nazionali l'avvio, nei tempi previsti, di quanto stabilito dal Programma Nazionale di Sicurezza, rimuovendo a tal fine ogni resistenza dei gestori di natura economica.

La verifica ha interessato la totalità degli scali accertando, per converso, la necessità di revisione dei corrispettivi per i soli scali di Olbia, Verona, Treviso, Genova, Trieste, Forlì, Ancona e Parma.

Il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti ha ritenuto fondate le motivazioni alla base dell'istruttoria dell'Enac, provvedendo all'emissione del Decreto a firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'incremento dei corrispettivi per la sicurezza degli scali sopra nominati.

1.8 Aggiornamento dei diritti ex lege 324/76 al tasso d'inflazione

La legge 28 febbraio 2008 n. 3 prevede l'aggiornamento dei diritti aeroportuali ex lege 324/76 al tasso di inflazione programmato a livello governativo. Pertanto l'Enac ha proceduto all'adeguamento dei diritti aeroportuali con riferimento sia al 2008 che al 2009.

Relativamente all'annualità 2008, l'Enac ha proceduto all'adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione indicato per il 2008 dal DPEF 2008 – 2011, pari all'1,7%, provvedendo allo stesso tempo ad aggiornare, sempre al 2008, l'abbattimento di tali

diritti disposto dalla legge 248/05 e commisurato al corrispondente abbattimento del 75% del canone concessorio 2008.

Nel 2009, l'Enac ha effettuato l'aggiornamento dei diritti al tasso di inflazione indicato per il 2009 dal DPEF 2008 – 2011, pari all'1,5%, provvedendo allo stesso tempo ad aggiornare con il tasso d'inflazione composto 2008 e 2009 l'abbattimento di tali diritti disposto dalla legge 248/05 e commisurato al corrispondente abbattimento del 75% del canone concessorio 2009.

1.9 Reg. (CE) n. 1107/2006 - corrispettivi per Passeggeri a Ridotta Mobilità

Il 26 luglio 2008 è entrato in vigore il Reg. (CE) n. 1107/2006 che introduce disposizioni a carico dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali in materia di accessibilità al trasporto aereo per i passeggeri disabili, nel rispetto del diritto fondamentale di qualsiasi cittadino europeo alla mobilità.

Per quanto previsto dal Regolamento, i passeggeri con disabilità e i passeggeri con mobilità ridotta devono poter usufruire, dalla prenotazione al momento dell'imbarco, di una serie di servizi dedicati senza costi aggiuntivi a loro carico, sotto la responsabilità, in aeroporto, dei gestori aeroportuali e, a bordo, del vettore aereo.

Il Regolamento ha affidato la responsabilità di garantire un'assistenza di elevata qualità ai gestori aeroportuali. Tale assistenza è finanziata in modo da ripartire i costi tra tutti i vettori che utilizzano un determinato aeroporto in proporzione al numero di passeggeri – sia pienamente abili che a ridotta mobilità - trasportati da e verso l'aeroporto considerato.

Il Regolamento comunitario prevede che il diritto debba essere ragionevole, commisurato ai costi, trasparente e stabilito dal gestore aeroportuale in accordo e in collaborazione con gli utenti per mezzo del comitato utenti dell'aeroporto.

Il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti con il Decreto del 24 luglio 2007 ha investito l'Enac quale organismo designato alla vigilanza in ordine alla corretta applicazione del Regolamento, anche per quanto concerne l'accertamento della correlazione che deve sussistere tra il corrispettivo preteso dai gestori ed i costi effettivamente sostenuti per l'assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta.

L'Enac ha pertanto avviato le verifiche di competenza nel 2007, acquisendo a tal fine dai gestori i dati e le informazioni necessarie afferenti: le modalità organizzative e gestionali del servizio, i costi legati all'espletamento dell'attività di assistenza ai PRM e le stime di traffico per l'annualità 2008.

L'attività in oggetto ha condotto all'individuazione provvisoria dei corrispettivi unitari applicabili nel 2008 sulla maggior parte degli scali nazionali nei confronti dei vettori aerei in ragione del numero di passeggeri previsti per tale annualità, con revisione programmata a fine anno su dati accertati di consuntivo.

La verifica dei limiti di connessione al costo del corrispettivo per i passeggeri a mobilità ridotta è proseguita anche nel corso del 2009 in relazione ad alcuni scali ancora mancanti, quali Crotone, Trieste e Venezia.



1.10 Partecipazione alle attività comunitarie ed internazionali in materia di regolazione tariffaria

L'Enac ha seguito i lavori del Gruppo Aviazione presso il Consiglio europeo di Bruxelles finalizzati all'adozione della Direttiva comunitaria in materia di Diritti aeroportuali.

Obiettivo della Direttiva è quello di definire un quadro di regole comuni che disciplini gli aspetti fondamentali della regolazione tariffaria e detti principi comuni per la definizione e riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.

L'applicazione della nuova direttiva riguarderà almeno tutti gli aeroporti situati nella Comunità aperti al traffico commerciale aventi un volume di traffico annuale superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, e comunque all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.

La Direttiva riafferma principi di trasparenza e non discriminazione tra gli utenti degli aeroporti e prevede l'istituzione di una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare dei diritti e alla qualità del servizio fornito.

La Direttiva prevede inoltre che gli Stati membri istituiscano un'Autorità di vigilanza nazionale indipendente incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate e di intervenire in caso di controversia tra il gestore aeroportuale e gli utenti degli aeroporti al fine di pervenire ad una rapida risoluzione.

Un rappresentante dell'Enac ha inoltre partecipato al meeting ECAC svoltosi a Londra in preparazione della Conferenza ICAO sulle materie economiche riguardanti gli aeroporti e i servizi di navigazione aerea con l'obiettivo congiunto - dell'ECAC e della Commissione Europea - di raggiungere una posizione comune e condivisa da sottoporre all'esame e all'approvazione del Parlamento europeo e presentare alla Conferenza ICAO di Montreal.

Inoltre l'Enac ha partecipato, con un proprio rappresentante, alla Conference on the economics of Airport and Air Navigation Services 2008 tenutasi a Montreal.

I lavori della Conferenza ICAO di Montreal sono stati suddivisi in quattro argomenti principali:

1. interazione tra Stati, fornitori di servizi aerei e utenti;
2. gestione degli aeroporti e aspetti economici correlati;
3. gestione dei fornitori di servizi della navigazione aerea e aspetti economici correlati;
4. implementazione delle politiche ICAO in materia tariffaria.



2. Il settore del trasporto aereo

2.1 Diritti di traffico aereo fra Paesi

Negoziati bilaterali

In attuazione della legge 28 gennaio 2009, n. 2 (articolo 19, comma 5-bis), è stata avviata - in coordinamento con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e degli Esteri - una generale politica di aggiornamento dei negoziati, in particolare, nei confronti dei seguenti 39 paesi ai quali è stata manifestata l'intenzione di dare avvio a negoziati per la modifica delle intese vigenti:

Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bangladesh, Bahrain, Bielorussia, Brasile, Capo Verde, Cuba, Egitto, Filippine, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Israele, Kenya, Kuwait, Libia, Messico, Moldova, Nigeria, Pakistan, Qatar, Russia, Senegal, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela

Si sono svolte consultazioni bilaterali dirette o per corrispondenza per la stipula o la modifica di Accordi aerei con i seguenti Paesi sugli argomenti indicati:

- Corea del Sud - consultazioni aeronautiche il 17 ed il 18 febbraio 2009 a Roma: incremento delle frequenze, introduzione dello scalo di Milano ed un terzo punto in aggiunta a quello di Roma, liberalizzazione del numero dei vettori, clausola di designazione comunitaria e delle altre clausole comunitarie a decorrere dall'entrata in vigore dell'accordo "orizzontale" stipulato a livello comunitario
- Cina - consultazioni aeronautiche il 26 ed il 27 marzo 2009 a Roma: aumento delle frequenze e degli scali e introduzione della clausola di designazione e delle altre clausole comunitarie
- Taiwan - accordo tecnico-operativo concluso il 6 aprile 2009: liberalizzazione del numero dei vettori, previsione di Roma e Milano quali scali di destinazione, V libertà
- Qatar - accordo concluso per corrispondenza l'11 maggio 2009: aumento frequenze passeggeri e cargo
- Singapore - accordo concluso per corrispondenza il 4 giugno 2009: aumento frequenze e scali
- Giappone - consultazioni aeronautiche il 16 ed il 17 giugno 2009 a Roma: aumento frequenze e degli scali, introduzione della clausola di designazione e delle altre clausole comunitarie
- Sri Lanka - accordo concluso per corrispondenza il 23 giugno 2009: introduzione clausole comunitarie
- EAU - accordo concluso per corrispondenza il 30 giugno 2009: aumento frequenze passeggeri e cargo
- Giordania - accordo concluso per corrispondenza il 23 luglio 2009: liberalizzazione del numero dei vettori, aumento degli scali e delle frequenze
- Ucraina - accordo concluso per corrispondenza il 30 luglio 2009: aumento scali e frequenze

- Georgia - accordo concluso per corrispondenza il 13 ottobre 2009: intesa aeronautica semplificata
- Kuwait - consultazioni aeronautiche il 26 novembre 2009 a Roma: multidesignazione, aumento delle frequenze, clausole comunitarie e third country code sharing .

Gli accordi conclusi hanno dato i seguenti risultati:

- incremento dei servizi settimanali passeggeri/merci:
146 (73 per parte)
- nuovi scali aerei accordati in Territorio italiano/estero:
20 (10 per parte)
- liberalizzazione del numero delle compagnie ammesse ad operare: 3

Autorizzazioni concesse extra-bilaterali

Dall'entrata in vigore della legge 2/2009 :

- totale nr di servizi settimanali concessi in deroga agli accordi:
 1. Stagione Winter 08-09: +16 Servizi Settimanali
 2. Stagione Summer 09: +11 Servizi Settimanali
 3. Stagione Winter 08-09: +11 Servizi Settimanali

Di seguito il dettaglio e le ulteriori concessioni:

Stagione Winter 2009-2010

- nr. Compagnie extra-comunitarie che hanno richiesto autorizzazioni in deroga agli accordi: 12
- nr. dei servizi settimanali concessi in deroga: +11 (pari a +53 servizi per intera stagione invernale)
- ulteriori scali concessi in deroga: +14 richieste
- bidesignazioni concesse in luogo delle mono previste : 2
- servizi all cargo non previste in accordo, nr casi: 3
- Concessione diritti di V libertà, nr. casi: 1

Stagione Summer 2009

- nr. Compagnie extra-comunitarie che hanno richiesto autorizzazioni in deroga agli accordi: 9
- nr. dei servizi settimanali concessi in deroga: +11
- ulteriori scali concessi in deroga: +7 richieste
- bidesignazioni concesse in luogo delle mono previste : 1
- servizi all cargo non previste in accordo, nr casi: 3

- Concessione diritti di V libertà, nr. casi: 1 (ChinaA.)
- Cabotaggio concesso in deroga ad accordi: 20 servizi settimanali tra Foggia e Milano/Palermo/Torino

Stagione Winter 2008-2009 (da gennaio)

- nr. Compagnie extra-comunitarie che hanno richiesto autorizzazioni in deroga agli accordi: 7
- nr. dei servizi settimanali concessi in deroga: +16 ulteriori scali concessi in deroga: +1 richiesta
- servizi all cargo non previste in accordo, nr. casi: 2
- concessione diritti di V libertà, nr. casi: 1
- rimozione divieto coterminizzazione: 1 caso Roma_Milano

Negoziati Multilaterali e Attività comunitaria

L'Enac ha partecipato con propri rappresentanti a numerose riunioni presso il Consiglio dell'Unione europea e presso la Commissione Europea a Bruxelles, nonché in supporto a quest'ultima per i negoziati derivanti dal mandato orizzontale e verticale.

Specificamente è stata assicurata la partecipazione a :

- Comitato Consultivo per l'Accesso al Mercato ;
- Comitato Speciale -Consultazioni aeronautiche Commissione Europea - Stati Membri e Stati Uniti a Bruxelles e a Washington per l'Accordo globale con gli Stati Uniti (mandato verticale);
- Comitato Speciale -Consultazioni aeronautiche Commissione Europea -Stati Membri e Canada a Bruxelles per l'Accordo Globale con il Canada ;
- Gruppi di lavoro presso la Commissione europea sulla tematica trasparenza delle tariffe aeree (Re Ce1008/2008)
- Conferenza Diplomatica presso ICAO – Montreal - per la definizione di due Convenzioni internazionali sul risarcimento di danni causati da aeromobili a terzi nei casi di rischi di carattere generale e nei casi di atti di interferenza illecita.

Nel corso dell'anno 2009 la Direzione Trasporto Aereo ha effettuato le seguenti gare per l'assegnazione dei diritti di traffico:

- Assegnazione rotte Italia-Senegal 2 febbraio 2009
- Assegnazione rotte Italia-Costa d'Avorio 29 gennaio 2009
- Assegnazione rotte Italia-Eritrea 6 maggio 2009
- Assegnazione rotte Italia-Federazione Russa 16 settembre 2009
- Assegnazione rotte Italia-Cuba 27 ottobre 2009
- Assegnazione rotte Italia Italia-Messico 21 dicembre 2009
- Assegnazione rotte Italia Giappone 21 dicembre 2009

Durante il periodo di riferimento sono state concluse convenzioni per l'attribuzione di servizi di trasporto aereo di linea extracomunitarie:

Convenzione stipulata con Meridiana S.p.A. in data 5 ottobre 2009

Convenzione stipulata con Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. in data 23 novembre 2009

Nell'ambito della attività relativa ai rapporti convenzionali con i vettori è stato effettuato il monitoraggio sull'esercizio delle rotte assegnate e l'Enac ha provveduto, nell'ambito della attività in materia di esercizio dei diritti di traffico, alla raccolta ed elaborazione dei dati relativi ai collegamenti aerei effettuati dai vettori per la verifica del rispetto degli atti convenzionali stipulati.

Assegnazione Slot

Nel corso dell'anno 2009 l'Enac ha proseguito, in collaborazione con Assoclearance e con alcune società di gestione aeroportuale, l'attività di monitoraggio sull'applicazione del Regolamento comunitario relativo a norme comuni di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità Europea.

A questo fine, nello specifico, ha collaborato con Assoclearance nel fornire informazioni alla Commissione europea relativamente all'applicazione del Reg. (CE) n. 95/93 e successive modifiche sugli aeroporti di Roma e Milano.

Ha inoltre fornito informazioni alla Commissione europea relativamente alla modifica dello status dell'aeroporto di Pisa che, nel corso della sola stagione di traffico Estate 2009, è passato da aeroporto ad orari facilitati ad aeroporto coordinato a causa di limitazione dei parametri di coordinamento per lavori sulle piste.

In merito alle problematiche inerenti la concessione degli slot sugli aeroporti coordinati l'Enac aereo è intervenuto:

- nella problematica relativa alla concessione temporanea di slot sull'aeroporto di Milano Linate per il vettore Air Italy;
- nella problematiche relative alla gestione degli slot riservati presso Assoclearance e a disposizione dell'Enac per i vettori esercenti i voli in continuità territoriale.

Per quanto concerne l'attività sanzionatoria in materia di slot, sulla base del D.lgs. 172 del 4 ottobre 2007 e della Procedura Operativa (AGA-09) si è disposta l'apertura di procedimenti sanzionatori per circa 86 voli.

Nel corso dell'anno 2009 è stata emanata la Circolare EAL-18 "Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali" allo scopo di fornire un'interpretazione univoca del Reg. (CE) n. 95/93 e successive modifiche/integrazioni.

Della Circolare si evidenziano in particolare i seguenti argomenti di rilevante interesse:

- Informazioni relative al ruolo ed ai compiti del Coordinatore delle bande orarie
- Informazioni relative ai Comitati di Coordinamento Aeroportuale e parametri di coordinamento
- Assegnazione delle bande orarie e gestione delle outstanding list

- Bande orarie assegnate e non utilizzate
- Bande orarie assegnate ad un vettore che cessa di operare su una rotta
- Bande orarie assegnate ad un vettore a cui viene successivamente sospesa la licenza di esercizio
- Assegnazione temporanea di bande orarie

Sempre nel corso dell'anno 2009 l'Enac ha fornito il proprio contributo ai rappresentanti nazionali in seno al Parlamento europeo in vista della discussione che ha portato all'emanazione della modifica al Reg. (CE) n. 95/93 con l'emissione del Reg. (CE) n. 545/2009.

Il nuovo regolamento sancisce il diritto per i vettori aerei di usufruire, nella stagione di traffico Estate 2010 della serie di bande orarie loro assegnate all'inizio della stagione di traffico Estate 2009, al fine di far fronte alla grave crisi economica che si è ripercossa sul settore aeronautico principalmente nel corso della stagione estiva 2009.

L'Enac è, inoltre, intervenuto su problematiche specifiche che di volta in volta si sono presentate nella materia della gestione degli slot. In particolar modo si evidenziano diversi interventi sull'interpretazione dei cosiddetti "Decreti Bersani" disciplinanti la distribuzione del traffico nel sistema aeroportuale milanese. Si segnalano quelli riguardanti la possibilità di attivare servizi sulla rotta Trieste-Milano Linate e quelli relativi alla possibilità per i vettori statunitensi di apporre il proprio codice di volo in congiunzione al codice dei vettori europei operanti su Milano Linate.

2.2 Oneri di servizio pubblico

Provincia Autonoma di Bolzano

Il 1° dicembre 2009 sono entrati in vigore gli oneri di servizio pubblico, imposti con il D.M. 552 del 24 giugno 2009, sulla rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa. Non avendo alcun vettore aereo provveduto ad istituire servizi aerei di linea sulla rotta oggetto di imposizione entro il termine fissato, si è provveduto ad esperire una gara europea con bando di gara annunciato attraverso la nota informativa pubblicata nella G.U.U.E. C 178 del 31 luglio 2009.

La gara per l'aggiudicazione della rotta è stata vinta dalla società Air Alps che ha attivato i voli dal 1° dicembre 2009 e che eserciterà le rotte fino al 30 novembre 2012.

Calabria

Crotone

Il 7 dicembre 2009 sono entrati in vigore gli oneri di servizio pubblico, imposti con il D.M. 4 maggio 2009, sulle rotte Crotone – Milano Linate e viceversa e Crotone – Roma Fiumicino e viceversa. Non avendo alcun vettore aereo provveduto ad istituire servizi aerei di linea sulle rotte oggetto di imposizione entro il termine fissato, si è provveduto ad esperire due gare europee con bandi di gara annunciati attraverso le note informative pubblicate nella G.U.U.E. C 154 del 7 luglio 2009. Le gare per l'aggiudicazione delle rotte sono state vinte dalla società Alitalia – Compagnia Aerea Italiana che ha attivato i voli dal 7 dicembre 2009 e che eserciterà le rotte fino al 6 dicembre 2011.

Toscana

Isola d'Elba

In data 24 agosto 2009 sono entrati in vigore gli oneri di servizio pubblico, imposti con il D.M. n. 14 del 20 gennaio 2009, sulle rotte Elba – Firenze e viceversa e Elba – Pisa e viceversa. Non avendo alcun vettore aereo provveduto ad istituire servizi aerei di linea sulle rotte oggetto di imposizione entro il termine fissato, si è provveduto ad esperire due gare europee con bandi di gara annunciati attraverso le note informative pubblicate nella G.U.U.E. C 110 del 14 maggio 2009.

Nessun vettore aereo ha presentato domanda di partecipazione alle gare che sono quindi andate deserte.

Il 10 novembre 2009 sono stati abrogati, ai sensi del D.M. n. 889 del 29 ottobre 2009, gli oneri di servizio pubblico imposti con il D.M. n. 14 del 20 gennaio 2009 e le due rotte sono state restituite al libero mercato.

Piemonte

Cuneo

Il 4 agosto 2009 sono entrati in vigore gli oneri di servizio pubblico, imposti con il D.M. n. 278 del 4 dicembre 2008, sulla rotta Cuneo – Roma Fiumicino e viceversa. Non avendo alcun vettore aereo provveduto ad istituire servizi aerei di linea sulla rotta oggetto di imposizione entro il termine fissato, si è provveduto ad esperire una gara europea con bando di gara annunciato attraverso la nota informativa pubblicata nella G.U.U.E. C 75 del 31 marzo 2009.

Nessun vettore aereo ha presentato domanda di partecipazione alla gara che è quindi andata deserta.

Sardegna

Rotte storiche

Il 26 ottobre 2009 è scaduto il primo anno di esercizio di cui al D.M. n. 103 del 5 agosto 2008 che ha imposto gli oneri di servizio pubblico sulle 6 rotte storiche della Sardegna: 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 e Olbia – Roma Fiumicino e viceversa.

Gli oneri sono stati nuovamente accettati, per il periodo 27 ottobre 2009 – 26 ottobre 2010 dalle compagnie Air One, Alitalia - C.A.I. e Meridiana che eserciscono le rotte secondo la suddivisione già avvenuta per il 1° anno di esercizio.

Continuità minore

Nel corso del 2009 la società Meridiana ha continuato ad esercire, senza compensazione finanziaria, le rotte Cagliari – Bologna e viceversa, Cagliari – Torino e viceversa, Cagliari – Verona e viceversa e Olbia – Bologna e viceversa accettate ai sensi del D.M. n. 36 del 29 dicembre 2005 e successive modificazioni.

La stessa Meridiana ha inoltre continuato ad esercire, con compensazione finanziaria, le

rotte Cagliari – Firenze e viceversa, Cagliari – Napoli e viceversa, Cagliari – Palermo e viceversa e Olbia – Verona e viceversa per le quali si era aggiudicata la gara annunciata nella G.U.U.E. C 95 del 22 aprile 2006.

La società AirOne ha continuato ad esercire, con compensazione finanziaria, le rotte Alghero – Bologna e viceversa e Alghero – Torino e viceversa per le quali si era aggiudicata la gara annunciata nella G.U.U.E. C 95 del 22 aprile 2006.

Sicilia

Il 24 ottobre 2008 è stata sottoscritta la Convenzione con la Società Meridiana per l'esercizio in oneri di servizio pubblico delle rotte Pantelleria – Trapani e viceversa, Pantelleria – Palermo e viceversa, Lampedusa – Palermo e viceversa e Lampedusa – Catania e viceversa, a seguito della manifestazione di interesse svolta al fine di minimizzare il disagio provocato all'utenza dall'interruzione da parte dei vettori assegnatari dei collegamenti onerati da e per le piccole isole della Sicilia.

Il 15 novembre 2008, al fine di venire incontro alle esigenze di mobilità dei cittadini di Pantelleria e Lampedusa, è stato sottoscritto un Atto aggiuntivo alla Convenzione originaria per potenziare l'operativo previsto dalla Convenzione sottoscritta in data 24 ottobre 2008.

L'8 giugno 2009, su indicazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato sottoscritto un ulteriore Atto aggiuntivo alla Convenzione originaria che ha consentito alla Società Meridiana di operare fino all'entrata in vigore dei nuovi oneri di servizio pubblico (25 agosto 2009).

Il 25 agosto 2009 sono entrati in vigore gli oneri di servizio pubblico imposti con il D.M. n. 2 del 9 gennaio 2009 sulle rotte Pantelleria – Trapani e viceversa, Pantelleria – Palermo e viceversa, Lampedusa – Palermo e viceversa, Lampedusa – Catania e viceversa, Trapani – Milano Linate e viceversa e Trapani – Roma Fiumicino e viceversa.

Con D.M. 24 giugno 2009 è stato modificato il D.M. n. 2 del 9 gennaio 2009 nella parte in cui sono imposti oneri di servizio pubblico sulle rotte Trapani – Milano Linate e viceversa e Trapani – Roma Fiumicino e viceversa. Le due rotte sono quindi state restituite al libero mercato.

Il 24 giugno 2009 sono stati abrogati gli oneri di servizio pubblico sulle rotte Trapani – Roma Fiumicino e viceversa e Trapani – Milano Linate e viceversa imposti con lo stesso D.M. n. 2 del 9 gennaio 2009.

Non avendo alcun vettore aereo provveduto ad istituire servizi aerei di linea sulle rotte oggetto di imposizione entro il termine fissato, si è provveduto ad esperire una gara europea con bando di gara annunciato attraverso la nota informativa pubblicata nella G.U.U.E. C 75 del 31 marzo 2009.

La gara per l'aggiudicazione delle rotte è stata vinta dalla società Meridiana che ha attivato i voli dal 25 agosto 2009 e che esercirà le rotte fino al 24 agosto 2010.



2.3 Scioperi anno 2009

Nel corso del 2009 il comparto dell'aviazione civile è stato interessato dai seguenti scioperi del personale:

ENAV

Controllori di volo Enav - Bergamo Orio al Serio	17 settembre
Controllori di volo Enav	23 ottobre
Controllori di volo Enav - Personale CAAV Bergamo	17 novembre

Alitalia-CAI

Personale gruppo AZ-CAI	19 gennaio
Piloti gruppo AZ-CAI	04 marzo
Personale gruppo AZ-CAI	11 ottobre
Personale gruppo AZ-CAI	23 ottobre

AirOne

Personale Gruppo AZ-CAI AirOne	19 gennaio
--------------------------------	------------

AirOne City Liner

Piloti AirOne City Liner	10 febbraio
Assistenti di volo AirOne City Liner	06 settembre
Personale AirOne City Liner	23 ottobre

Eurofly

Piloti Eurofly	04 maggio
Piloti Eurofly	09 luglio
Personale Eurofly	17 settembre
Piloti Eurofly	30 settembre
Personale Eurofly	23 ottobre
Piloti Eurofly	9 dicembre

Sciopero Generale Trasporto Aereo	23 ottobre
-----------------------------------	------------



2.4 Autorizzazioni diritti di traffico

L'Ufficio Autorizzazioni diritti di traffico ha rilasciato i seguenti provvedimenti:

Cargo	390
Charter	2116
Governativi	124
Linea	794
Taxi	957

Totale provvedimenti anno 2009 = 4381

2.5 Rapporto con Eurocontrol

Con riferimento all'accordo tra Eurocontrol ed Enac siglato a Strasburgo il 22 giugno 2006 – riguardante il divieto di decollo degli aeromobili dei vettori non in regola con il pagamento delle tariffe di rotta – l'attività di monitoraggio ed il relativo intervento si è svolta nei riguardi di:

- Khors Air Company
- State Air Enterprise Lviv Airlines
- Smartlynx Airlines Ltd
- Uzaeronavigation Airways



Ai fini del perseguimento dei propri fini istituzionali, l'Enac, nel quadro normativo vigente e nella dinamica evoluzione del trasporto aereo, continua nel costante impegno a presidiare i diversi fori internazionali di settore.

Estremamente rilevante per la missione dell'Ente è il rispetto dell'attuazione degli impegni, definiti in ambito internazionale, che richiedono il successivo puntuale recepimento normativo, nei rispettivi ambiti nazionali, in settori vitali per il trasporto aereo quali la safety, la security, la tutela dell'ambiente e la protezione del passeggero, la qualità dei servizi.

L'Enac, a tal fine, anche su esplicita delega del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, partecipa attivamente a tutte le attività proprie degli organismi internazionali di settore (UE, EASA, Eurocontrol, ECAC, ICAO) promuovendo molto spesso posizioni da assumersi e poste alle determinazioni del Ministero.

Si evince quindi il ruolo attivo, in conformità con gli indirizzi assunti dal Ministero, e di raccordo con lo stesso in termini propositivi al fine di garantire un efficace monitoraggio della presenza italiana nei consessi comunitari ed internazionali dell'aviazione civile.

Nel corso del 2009, l'Enac ha seguito attivamente in ambito europeo:

- Gruppo Aviazione presso il Consiglio della UE;
- riunioni informali dei Direttori Generali presso CE;
- progetto di gemellaggio del MAE (Albania);
- partecipazione al Board e alle riunioni di gruppi di lavoro EASA;
- riunioni ordinarie dei Direttori Generali ECAC (DGCA/I32 e I33, ECAC/31, ECAC/58 (SP), il secondo Forum ECAC nonché il progetto SAFOBench e FOD, attività del gruppo SEC e FAL (e sottogruppi), del gruppo EMTO, del gruppo ANCAT);
- partecipazione alle riunioni del PC di Eurocontrol;
- partecipazione ai colloqui tra ECAC/UE e USA;

in ambito internazionale:

- Comitato Legale ICAO – emendamenti a:
- Convenzione di Roma
- Convenzione di Montreal '71
- Convenzione de L'Aja del '70

L'Enac ha partecipato, inoltre, ad importanti appuntamenti internazionali quali:

Conferenza Diplomatica sugli emendamenti alla Convenzione di Roma del 1952. Montreal, 20 aprile-2 maggio 2009

Si è tenuta a Montreal, presso i HQs dell'ICAO, la Conferenza Internazionale per emendare la Convenzione sulla compensazione dei danni a terzi risultanti da atti di

interferenza illecita che coinvolgono un a/m (interferenza illecita) e la Convenzione per la compensazione di danni causati da un a/m a terzi (rischi generali). 81 Stati contraenti, tra cui l'Italia con una delegazione dell'Enac, hanno partecipato ai lavori. 16 sono state le Organizzazioni Internazionali presenti in veste di Osservatore.

La Convenzione di Roma del 1952, caposaldo in ambito giuridico internazionale in materia di responsabilità civile per i danni causati a terzi dagli aeromobili stranieri sulla superficie, richiedeva da tempo un aggiornamento. La Convenzione di Roma era stata ratificata da un numero limitato di paesi in tutto il mondo, tra cui solo quattro Stati membri dell'Unione europea (Belgio, Italia, Lussemburgo e Spagna).

Per questi motivi, nel 2000, in occasione della sua 31° sessione, il Comitato giuridico dell'ICAO ha incluso nel suo programma il lavoro di analisi della modernizzazione della Convenzione di Roma, istituendo nel 2004 un Gruppo speciale sulla modernizzazione della Convenzione di Roma, il quale se ne è occupato mediante la preparazione di due progetti di Convenzioni: il primo sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenze illecite ed il secondo sulla compensazione per danni a terzi nei casi di rischi generali, da sottoporre all'esame dell'ICAO.

Sulla base del lavoro preparatorio, nel 2008 il Comitato giuridico dell'ICAO ha analizzato e sviluppato ulteriormente i due testi e il Consiglio dell'ICAO durante la 184° sessione ha deciso di sottoporre i progetti alla Conferenza Diplomatica dove sono state elaborate ed adottate le seguenti Convenzioni internazionali:

- Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi a seguito di atti di interferenze illecite (cd "Convenzione sulle interferenze illecite");
- Convenzione sulla compensazione per danni causati da aeromobili a terzi (cd "Convenzione sui rischi generali").

Durante i lavori della Conferenza Diplomatica la delegazione italiana rappresentata dall'Enac e le delegazioni degli altri Stati dell'Unione Europea hanno partecipato giornalmente a riunioni coordinate dalla Commissione Europea sulle questioni che rientravano nella competenza della Comunità europea.

In particolare, le questioni che hanno maggiormente preoccupato la Comunità europea erano quelle aventi ripercussioni sull'impatto della normativa comunitaria già esistente in ordine alla competenza giurisdizionale e al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni di cui al Re (CE) n. 44/2001 del Consiglio, al Re(CE) n. 785/2004 del Consiglio, in merito ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti ed alla Direttiva 374/85/CEE del Consiglio relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi.

La Commissione europea, ritenendo prematura la firma delle Convenzioni, alla fine dei lavori della Conferenza Diplomatica, ha invitato gli Stati membri ad astenersi dalla firma in attesa di futuri approfondimenti giuridici dei testi.

Le Convenzioni sono state firmate solo da 6 Stati (Congo, Costa D'Avorio, Gha-

na, Serbia, Uganda e Zambia) e da un'Organizzazione di Integrazione Economica Regionale.

Al contrario, l'Atto finale, contenente due Risoluzioni, è stato firmato da 72 Stati, tra cui l'Italia, e dalla Commissione europea. Nella Risoluzione n. 1, gli Stati sono invitati a considerare la possibilità di ratificare al più presto le due Convenzioni e a depositare gli strumenti di ratifica presso l'ICAO.

La Risoluzione n. 2 riguarda la Convenzione sulle interferenze illecite e la necessità di intraprendere un lavoro preparatorio riguardo alla costituzione del Fondo Internazionale dell'Aviazione Civile al fine di renderlo operativo al momento dell'entrata in vigore della Convenzione. A questo proposito la Conferenza ha deciso di istituire, nelle more dell'entrata in vigore della Convenzione, una Commissione Preliminare per la costituzione del Fondo, composta da persone nominate da 16 Stati. Tra le varie funzioni, la Commissione deve assicurare che il Fondo sia operativo entro 2 anni dall'adozione della Convenzione, ed al più tardi entro il periodo di entrata in vigore della Convenzione.

Forum ICAO sulla cooperazione civile e militare nella gestione globale ATM. Montreal, 19-21 Ottobre 2009

Sempre a Montreal, presso la sede dell'ICAO, si è svolto il primo "Forum sulla cooperazione Civile-Militare" nell'ambito della Gestione globale del Traffico Aereo (ATM - Air Traffic Management).

La conferenza, che per la prima volta ha visto la partecipazione di personale militare, si è svolta alla presenza di circa 500 delegati, in rappresentanza di oltre 70 Stati, con la presenza contemporanea dei 5 direttori regionali dell'ICAO che hanno fatto il punto sulla situazione mondiale. La delegazione italiana era costituita dall'Enac e dall'Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia (USAM) dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Obiettivo del Forum è stato quello di fotografare la situazione mondiale in tema di impiego dello spazio aereo, valutare la compatibilità tecnologica degli aeromobili militari e la sfida posta dall'interoperabilità dei sistemi alla vigilia delle rivoluzioni tecnologiche che verranno introdotte con i programmi SESAR e Next Gen.

Gli operatori aeronautici presenti (IATA e IAOPA) hanno richiesto di ridurre al massimo le limitazioni derivanti dalle porzioni di spazio aereo riservate agli usi militari. Al riguardo, i rappresentanti militari hanno confermato la disponibilità a rilasciare le aree di addestramento in aderenza ai principi dell'uso flessibile, ma hanno reiterato la richiesta di considerare, nello sviluppo dei nuovi concetti di ATM civile, le esigenze dell'attività militare. Altro tema oggetto di discussione è stato quello relativo all'esigenza militare dell'utilizzo di mezzi senza equipaggio (UAS) e dei possibili sviluppi in ambito civile.

Gli Stati Membri dell'Unione Europea si sono presentati all'appuntamento con il primo pacchetto Single European Sky, che ha reso obbligatorio l'uso flessibile dello spazio aereo e ha uniformato le pratiche operative elaborate da Eurocontrol.

Ulteriori livelli di integrazione sono previsti nell'ambito del secondo pacchetto a partire dal 2012. L'Italia è allineata con tale concetto che vede Enac, Aeronautica Militare ed ENAV cooperare in accordo alla normativa vigente.

Nel corso della conferenza è stata citata, inoltre, quale esempio di ottima cooperazione, l'esperienza organizzativa del G8 2009 che si è svolto a L'Aquila, dove grazie alla cooperazione tra ENAV e Aeronautica Militare è stata gestita l'operatività aerea di circa 60 delegazioni dei Paesi partecipanti, con circa 40 Capi di Stato, senza imporre ritardi all'aviazione civile.

A conclusione del Forum è emerso che nella prossima Assemblea Generale, che si terrà nel 2010, verrà avanzata una specifica risoluzione finalizzata all'armonizzazione delle pratiche a livello mondiale sotto il coordinamento dell'ICAO.

Incontro di Alto Livello ICAO sull'aviazione internazionale ed il cambiamento climatico.

Montreal, 7-9 ottobre 2009

In coerenza con quanto stabilito nella Risoluzione della 36a sessione dell'Assemblea Generale ICAO, tenutasi nel 2007, dove veniva riconosciuta l'importanza peculiare che l'ICAO riveste nel garantire un continuo ruolo di promozione dei programmi di azione miranti alla limitazione e riduzione del contributo dell'aviazione civile al cambiamento climatico globale, si è tenuto, nello scorso ottobre, un "Incontro di alto livello ICAO" con il compito di identificare un Programma di Azioni la cui base è costituita da quanto elaborato dal GIACC – Group on International Aviation and Climate Change.

Nel corso di questo incontro, obiettivo fondamentale è stato quello di definire la posizione che l'ICAO avrebbe portato al 15° incontro della Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sul Cambiamento Climatico (COP15) prevista a Copenhagen nel Dicembre 2009.

Attraverso una Dichiarazione sottoscritta dai Paesi membri è stata riaffermata la volontà dell'Organizzazione di collaborare con l'industria nell'obiettivo ultimo di contribuire, ciascuno per la propria parte, alla riduzione dell'impatto dell'aviazione sul clima.

Punti nodali della Dichiarazione sono:

- Enfasi sul Programma di Azione del gruppo GIACC: obiettivi globali tesi all'efficientamento del combustibile, misure di gestione e contenimento delle emissioni, con contestuale indicazione, a breve, medio e lungo termine delle unità di misurazione degli obiettivi prefissati;
- Riaffermazione del ruolo guida dell'ICAO nell'affrontare le problematiche relative all'impatto dell'aviazione sull'ambiente;
- Riconoscimento del principio delle responsabilità comuni, ma differenziate nel rispetto delle rispettive capacità, con precipua attenzione posta ai Paesi emergenti;
- Riaffermazione dell'impegno degli Stati nell'affrontare la questione delle emissioni globali e del loro impatto sull'aumento dell'effetto serra;
- Cooperazione con Associazioni ed Istituzioni di settore per il raggiungimento di obiettivi condivisi grazie a tecnologie avanzate sviluppate dalle realtà industriali;
- Massima efficienza dei combustibili attualmente in uso e studio adeguato dei combustibili alternativi ed eco-compatibili;
- Proseguimento nella ricerca di soluzioni "market-based" per la gestione delle emissioni;
- Collaborazione tra ICAO e UNFCCC nel monitorare costantemente la situazione delle emissioni CO₂ a carico dell'aviazione internazionale.

È opportuno sottolineare che, purtroppo, non si è addivenuti, come sperato dalle nazioni europee, ad una posizione unanimamente condivisa su di un programma di azioni aggressivo che prevedesse:

- riduzione del 2% dell'efficienza del carburante fino al 2012 rispetto ai valori del 2005;
- crescita 0 delle emissioni rispetto al dato del 2005 entro il 2020;
- riduzione delle emissioni globali nel lungo periodo.

È tuttavia importante registrare un'apertura e un notevole avvicinamento alle posizioni europee da parte di molti Paesi terzi e da parte dell'industria.

Conferenza Internazionale ICAO sui carburanti alternativi. Rio de Janeiro, 16-18 Novembre 2009

Dal 16 al 18 novembre 2009, si è tenuta a Rio de Janeiro la Conferenza sui carburanti alternativi.

Oggi viene posta grande attenzione da parte del mondo dell'aviazione ai carburanti alternativi, a quelli derivati dal petrolio, ed in particolare in quelli biologici (biofuels), che al momento si usano miscelati al kerosene ma presto saranno utilizzabili da soli.

Questo potrebbe ridurre notevolmente le emissioni di anidride carbonica e quindi i terribili temuti effetti sul cambiamento del clima sul nostro pianeta.

La Conferenza è stata unanimemente considerata come un successo, in rapporto agli obiettivi che si era ripromessa, ed i suoi risultati sono stati presentati alla COP 15° di Copenhagen e, successivamente, saranno esposti all'assemblea dell'ICAO nel settembre 2010.

Sono stati, altresì, approvati una Dichiarazione ed un Quadro mondiale per i carburanti alternativi (GFAAF), così come numerose Raccomandazioni, dopo aver esaminato e discusso circa 25 Documenti di lavoro (WPS) e 15 Documenti d'informazione (IPs).

10^a Sessione della Divisione Statistica ICAO. Montreal, 23-27 Novembre 2009

Dal 23 al 27 novembre 2009 si è tenuta a Montreal la decima riunione della Divisione Statistica dell'ICAO a cui hanno partecipato i delegati di 48 Stati membri e i rappresentanti di 5 organismi internazionali, in qualità di osservatori.

L'Italia è stata rappresentata da Enac, che riveste anche la posizione di membro permanente nel Panel Statistico ICAO.

Nel corso delle giornate di riunione sono stati esaminati i provvedimenti relativi alle modifiche del programma statistico, concordati dal Panel durante l'incontro che si era tenuto nel mese di marzo 2009. A seguito di tali discussioni, la Divisione ha adottato una serie di Raccomandazioni da presentare per l'approvazione al Consiglio dell'ICAO.

Gli argomenti trattati sono stati nell'ordine:

1. Statistiche dell'aviazione civile. Definizioni e classificazioni ICAO.
2. Dati di traffico dei vettori e statistiche di traffico.
3. Dati finanziari delle compagnie aeree.
4. Dati di traffico aeroportuale.
5. Dati finanziari di aeroporto.
6. Dati finanziari dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
7. Dati di traffico dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
8. Registro degli aeromobili civili e raccolta dati sugli equipaggi.
9. Dati sul personale (licenze e formazione).
10. Consumo di carburante da parte dei vettori commerciali.
11. Incidenti degli aeromobili e analisi della Safety.
12. Raccolta, analisi e diffusione dei dati statistici.
13. Cooperazione e coordinamento con le altre organizzazioni.

14. Obiettivi strategici dell'ICAO.

15. Altri aspetti e questioni amministrative riguardanti le statistiche ICAO.

Il Segretariato ha presentato una descrizione puntuale dell'attuale Programma Statistico e delle attività economiche dell'Organizzazione le cui finalità sono legate alle previsioni di traffico.

È stato ribadito come l'ICAO abbia il compito di esaminare con regolarità i dati statistici collazionati al fine di soddisfare in maniera più efficace le esigenze sia dell'Organizzazione che degli Stati contraenti definendo le metodologie per monitorare i risultati ed il raggiungimento dei suoi obiettivi strategici.

Dai risultati di una indagine condotta nel 2009, sia tra gli utenti interni che esterni al Programma Statistico, al fine di ottenere feedback significativamente utili al miglioramento del Programma Statistico, è emerso come il Programma Statistico dell'ICAO sia unanimamente riconosciuto come unica fonte di dati completi, certi, ed affidabili.

6° Forum annuale FAA sulla Safety. Washington DC, 9-11 settembre 2009

Si è tenuto lo scorso settembre a Washington, il sesto Forum Internazionale sulla Sicurezza Aerea organizzato dalla Federal Aviation Administration americana. L'Italia è stata rappresentata dal Direttore Centrale Regolazione Tecnica Enac.

I temi affrontati nel corso dei lavori hanno riguardato in sintesi:

- Aspetti economici della sicurezza aerea.
- Sicurezza in pista.
- Safety Management System.
- Nuovi prodotti e tecnologie.
- Approcci sperimentati per applicare gli standard di sicurezza.
- Formazione: investire nelle proprie potenzialità .
- Questioni relative alle attività del Congresso ed al servizio pubblico.

L'iniziativa è stata sponsorizzata dalle maggiori Istituzioni pubbliche e private americane ed internazionali ed ha accolto, come per consuetudine, un parterre di preminenti personalità tra rappresentanti di organismi governativi di tutto il mondo, dell'industria, delle associazioni di settore.

Numerosi e qualificati gli oratori che hanno aderito all'invito degli organizzatori tracciando, ciascuno per la parte di propria competenza, esposizioni appropriate sulla situazione del trasporto aereo internazionale, sulle sfide che il settore si appresta ad affrontare nel quadro di un necessario rilancio delle economie nazionali e sulle prospettive di sviluppo nella ricerca e nella formazione di una nuova generazione di professionisti aeronautici preparati e motivati ad una presenza incisiva nella comunità aviatoria internazionale del domani.

Finito di stampare nel mese di maggio 2010 da
E.M.S. Easy Management Solutions Srl - Roma

