



re Gates  
qu

# L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Security	116
Spazio aereo	119
Economia	119
Safety	120
Ambiente	121

07

# L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

**N**el perseguire i propri fini istituzionali, l'ENAC, nel quadro normativo vigente e nella dinamica evoluzione del trasporto aereo, è costantemente impegnato a presidiare i diversi fori internazionali di settore.

Di importanza 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 relativi ambiti nazionali, nei settori strategici del trasporto aereo quali: lo sviluppo dell'aviazione civile, la safety, la security, la tutela dell'ambiente, la protezione del passeggero e la qualità dei servizi.

L'ENAC, a tal fine, anche su delega e in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, partecipa attivamente alle attività proprie dell'UE, dell'EASA, di Eurocontrol, dell'ECAC e dell'ICAO, rappresentando anche il sistema Paese.

Nel corso del 2012, l'ENAC ha seguito attivamente in ambito europeo:

- il Gruppo Aviazione presso il Consiglio dell'UE;
- le riunioni informali dei Direttori Generali presso la Commissione europea;
- il progetto di gemellaggio del Ministero Affari Esteri con l'Albania;

- le riunioni dl Board e le riunioni di gruppi di lavoro EASA;
- le riunioni ordinarie, straordinarie e speciali dei Direttori Generali ECAC, i Forum ECAC nonché l'attività del gruppo SEC (Security) e FAL (Facilitation) e i relativi sottogruppi, del gruppo EMTO (ECAC Medium Term Objectives), del gruppo ANCAT (Abatement of Nuisances Caused by Air Transport);
- riunioni del Comitato di Coordinamento ECAC;
- riunioni del PC (Provisional Council) e PCC (Provisional Council Coordinating Committee) di Eurocontrol;
- riunioni del Blue Med Governing Body;
- partecipazione ai colloqui tra ECAC/UE e USA.

---

## Security

### **COMITATO REGOLATORE PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE AVSEC (AVIATION SECURITY)**

---

Il regolamento (CE) n. 300/2008 prevede all'art.19 che la Commissione europea sia assistita da un Comi-

tato regolatore, noto come Comitato AVSEC, in seno al quale tutti i 27 Stati membri (più Svizzera, Islanda e Norvegia, EFTA - European Free Trade Association, ECAC) sono rappresentati. L'ENAC, in qualità di Autorità Competente, rappresenta l'Italia nel Comitato. Le riunioni del Comitato AVSEC si svolgono a Bruxelles e sono predefinite in base a un calendario annuale proposto dalla Commissione e condiviso dagli Stati. Sono previste un numero minimo di 6 riunioni ordinarie (gennaio, marzo, maggio, luglio, settembre, novembre) della durata di due giorni ciascuna. È prevista inoltre, a margine, una riunione con i rappresentanti delle associazioni di categoria dell'industria (compagnie aeree, aeroporti, spedizionieri, costruttori di apparati di sicurezza, ma anche Autorità postali, doganali, etc.) insieme alla Commissione e agli Stati membri che insieme costituiscono il Comitato SAGAS (Stakeholder Advisory Group).

A seconda dell'argomento, il Comitato è chiamato a elaborare documenti, discutere, emendare ed eventualmente votare le proposte legislative presentate dalla Commissione che sono poi pubblicate come Regolamenti. All'interno del Comitato è, inoltre, possibile istituire gruppi di lavoro e di studio, nonché discutere strategie, posizioni e Working Paper comuni da presentare e sostenere nei consessi extra-europei come l'ICAO, ma anche elaborare posizioni, documenti e accordi da presentare nei confronti di Paesi extra-europei come USA, Australia, Canada e Israele.

In ragione di particolari urgenze legate a impegni internazionali (AVSEC Panel ICAO), ovvero ad atti di interferenza illecita, possono essere convocate riunioni straordinarie del Comitato AVSEC, allo scopo di fronteggiare tali eventi, elaborare strategie ed eventuali procedure o atti legislativi a protezione del sistema di sicurezza dell'aviazione civile europea.

### **GRUPPI DI LAVORO COMITATO AVSEC**

---

Nel corso del 2012, allo scopo di discutere l'elaborazione di proposte normative, sono stati te-

nuti incontri nel contesto di gruppi di lavoro sul cargo (cargo in entrata in EU a seguito degli atti compiuti in Yemen, Risk assessment presso la DG-HOME, Home Affairs, e cargo Database), Security Scanner (elaborazione e discussione della proposta legislativa poi tradottasi nei Regolamenti appena pubblicati), LAGs (Liquidi, aerosol, gel) elaborazione della proposta legislativa a seguito dell'abrogazione del regolamento (UE) n. 297 del 9 aprile 2010. I lavori di tutti questi gruppi hanno prodotto proposte legislative poi votate durante le sessioni ordinarie e straordinarie del Comitato AVSEC.

Inoltre, possono aggiungersi anche i seguenti ulteriori eventi e gruppi di lavoro:

- discussioni sul futuro dell'aviation security in Europa, con riunioni trimestrali presso una capitale europea ospitante (Madrid, gennaio 2012);
- 2013 LWG (Liquids Working Group) dove si discute delle problematiche relative all'implementazione dello screening dei LAGs, i test che sono in corso in Europa e l'elaborazione di procedure ed eventuali emendamenti normativi dell'attuale legislazione in merito;
- riunioni del risk assessment sul cargo e posta presso la DG-HOME.

### **RAPPORTI CON ORGANISMI INTERNAZIONALI**

---

Nell'ambito delle relazioni con organismi internazionali, come ICAO, ECAC e UE, all'interno dei quali l'ENAC è presente nei diversi tavoli di lavoro, sono state curate le ulteriori seguenti attività ispettive e di auditing:

- assistenza e coordinamento per le ispezioni comunitarie sull'aeroporto di Bari e di Roma Fiumicino;
- audit ICAO nei confronti dell'oversight capability dell'Autorità competente, secondo il programma USAP (Universal Security Audit Programme);
- attività di monitoraggio e di formazione presso gli altri Stati membri.

## ICAO HL (HIGH LEVEL) CONFERENCE ON SECURITY

---

Dal 12 settembre 2012, l'Italia, con una delegazione ENAC, ha preso parte all'HL Conference on Aviation Security, la conferenza sul tema della sicurezza aerea, nell'accezione di security, tenutasi a Montreal presso la sede centrale dell'ICAO.

Nel corso della Conferenza sono stati affrontati temi di interesse per la sicurezza aerea per fornire agli Stati membri l'opportunità di un confronto sulle sfide, presenti e future, per la security raggiungendo, al tempo stesso, un consenso globale sulle priorità in materia di sicurezza aerea.

Durante la Conferenza sono stati presi in esame i progressi compiuti da ciascun Stato membro in merito all'applicazione della Declaration on Aviation Security, così come deliberata nel corso della 37ª Assemblea Generale ICAO.

Tra i vari punti all'ordine del giorno il Global Risk Context Statement, un progetto di comunicazione in grado di fornire una regolare e aggiornata descrizione delle minacce e dei rischi globali della sicurezza aerea per garantire l'efficace circolazione di informazioni mirate a facilitare il continuo sviluppo dei programmi di sicurezza nazionale di ciascun Stato membro.

Un altro tema affrontato nel corso dell'evento ha riguardato il tema della sicurezza del trasporto cargo e postale, al fine di delineare una precisa policy per l'attività dell'ICAO in materia di sicurezza a tutela di questo settore del trasporto aereo. Nel merito, gli Stati membri, nonché le organizzazioni e partner coinvolti nel trasporto aereo di merci e posta, sono stati richiamati ad una cooperazione internazionale attraverso l'adozione di nuovi standard di sicurezza e protezione.

Il programma della Conferenza ha riguardato anche la problematica dell'insider threat, ovvero la minaccia interna rappresentata dal personale che opera nel settore dell'aviazione civile, in ragione delle sue specifiche conoscenze e facilità di accesso alle infrastrutture critiche all'interno degli aeroporti.

La Conferenza ha, inoltre, messo in risalto anche la necessità che i programmi nazionali di sicurezza di ciascun Stato membro siano proattivi e capaci di rispondere prontamente al cambiamento della minaccia del rischio in materia di security.

In ragione di ciò è stata ribadita la necessità di una maggiore trasparenza e divulgazione dei risultati degli audit relativi al Programma di incremento della "Comunicazione della Security universale", al fine di promuovere la sicurezza dell'aviazione civile internazionale e la definizione delle priorità in materia di security.

La Conferenza ha ribadito ancora una volta il ruolo chiave dell'ICAO nel garantire sia l'applicazione uniforme e coerente delle norme di sicurezza dell'aviazione civile sia il coordinamento degli sforzi da parte dei soggetti coinvolti in materia di prevenzione.

Durante la High Level Conference on Aviation Security è stato affrontato il tema relativo alla "sostenibilità delle misure di sicurezza aerea" e gli Stati membri sono stati invitati a valutare un sistema di sicurezza unico, con l'obiettivo di adottare uguali misure nel campo dell'aviazione.

La Commissione Africana per l'aviazione civile, a nome di 54 Stati africani, ha presentato, nel corso dell'evento, un tema dal titolo "Il ruolo del documento di viaggio a lettura ottica (MRTD)". L'argomento ha dato origine ad una riflessione che consiste in una raccomandazione agli Stati partecipanti affinché si impegnino soprattutto ad allineare i vari sistemi di scambio di dati attualmente esistenti con gli standard internazionali di trasmissione adottati dalle agenzie dell'ONU, garantendo nel contempo la tutela della privacy e delle libertà civili dei passeggeri.

Anche la tecnologia, intesa come strumento fondamentale di garanzia e di efficacia della sicurezza aerea, è stata al centro dei dibattiti della Conferenza: ne è emersa la raccomandazione, nei confronti dell'ICAO, a convocare in un prossimo futuro un congresso sul tema dell'innovazione della sicurezza aerea e a sviluppare, in cooperazione con gli Stati membri e le parti interessate del settore, una nuova generazione di processi di controllo di passeggeri e merci, tenendo conto dei recenti progressi tecnologici.

---

## Spazio aereo

---

### **ICAO AIR NAVIGATION CONFERENCE (ANC/12)**

---

Si è svolta a Montreal dal 19 al 30 novembre 2012, presso la sede dell'ICAO, la dodicesima Air Navigation Conference (ANC/12), a cui hanno partecipato le delegazioni di tutti gli Stati contraenti e delle organizzazioni internazionali del settore aereo accreditate presso l'ICAO, per un totale di oltre 1.200 delegati.

Scopo della Conferenza è stato sia formulare le raccomandazioni sia definire gli impegni per realizzare un sistema integrato globale di gestione del traffico aereo per l'aviazione civile internazionale. Sono stati discussi diversi Working Paper e Information Paper, proposti sia dagli Stati membri che dalle organizzazioni riconosciute. Gli argomenti sono stati tutti quelli ritenuti strategici per il futuro dell'ATM, sia a breve che a lungo termine: la revisione del Global Air Navigation Plan (GANP), strumento fondamentale per lo sviluppo della navigazione aerea del futuro, la struttura a blocchi Aviation System Block Upgrades (ASBU) finalizzata all'implementazione delle funzioni e servizi in modo armonizzato, all'aumento dell'efficienza delle operazioni degli aeroporti, alla gestione dei dati aeronautici in modo universale denominato System Wide Information Management (SWIM), al miglioramento della capacità dello spazio aereo attraverso processi di decisioni collaborative (CDM), al miglioramento delle rotte per renderle il più possibile aderenti alle reali esigenze degli operatori aerei, per finire con l'analisi degli sviluppi futuri del settore. La delegazione italiana, composta dall'ENAC, dall'ENAV e dall'AM, è intervenuta, in accordo a quanto predisposto dalla Commissione europea, ECAC ed Eurocontrol, promuovendo il programma europeo SESAR e coinvolgendo tutti gli Stati UE ed ECAC.

In conclusione, gli esiti positivi della Conferenza hanno portato al recepimento della maggior parte delle proposte, confermando, in tal modo, il peso notevole dell'Europa in ambito ICAO, cui va aggiunto l'allineamento di SESAR e ATM Master Plan con i programmi ICAO.

---

## Economia

---

### **ATTIVITÀ PREPARATORIA EUROPEA ALLA 6^ CONFERENZA MONDIALE ICAO (ATCONF/6)**

---

L'attività preparatoria del Gruppo europeo Ad Hoc UE-ECAC, in vista della sesta Conferenza mondiale del Trasporto aereo (ATCONF/6) di Montreal marzo 2013, ha avuto inizio nel mese di aprile 2012 con l'Air Transport Symposium tenutosi a Montreal.

Il Simposio ha visto un'ampia partecipazione degli Stati e delle organizzazioni del trasporto aereo ed è stata un'importante occasione per tutti i partecipanti per avere un primo scambio di idee sulle modalità necessarie a rendere il trasporto aereo più sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale. È stato, in particolare, sottolineato come l'ICAO debba svolgere un ruolo più incisivo nell'ambito della politica del trasporto aereo impegnandosi nella ricerca di soluzioni globali ai singoli problemi locali e regionali in materia di safety e security, di impatto ambientale, di protezione dei passeggeri, di liberalizzazione e fair competition, di accesso al mercato dei capitali. L'ICAO ha, altresì, avanzato l'idea di proporre all'Assemblea l'elaborazione di un nuovo Annesso sulla sostenibilità del trasporto aereo, data la necessità di modificare e aggiornare la regolamentazione della "ownership and control" e degli accordi di traffico aereo.

Durante i diversi incontri dell'Ad Hoc Group che si sono svolti nel 2012, è stata più volte sottolineata l'importanza dell'appuntamento della Conferenza mondiale di Montreal ed è stato, da più parti, evidenziato come l'ICAO rappresenti l'unico forum in cui poter elaborare soluzioni globali ed efficaci per un trasporto aereo sicuro, affidabile, efficiente e sostenibile.

È stata, inoltre, ribadita la necessità di focalizzare l'attenzione su quelli che sono gli ostacoli principali allo sviluppo sostenibile del trasporto aereo e l'esigenza

di definire gli strumenti migliori per rimuovere o ridurre al minimo questi impedimenti. A tal fine, servono disposizioni armonizzate attraverso strumenti multilaterali che possono divenire la chiave del successo per l'implementazione di soluzioni innovative.

## Safety

### STATE SAFETY PROGRAMME

In conformità alle indicazioni contenute nella ed. 2 del Doc. 9859 (Safety Management Manual), e in analogia a quanto fatto dalle maggiori Autorità dell'Aviazione Civile mondiali, è stato elaborato dall'ENAC, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e l'Aeronautica Militare, la prima edizione dello State Safety Programme - Italy (SSP-Italy). Contestualmente il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture ha nominato, quale Accountable Executive per lo stato Italiano, il Direttore Generale dell'ENAC.

È stato successivamente costituito un Comitato Sicurezza, presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC, che svolgerà un importante ruolo di guida e di indirizzo sulle materie riguardanti la safety in Italia e che

monitorerà l'applicazione dello SSP.

Nel 2012 è, peraltro, subito emersa l'esigenza di adeguare lo SSP agli ultimi sviluppi normativi in materia. Per tale motivo è stata elaborata, da parte di un apposito gruppo di lavoro coordinato dall'ENAC, una revisione dello SSP che dovrebbe essere pubblicata nel corso del 2013, allo scopo di:

- adeguarne i contenuti alla ed. 3 del Doc.9859 e, per quanto attuabile, all'Annesso 19 in fase di emissione da parte dell'ICAO;
- verificarne la conformità alle indicazioni contenute nella "Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo che istituisce un sistema di gestione della sicurezza aerea in Europa" (COM 2011/670) del 25/10/2011 e dell'associata Commission Staff Working Paper (SEC 2011) 1261 Final del 28/10/2011;
- verificarne la congruità rispetto agli State Safety Programme emessi dai maggiori Paesi membri ICAO;
- tenere conto degli esiti dell'ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) del 7 - 11 novembre 2011.

L'ENAC, ritiene di estrema importanza la partecipazione attiva ai comitati internazionali nel settore della safety e quella di propri esperti ai vari team. I principali comitati/gruppi nei quali sono presenti membri dell'ENAC sono riportati nella seguente tabella.

ORGANIZZAZIONE	COMITATO/GRUPPO DI LAVORO
EU	Air Safety Committee
	EASA Committee
	JRC - ECCAIRS Steering Committee
	JRC - Network of Analysts
EASA	EASAC - European Aviation Safety Advisory Committee
	ESSI - European Strategic Safety Initiative
	ECAST - European Commercial Safety Team
	EHEST - European Helicopter Safety Team
	EHFAG - European Human Factors Advisory Group
ICAO	ECAC - RASG/EUR (Regional Aviation Safety Group)
	ECAC - ESCG for ICAO 38th
Eurocontrol	SRC - Safety Regulation Commission - Coordination Group
	SRC - Safety Regulation Commission

---

## Ambiente

**L'**ENAC ha continuato il proprio supporto alla Rappresentanza Italiana presso la UE nella discussione delle proposte di normativa comunitaria di settore tra cui la già citata normativa sul noise.

L'Ente è stato inoltre fortemente impegnato nell'affrontare, congiuntamente alle altre Autorità europee, le problematiche connesse all'implementazione della Direttiva UE sull'Emission Trading System. Tale Direttiva, infatti, sta determinando uno scontro a livello internazionale tra l'Europa e il resto del mondo. In tale contesto l'Ente partecipa con i propri esperti ai tavoli tecnici che, in ambito ICAO stanno cercando di definire, in vista dell'Assemblea del 2013, uno schema condiviso a livello globale di misure economiche nell'ambito del quale far rientrare l'ETS europeo arrivando a scongiurare una potenziale guerra commerciale.

In particolare, in ambito ICAO, si segnala la partecipazione dell'Ente al comitato extraconsiliare sull'ambiente CAEP. Tre punti cruciali registrano un avanzamento nelle consultazioni:

- un nuovo standard per l'emissione di CO<sub>2</sub>, per il quale sono completi gli studi relativi alla misurazione;
- la progressione degli studi per la riduzione delle polveri sottili;
- l'accordo sulla riduzione di 7 decibel nelle emissioni sonore dei motori aeronautici.

Minori progressi nel gruppo ad hoc di Alto Livello sul Clima costituitosi con l'intento di trovare soluzioni per l'implementazione di un Sistema Quadro e lo studio di fattibilità di uno Schema Globale in tema di misure di mercato. Questo per riuscire a raggiungere risultati più ottimistici nel contenzioso che la materia pone, prima della prossima 38<sup>a</sup> sessione dell'Assemblea Generale programmata tra il 24 settembre e il 4 ottobre 2013. Mentre sullo Schema Globale si è ancora distanti dal trovare punti in comune, sul Sistema Quadro, la cui applicazione

sarebbe facoltativa, il punto di contrasto è quello della modalità geografica dell'applicazione.

L'Italia, congiuntamente agli altri Paesi europei, sostiene la necessità di trovare un accordo al fine di creare una maggioranza nel gruppo di Lavoro che consenta il progredire della discussione.