

20  
10

**Enac**

Autorità per l'Aviazione Civile

**Bilancio Sociale 2010**







PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE  
Viale Castro Pretorio 118 / 00185 Roma  
Tel. 06 44596-1 - Fax 06 44596493  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

*Coordinamento editoriale*  
Adolfo Marino  
Direzione Pianificazione Strategica e Ricerca

*con la collaborazione di:*  
Maria Pastore, Andrea Pirola e Francesca Miceli  
Direzione Comunicazione Istituzionale

ENAC - DIREZIONE COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE  
Tel. 06 44596373 - Fax 06 44596371  
[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)

20  
10

**Enac**  
Bilancio Sociale 2010





L'Enac, Autorità unica di vigilanza, regolazione, controllo e certificazione per l'aviazione civile ha un delicato mandato istituzionale a tutela dei diritti del Passeggero e a garanzia della qualità dei servizi, oltreché nella vigilanza sulla sicurezza del trasporto aereo e nella promozione dello sviluppo dell'intero comparto dell'aviazione civile, garantendo al Paese l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.

Per rendere conto ai cittadini di come siano stati declinati concretamente i compiti istituzionali dell'Ente pubblichiamo per il secondo anno consecutivo il Bilancio sociale.

È una tipologia di documento che, anche se si sta rapidamente consolidando nel mondo della pubblica amministrazione, rappresenta ancora per i non addetti ai lavori una sostanziale novità.

Lo scopo del bilancio sociale è rendere accessibile, trasparente e valutabile da parte dei cittadini l'operato dell'Ente, riferendo, a beneficio di tutti gli interlocutori privati e pubblici, le scelte operate, le attività svolte e i servizi resi, dando conto delle risorse a tal fine utilizzate, descrivendo i processi decisionali ed operativi intrapresi.

In questi ultimi anni, nel quadro degli indirizzi di modernizzazione delle amministrazioni pubbliche, la normativa ha posto un'enfasi sempre maggiore su iniziative e strumenti di trasparenza, relazione, comunicazione ed informazione volti a costruire un rapporto aperto e proficuo con cittadini ed utenti.

Sono strumenti concettuali nati in ambito aziendalistico negli Stati Uniti nei primi anni '60 del secolo scorso e che solo successivamente sono stati recepiti in Italia nel campo delle istituzioni pubbliche, con un complesso lavoro di adattamento a una realtà molto diversa da un'azienda privata, per retaggio storico e culturale, per impianto strutturale e funzioni.

Il presupposto dell'adozione di strumenti di rendicontazione sociale è che ogni amministrazione pubblica, in quanto titolare di una funzione di tutela di interessi e di soddisfazione di bisogni dei cittadini, ha l'onere di rendere pubblico il proprio operato negli ambiti di competenza, come ricordato dalla direttiva del 17 febbraio 2006 del Dipartimento della Funzione Pubblica.

Proprio a tal fine, le amministrazioni pubbliche possono ricorrere su base volontaria a tali strumenti, quale appunto il Bilancio sociale, diversi e aggiuntivi rispetto al bilancio di esercizio, che rendano più trasparenti e leggibili da parte del destinatario finale i risultati raggiunti.

Nelle pagine che seguono c'è una dettagliata descrizione dell'attività dell'Enac nel 2010, pubblicata nell'auspicio che ogni cittadino leggendole possa a sua volta comprendere l'ampiezza ed i limiti dei nostri compiti istituzionali.

*Alessio Quaranta*

*Direttore Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*

<b>1. L'approccio metodologico</b>	<b>9</b>
1.1 Approccio e organizzazione del documento	9
<b>2. L'identità dell'Enac</b>	<b>10</b>
2.1 Identità	10
2.2 La missione e le principali funzioni	10
<i>La Missione</i>	10
<i>La regolazione per la sicurezza: safety e security</i>	11
<i>Il controllo sulla qualità dei servizi e la tutela dei diritti del Passeggero</i>	12
<i>La regolazione economica</i>	12
<i>La regolazione degli aeroporti</i>	12
<i>L'attività di regolamentazione</i>	13
2.3 Le risorse umane	13
<i>La formazione</i>	13
2.4 La struttura organizzativa dell'Enac	15
2.5 L'Enac sul territorio	18
2.6 Gli stakeholder dell'Enac	19
<i>Gli Organismi nazionali</i>	23
<i>Le organizzazioni internazionali di settore</i>	26
<i>Le iniziative patrocinate dall'Enac</i>	28
2.7 Le risorse finanziarie	29
2.8 La vision	30
<b>3. L'attività istituzionale dell'Enac</b>	<b>32</b>
3.1 Il portale web: <a href="http://www.enac.gov.it">www.enac.gov.it</a>	32
<i>La home page</i>	32
<i>I contenuti generali</i>	32
3.2 Le aree di competenza dell'Enac	36
3.3 La sicurezza	37
3.3.1 Gli obiettivi	37
3.3.2 Le attività realizzate	38
<i>La certificazione degli aeroporti a garanzia della sicurezza delle infrastrutture di volo</i>	38
<i>L'interazione aeroporto-territorio</i>	39
<i>Il sistema delle certificazioni per la sicurezza del volo</i>	41
<i>L'attività di sorveglianza per la sicurezza del volo</i>	53
<i>La prevenzione per la sicurezza del volo e le linee programmatiche per il miglioramento della sicurezza</i>	55
3.4 La tutela dei diritti del Passeggero	58
3.4.1 Gli obiettivi	58
3.4.2 Le attività realizzate	58
<i>La Carta dei Servizi aeroportuali</i>	58
<i>La Carta dei Diritti del Passeggero</i>	64
<i>La trattazione dei reclami</i>	66

L'informazione al Passeggero	75
La tutela del diritto alla mobilità: la definizione dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	77
La tutela del diritto alla mobilità: la salvaguardia del principio della continuità territoriale	77
Il controllo della puntualità e della regolarità dei voli	80
<b>3.5 La regolazione economica</b>	<b>81</b>
<b>3.5.1 Gli obiettivi</b>	<b>81</b>
<b>3.5.2 Le attività realizzate</b>	<b>82</b>
Gli accordi internazionali e il rilascio dei diritti di traffico	82
La salvaguardia della trasparenza delle tariffe	83
Il corretto utilizzo degli slot	86
La verifica della solidità economica e finanziaria delle compagnie aeree nazionali	87
La verifica dei requisiti minimi assicurativi ed il relativo potere sanzionatorio	89
L'affidamento in gestione degli aeroporti	90
Gli aeroporti a gestione diretta	93
<b>3.6 La regolazione degli aeroporti</b>	<b>93</b>
<b>3.6.1 Gli obiettivi</b>	<b>93</b>
<b>3.6.2 Le attività realizzate</b>	<b>94</b>
Lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali	94
Esiti dello studio	94
La valutazione dei programmi di sviluppo degli aeroporti	96
Gli investimenti infrastrutturali negli aeroporti	98
Il piano Enac di sostenibilità ambientale del trasporto aereo	101
Il rapporto tra Enac e i soggetti aeroportuali	102
I Piani di emergenza aeroportuale	104
Le attività di security: la sicurezza del Passeggero inizia in aeroporto	105
Le attività ispettive aeroportuali	108
<b>3.7 L'attività normativa</b>	<b>110</b>
<b>3.7.1 Gli obiettivi</b>	<b>110</b>
<b>3.7.2 Le attività realizzate</b>	<b>110</b>
I settori regolamentati dall'Enac	110
La regolamentazione dello spazio aereo nel Cielo Unico Europeo	110
La regolamentazione dello spazio aereo nazionale	113
La regolamentazione per la sicurezza del volo	114
L'attività normativa legata alla tutela dell'ambiente	115



## I. L'approccio metodologico

### I. I Approccio e organizzazione del documento

Il Bilancio Sociale dell'Enac rispetta l'articolazione indicata dalla Direttiva del Ministro della Funzione Pubblica sulla Rendicontazione Sociale nelle Amministrazioni Pubbliche del 17 febbraio 2006 e recepisce al suo interno le principali novità introdotte nel corso del tempo da studi e regolamentazione in materia. Il documento si struttura come segue:

- la nota metodologica;
- la sezione "**L'identità dell'Enac**" che illustra la *mission* istituzionale e le funzioni dell'Enac, il sistema di relazioni con organi istituzionali italiani, comunitari ed internazionali, la struttura organizzativa e le risorse finanziarie ed umane di cui l'Ente dispone;
- la sezione "**L'attività istituzionale dell'Enac**" che presenta le attività dell'Ente individuando per ciascuna:
  - gli obiettivi;
  - le attività realizzate;
  - gli attori coinvolti;
  - la normativa di riferimento.

Questa struttura fornisce al lettore le informazioni utili a conoscere l'Enac, attraverso l'utilizzo di un linguaggio chiaro e fruibile nella descrizione delle sue funzioni e attività.

La finalità principale del Bilancio Sociale Enac è, infatti, quella di favorire la comprensione del ruolo istituzionale dell'Ente da parte dei cittadini.

Per facilitare la lettura del documento, le attività istituzionali dell'Enac sono state analizzate e riclassificate nelle seguenti aree:

- la sicurezza;
- la tutela dei diritti del Passeggero;
- la regolazione economica;
- la regolazione degli aeroporti;
- l'attività regolamentare.

## 2. L'identità dell'Enac

### 2.1 Identità

L'Enac, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Istituito con il decreto legislativo n. 250 del 1997, l'Ente ha assorbito le funzioni precedentemente attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (Civilavia), al Rai (Registro Aeronautico Italiano) e all'Ena (Ente Nazionale Gente dell'Aria).

Nello svolgimento delle proprie attività l'Enac opera conformemente alla normativa comunitaria, nonché agli standard indicati dall'Icao (*International Civil Aviation Organization*) e dall'Easa (*European Aviation Safety Agency*).

### 2.2 La missione e le principali funzioni

#### La Missione

Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'aviazione civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.

La missione pone in evidenza gli obiettivi primari del mandato istituzionale: la **sicurezza**, la **qualità dei servizi**, la **tutela dei diritti**, l'**equa competitività** per facilitare lo **sviluppo dell'aviazione civile** e, in ultima analisi, anche lo **sviluppo economico** dell'intero Paese.

Nel perseguire la sua missione, l'Enac rivolge l'attenzione al Passeggero ed alla società, finalizzando la propria azione alle esigenze dell'utente e del cittadino. Il termine "promuovere" sottolinea che l'Ente è impegnato a favorire lo sviluppo dell'aviazione civile, obiettivo che persegue anche attraverso iniziative di cooperazione e confronto con gli altri soggetti del settore.

Il raggiungimento di questi obiettivi avviene nel rispetto di alcuni valori che orientano l'azione dell'amministrazione. L'Enac agisce in **autonomia** dopo aver valutato con **attenzione** il contesto istituzionale e di mercato attraverso le **professionalità** di cui dispone in termini tecnici, gestionali e manageriali. La determi-

nazione delle scelte tiene conto delle risorse a disposizione e della necessaria integrazione tra i soggetti coinvolti.

L'Enac, così come indicato dall'art. 687 del Codice della Navigazione, opera nelle diverse aree dell'aviazione civile ed è responsabile dell'implementazione delle attività di regolazione e di controllo del trasporto aereo.

#### Codice della Navigazione, art. 687

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari.

#### Icao

L'Icao (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile) è l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite la cui *mission* è quella di sviluppare un sistema di gestione dell'aviazione civile internazionale che sia sicuro ed efficiente, nonché sostenibile.

Tra le attività dell'Icao rientrano l'elaborazione e l'aggiornamento della normativa del settore aeronautico recepita dai 190 Stati aderenti al fine di garantire il livello minimo di sicurezza.

#### Easa

L'Easa, Agenzia Europea della Sicurezza Aerea, è un Ente giuridico che si occupa di definire i livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti all'Unione europea.

### *La regolazione per la sicurezza: safety e security*

Compito dell'Enac è quello di garantire, mediante le attività di regolazione e controllo, la **sicurezza dell'utente**, intesa sia nella sua accezione di **safety**, quale forma di tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche, che di **security**, quale forma di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite che possono essere messe in atto in aeroporto e a bordo degli aeromobili.

Le attività di *safety* prevedono la certificazione e il controllo sulle condizioni di sicurezza degli aeromobili e degli aeroporti, l'attuazione di programmi di sorveglianza nazionali ed internazionali sulle compagnie aeree quali il SANA (*Safety Assessment of National Aircraft*) ed il SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) il cui risultato a livello europeo è l'inserimento nella "Black List" delle compagnie aeree che non soddisfano gli standard di sicurezza comunitari.

Anche nell'ambito della *security*, l'Enac svolge un ruolo fondamentale in quanto presiede il CISA (Comitato Interministeriale per la Sicurezza del Trasporto Aereo e degli Aeroporti), organo deputato all'elaborazione delle politiche in materia. L'Ente agisce inoltre verificando l'attuazione del Programma Nazionale di Sicurezza ed esaminando i Programmi di Sicurezza delle compagnie aeree nazionali ed estere, ma anche provvedendo alla certificazione degli addetti alla sicurezza e dei vari operatori aeroportuali (agenti, handler, istruttori, ispettori), nonché curando i rapporti con l'industria nazionale e internazionale per favorire l'adeguamento dei sistemi di sicurezza alle nuove tecnologie.

### ***Il controllo sulla qualità dei servizi e la tutela dei diritti del Passeggero***

Per garantire il rispetto degli standard qualitativi e dei diritti del Passeggero, l'Enac cura la definizione e la verifica dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo. Qualità e tutela dei servizi sono garantite anche attraverso lo svolgimento di attività di certificazione, di formazione e di riqualificazione professionale del personale.

### ***La regolazione economica***

Nell'ambito delle attività legate agli aspetti economici, l'Enac provvede alla valutazione dei **programmi d'intervento aeroportuali** e all'elaborazione delle proposte di investimento e di sviluppo del sistema infrastrutturale e operativo. Rientra tra le competenze dell'Enac anche l'istruttoria per l'**affidamento in concessione** delle strutture e dei servizi aeroportuali che viene effettuata sulla base della valutazione del livello di affidabilità, efficienza e competitività dei soggetti economici e imprenditoriali coinvolti. L'Enac provvede, inoltre, alla **regolazione tariffaria**, alla predisposizione degli **accordi di traffico**, al rilascio delle **licenze di esercizio**. Rilevante anche l'attività relativa all'esame delle problematiche economiche del trasporto aereo a livello internazionale.

### ***La regolazione degli aeroporti***

L'Enac, riconoscendo la strategicità dell'organizzazione infrastrutturale del nostro Paese, si occupa dell'elaborazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo

del sistema aeroportuale nazionale. Infatti, l'Ente effettua l'esame e la valutazione dei **progetti di sviluppo aeroportuali**, dei programmi d'intervento e dei piani d'investimento aeroportuale. Inoltre, nelle forme previste dalla normativa vigente, l'Enac gestisce l'affidamento dei beni del demanio aeroportuale, l'apposizione dei vincoli di competenza nelle zone limitrofe agli aeroporti e la definizione dei parametri per la determinazione della capacità aeroportuale ai fini dell'attività di gestione delle bande orarie.

### ***L'attività di regolamentazione***

Nonostante la normativa in campo aeronautico discenda dall'ambito internazionale e comunitario, l'attività di regolamentazione rappresenta una delle principali funzioni dell'Enac che dispone del **potere di proposta** e partecipazione alle **attività di indirizzo, programmazione e garanzia** dello sviluppo del sistema di trasporto aereo ed aeroportuale.

L'Enac esercita, inoltre, la propria attività regolatoria: nei settori della progettazione, costruzione e manutenzione degli aeromobili; nelle attività di formazione e certificazione del personale di volo e di terra; nel settore della sicurezza, mediante la regolamentazione del trasporto aereo e delle infrastrutture aeroportuali; in ambito economico.

Infine, nell'ottica della tutela dell'ambiente, l'Enac provvede all'attuazione di circolari e regolamenti volti a prevenire e contenere le diverse forme di inquinamento legate alle attività aeronautiche.

## **2.3 Le risorse umane**

Nell'espletare le proprie funzioni l'Enac può contare su di una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente è articolato in quattro aree di attività:

- dirigenziale 6,0%
- professionale 21,7%
- operativa (ispezione, vigilanza e controllo aeroportuale) 27,8%
- tecnico-economico-amministrativa 44,5%

Le figure che seguono illustrano la distribuzione delle risorse tra le sedi centrali e le sedi periferiche.

### ***La formazione***

Con l'obiettivo di fornire un servizio che risponda a standard qualitativi sempre più elevati, l'Enac investe nello sviluppo del proprio personale e si impegna nell'attivazione di piani di formazione, corsi di aggiornamento e programmi vol-

ti a valorizzare e potenziare la professionalità delle Risorse Umane dell'Ente. Il 2010 è stato caratterizzato da un rilevante investimento nello sviluppo del

*Distribuzione delle risorse umane Enac sul territorio*



*Le risorse umane impiegate nelle sedi centrali e periferiche*

Direzioni	Organico (n. unità)
Direzione Generale	389
Direzioni Aeroportuali	431
Direzioni Operazioni	161

personale tramite l'erogazione di interventi di formazione destinati a tutte le famiglie professionali dell'Ente, coerentemente con quanto previsto nel **Piano di Formazione 2010/2011**.

La maggior parte dei corsi sono stati svolti grazie alla collaborazione dei docenti Enac, personale appositamente qualificato per erogare formazione a personale interno ed esterno all'Enac. Mentre la formazione relativa ad attività specialistiche è stata realizzata anche con la frequenza ai corsi cosiddetti "a catalogo" presso enti e società esterne, nonché tramite la partecipazione a convegni e seminari internazionali.

Sono state inoltre avviate attività formative di accoglimento, per illustrare ai nuovi assunti (dirigenti, professionisti e funzionari) l'organizzazione dell'Enac, le funzioni e le attività istituzionali dell'Ente. Tali corsi sono stati diversificati per destinatari: professionisti del settore aeronautico (corsi base, specialistici e di familiarizzazione), professionisti del settore infrastrutture (corso base) e dirigenti (tra i quali anche un seminario riguardante la riforma Brunetta).

Interventi di formazione specialistica, di qualificazione e di aggiornamento sono stati dedicati al personale dell'area ispettiva.

Per risorse dell'area tecnico-amministrativa e per il personale del Numero Verde sono stati invece attivati corsi basici e di aggiornamento.

Si è proseguito, poi, con la formazione dedicata alla lingua inglese con l'erogazione di corsi sia di tipo collettivo sia individuale che hanno interessato trasversalmente tutte le professionalità dell'Ente.

## 2.4 La struttura organizzativa dell'Enac

Rappresentante legale dell'Ente, il **Presidente** esercita funzioni di indirizzo e programmazione, proponendo al **Consiglio di Amministrazione** la definizione degli obiettivi e dei programmi da realizzare per la successiva approvazione.

Al CdA, inoltre, è assegnato il compito di deliberare in ordine alla definizione e modifiche dello statuto, del regolamento amministrativo-contabile, del contratto di programma, del regolamento dell'organizzazione e del personale, del regolamento delle tariffe per le prestazioni di servizi e degli altri regolamenti necessari al funzionamento e all'espletamento dei compiti dell'Ente.

L'attività di tutti gli uffici ed unità operative si svolge sotto la gestione del **Direttore Generale**, il quale assicura il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali, nonché l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo dell'Ente.

Il Direttore Generale è coadiuvato dal **Vice Direttore Generale** e si avvale del contributo del Comitato Consultivo Tecnico Economico e Giuridico che esprime parere non vincolante su proposte di regolamenti riguardanti la sicurezza, l'esercizio delle attività di trasporto aereo e la gestione degli aeroporti.

La macrostruttura dell'Enac si articola in **Direzioni Centrali**, deputate allo svolgimento di attività istituzionali con funzioni di coordinamento per settori omogenei, e in **Direzioni di Staff** di supporto alla Direzione Generale, aventi funzioni di carattere trasversale.

Le Direzioni Centrali:

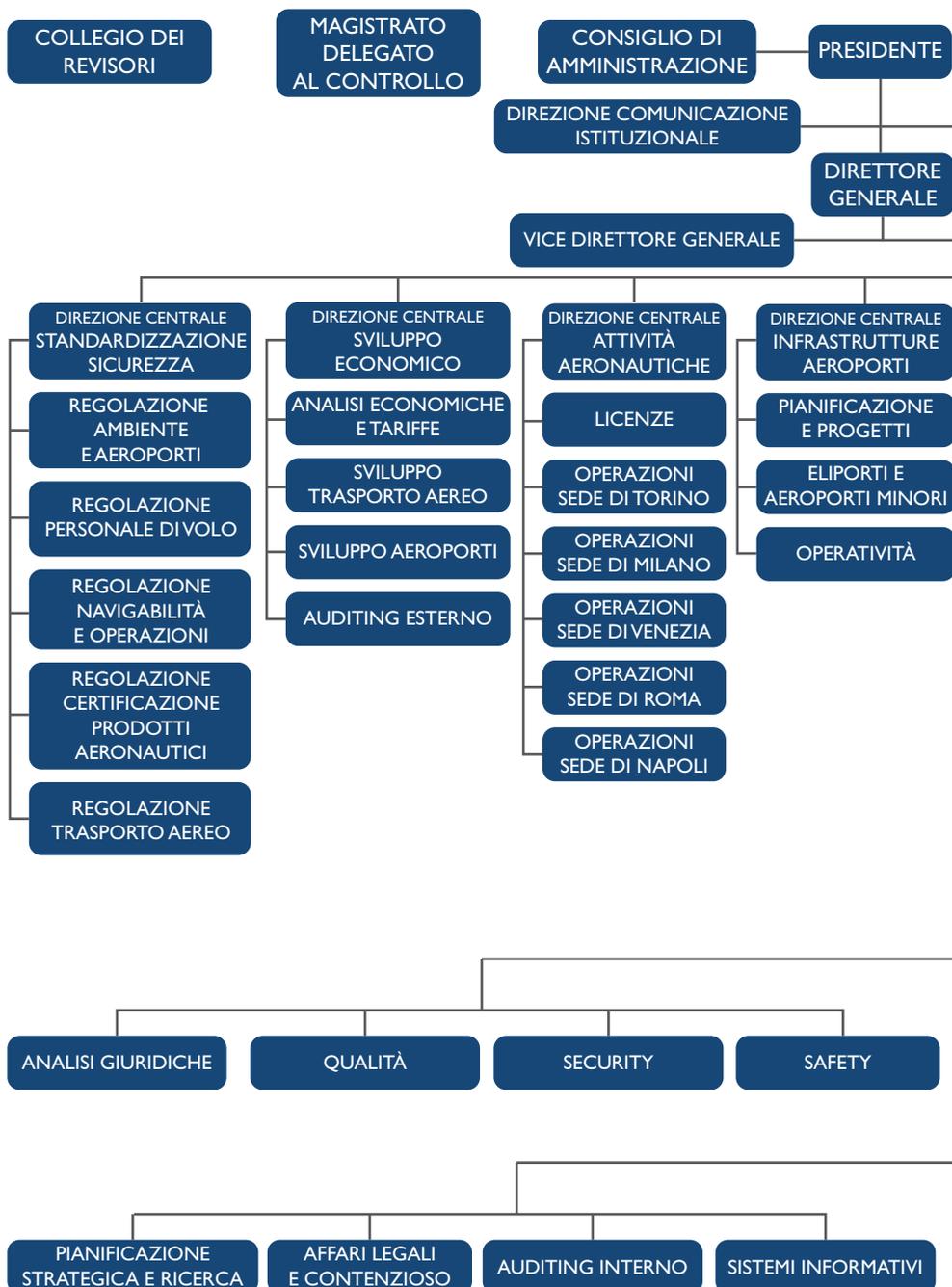
- Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza
- Direzione Centrale Sviluppo Economico
- Direzione Centrale Attività Aeronautiche
- Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti
- Direzione Centrale Spazio Aereo
- Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti
- Direzione Centrale Risorse Umane
- Direzione Centrale Finanza

Le Direzioni in Staff al Direttore Generale:

- Direzione Analisi Giuridiche
- Direzione Qualità
- Direzione Security
- Direzione Safety
- Direzione Pianificazione Strategica e Ricerca
- Direzione Affari Legali e Contenzioso
- Direzione Auditing Interno
- Direzione Sistemi Informativi

Le Direzioni in Staff al Presidente:

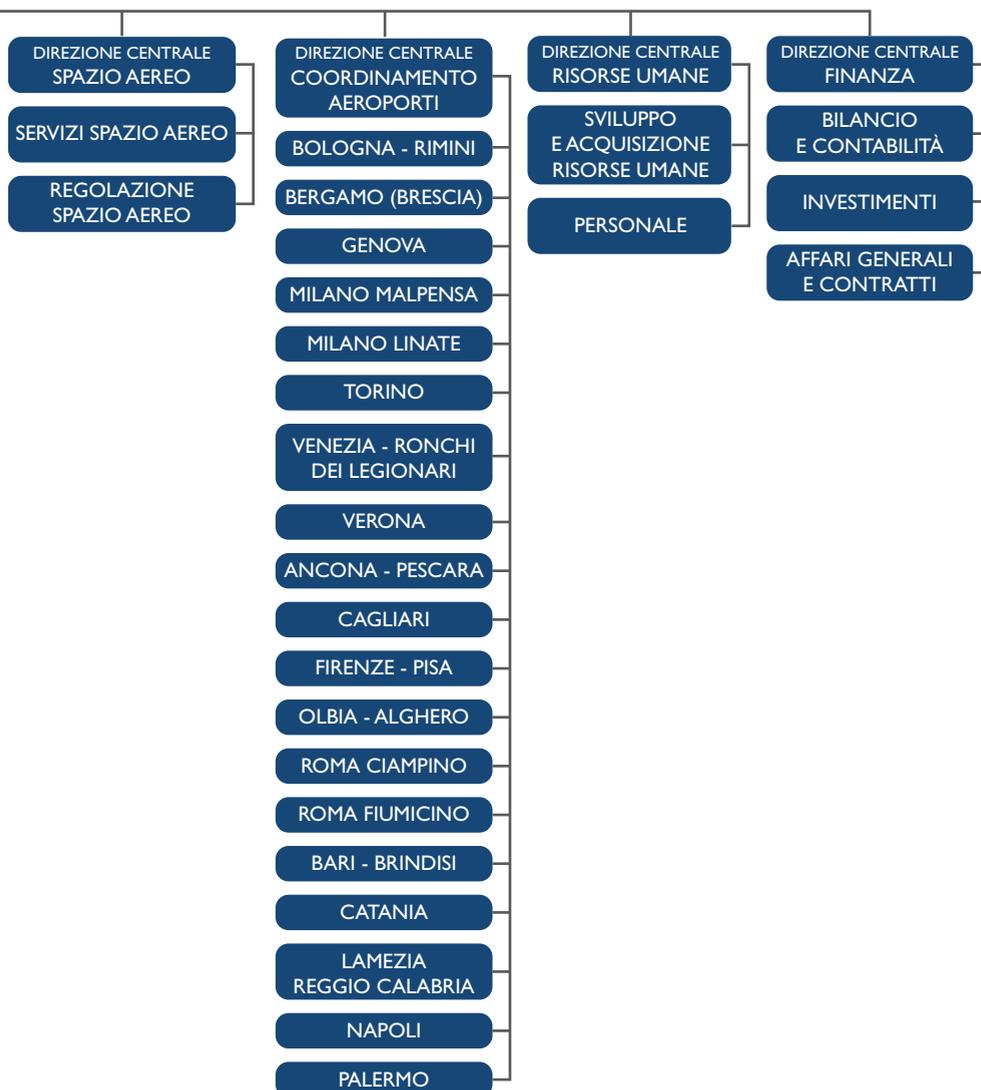
- Segreteria degli Organi Collegiali
- Direzione Comunicazione Istituzionale



ORGANISMO INDIPENDENTE  
DI VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

COMITATO CONSULTIVO TECNICO  
ECONOMICO E GIURIDICO

SEGRETERIA DEGLI ORGANI COLLEGIALI



## 2.5 L'Enac sul territorio

Le funzioni affidate dal legislatore all'Enac, in particolar modo presso gli aeroporti, non possono prescindere dal presidio del territorio; l'Ente dispone perciò di una sede centrale e di sedi territoriali presso i **maggiori aeroporti italiani**.

### La sede dell'Enac

La sede legale è a Roma  
in Viale Castro Pretorio, 118 – 00185

La presenza capillare dell'Enac sul territorio nazionale è garantita dalle direzioni aeroportuali e dalle direzioni operazioni. Il **direttore aeroportuale**, anche mediante il potere di ordinanza di cui dispone, adotta provvedimenti di certificazione, autorizzazione e sanzione ed assicura un efficiente coordinamento dei soggetti aeroportuali.

*La mappatura dei maggiori aeroporti italiani aperti al traffico commerciale*



Rientrano tra le responsabilità della direzione aeroportuale:

- la verifica della qualità dei servizi aeroportuali, del rispetto della carta dei diritti del Passeggero e della carta dei servizi;
- il monitoraggio dei servizi di linea nazionali ed internazionali ed il controllo sugli aeromobili in transito negli aeroporti in accordo con i programmi ispettivi nazionali e comunitari;
- l'espletamento di funzioni di polizia e vigilanza;
- il rilascio delle licenze di volo e dei certificati agli addetti alla sicurezza;
- l'immatricolazione degli aeromobili, la certificazione e trascrizione relative alla proprietà;
- la vigilanza sul rispetto del Contratto di Programma da parte della società di gestione;
- l'adozione del regolamento di scalo e la conseguente verifica della sua corretta attuazione.

Alle direzioni operazioni sono affidate attività di tipo tecnico essenzialmente di certificazione e sorveglianza nel settore delle infrastrutture aeroportuali e dei velivoli.

## 2.6 Gli stakeholder dell'Enac

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

Il portafoglio degli stakeholder è suddiviso in 6 categorie raggruppate in 3 classi omogenee secondo il tipo di interazione con Enac: regolatori e referenti istituzionali, operatori del settore dell'aviazione civile e utilizzatori e beneficiari ultimi dei servizi di trasporto aereo.

Di seguito è riportato l'elenco esaustivo degli stakeholder di Enac, suddivisi nelle sei categorie:

- Referenti Istituzionali
- Regolatori
- Fornitori di beni / servizi
- Associazioni di Settore
- Dipendenti
- Utilizzatori / beneficiari dei Servizi

a loro volta raggruppate nelle tre classi:

- Normatori
- Operatori
- Beneficiari

ID	Nome Stakeholder	Categoria di Stakeholder	Classe di Stakeholder	
1	Aci (gestione aeroporti)	Associazioni di Settore	Operatori	
2	Aiad (Associazione Italiana Areospazio e Difesa)			
3	Aopa (Aircraft Owners and Pilots Association)			
4	Assaeroporti			
5	Assaereo			
6	Assoclearance (assegnazione bande orarie/slot)			
7	Assohandling (servizi aeroportuali di handling)			
8	Canso			
9	Iata			
10	Ibar (Italian Board Airline Representative)			
11	Dipendenti Enac	Dipendenti		
12	Lavoratori degli Enti di Stato			
13	Lavoratori dei servizi di navigazione aerea			
14	Lavoratori delle compagnie aeree			
15	Lavoratori delle imprese aeronautiche			
16	Lavoratori degli aeroporti			
17	Fornitore di servizi di navigazione aerea	Fornitori di beni/servizi		
18	Gestori aeroportuali			
19	Imprese security			
20	Operatori aerei			
21	Prestatori di servizi di handling			
22	Produttori di aeromobili			
23	Scuole di addestramento			
24	Società di gest. di servizi di prog. costr. manut. aeroporti			
25	Società di gestione tecnica e di manutenzione aeromobili			
26	Aeroclub d'Italia	Referendum Istituzionali		Normatori
27	Aeronautica Militare			
28	Agenzia del Demanio			
29	Agenzia del Territorio			
30	Agenzia delle Dogane			
31	Agenzia delle Entrate			
32	Altri Ministeri			
33	Ansv (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo)			
34	Asi (Agenzia Spaziale Italiana)			
35	Autorità giudiziarie			
36	Capitanerie di Porto			
37	Cipe			
38	Cira			

ID	Nome Stakeholder	Categoria di Stakeholder	Classe di Stakeholder
39	Dipartimento per la Funzione Pubblica e l'Innovazione Tecnologica	Referenti Istituzionali	Normatori
40	Enti locali		
41	Enti previdenziali		
42	Guardia di Finanza		
43	Mass Media		
44	Ministero degli Affari Esteri		
45	Ministero dell'Ambiente		
46	Ministero per i Beni e le Attività Culturali		
47	Ministero della Difesa		
48	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		
49	Ministero dell'Economia e delle Finanze		
50	Ministero dell'Interno		
51	Ministero della Salute		
52	Organi Costituzionali		
53	Piloti		
54	Polizia di Stato		
55	Protezione Civile		
56	Regioni		
57	Vigili del Fuoco		
58	Autorità dell'aviazione civile all'estero		
59	Commissione europea		
60	Easa		
61	Ecac		
62	Eurocontrol	Utilizzatori/beneficiari dei servizi	Beneficiari
63	Icao		
64	Agenti regolamentati		
65	Associazioni ambientaliste		
66	Associazioni dei consumatori		
67	Associazioni professionali		
68	Astoi		
69	Enit (Agenzia Nazionale del Turismo)		
70	Esercenti privati		
71	Operatori economici		
72	Passeggeri		
73	Popolazione adiacente aeroporti		
74	Privati cittadini		
75	Sindacati di settore		
76	Spedizionieri		
77	Tour Operator		

		Influenza	
		Bassa	Alta
Interesse	Alta	Aci (gestione aeroporti) Tour Operator Spedizionieri Agenzia del Territorio Agenzia delle Entrate Aiad (Associazione Italiana Aerospazio e Difesa) Altri Ministeri Organi Costituzionali Asi (Agenzia Spaziale Italiana) Ministero della Difesa Mass Media Assoclearance (associazione bande orarie/slot) Lavoratori delle imprese aeronautiche Astoi Lavoratori delle compagnie aeree Lavoratori dei servizi di navigazione aerea Canso Capitanerie di Porto Lavoratori degli Enti di Stato Cira Enit (Agenzia Nazionale del Turismo) Enti previdenziali Sindacati di settore Ministero per i Beni e le Attività Culturali	Agenzia del Demanio Autorità giudiziane Dipartimento per la Funzione Pubblica e l'Innovazione Tecnologica
	Bassa	Società di gest. di servizi di pro. cost: manut. aeroporti Aeroclub d'Italia Scuole di addestramento Privati cittadini Aopa (Aircraft Owners and Pilots Association) Assohandling (servizi aeroportuali di handling) Assaereo Associazioni ambientaliste Associazioni professionali Autorità dell'aviazione civile all'estero Assaeroporti Ansv (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) Protezione Civile Lavoratori degli aeroporti Associazioni dei consumatori Ibar (Italian Board Airline Representative) Iata Esercenti privati Piloti Aeronautica Militare	Vigili del Fuoco Regioni Enti locali Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Fornitore di servizi di navigazione aerea Icao Gestori aeroportuali Easa Commissione europea Produttori di aeromobili Società di gest. tecnica e di manutenzione aeromobili Agenti regolamentati Guardia di Finanza Popolazione adiacente aeroporti Prestatori di servizi di handling Dipendenti Enac Ministero degli Affari Esteri Ministero dell'Ambiente Ministero dell'Interno Ministero della Salute Operatori Aerei Operatori economici Passeggeri Polizia di Stato Agenzia delle Dogane

Nella pagina precedente è riportata la matrice di posizionamento interesse/influenza con la quale è possibile rappresentare gli stakeholder dell'Enac secondo i quattro possibili gradi di Interesse-Influenza:

- Basso Interesse – Bassa Influenza
- Basso Interesse – Alta Influenza
- Alto Interesse – Bassa Influenza
- Alto Interesse – Alta Influenza (stakeholder strategici)

Nell'ambito delle proprie attività, l'Enac intrattiene relazioni con tutti gli stakeholder, dedicando a tutti la medesima attenzione. L'individuazione di un gruppo di stakeholder strategici o chiave evidenzia la volontà dell'Ente di implementare un'attività di coinvolgimento degli stessi nella pianificazione strategica al fine di migliorare la propria performance organizzativa anche in termini di impatto sugli stakeholder. Sono delineati di seguito aspetti chiave delle relazioni tra Enac e gli stakeholder strategici differenziando gli stessi a seconda dell'area di riferimento a cui gli stessi afferiscono.

Il **Passeggero** è lo stakeholder che meglio rappresenta il beneficiario del sistema aviazione civile. Oltre all'importante aspetto relativo al controllo della sicurezza, nella duplice accezione di *safety* e di *security*, nel rispetto ed in applicazione della normativa internazionale. L'Enac ha tra i propri obiettivi la garanzia della qualità dei servizi resi all'utente e la tutela dei diritti del Passeggero.

### ***Gli Organismi nazionali***

Nello svolgere le funzioni istituzionali di propria competenza, l'Enac risponde al **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che, come detto, esercita sull'Ente potere di indirizzo, vigilanza e controllo.

Il rapporto tra i due soggetti è oggetto del Contratto di Programma che viene stipulato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il **Ministero dell'Economia e delle Finanze**, e l'Enac.

Come stabilito, l'Enac ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti collaborano per:

- la programmazione dell'organizzazione del trasporto aereo;
- la pianificazione e lo sviluppo del settore aeroportuale;
- la predisposizione degli accordi internazionali e bilaterali;
- l'elaborazione della normativa di adeguamento ai principi e alle disposizioni internazionali;
- lo studio di particolari tematiche inerenti il settore.

### **Atti di sindacato ispettivo**

L'Ente ha definito una procedura di gestione ed evasione degli atti di sindacato ispettivo trasmessi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questa attività è stata recentemente perfezionata attraverso la definizione e realizzazione di rapporti statistici a cadenza semestrale. Da questi studi è stato possibile estrapolare informazioni utili per migliorare i processi di gestione interna e velocizzare i tempi per la risposta. Nell'anno 2010 sono stati presentati **104** atti ai quali è stata fornita una risposta in un tempo medio di 28 giorni. I temi di maggior interesse affrontati nel 2010: trasporto aereo (33% degli atti pervenuti) e problematiche aeroportuali (38% degli atti pervenuti).

La collaborazione con il **Ministero dell'Ambiente** è finalizzata all'emanazione di provvedimenti che permettano di ridurre l'impatto negativo del sistema aviazione civile sull'ambiente.

Grazie alle attività di coordinamento che Enac svolge tra il **Ministero degli Affari Esteri** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ogni anno aumentano i collegamenti aerei tra l'Italia ed i Paesi extracomunitari attraverso la stipula di appositi accordi bilaterali, denominati accordi di traffico.

Numerosi sono i contatti con il **Ministero dell'Interno** che, tramite gli Uffici di Polizia di Frontiera Aerea, si occupa del controllo e delle misure di *security* e dei controlli di frontiera.

L'Enac, inoltre, collabora con le Prefetture per la redazione del programma di prevenzione di atti illeciti e dei piani di emergenza anche contro le più moderne tipologie di minaccia, quali attacchi batteriologici, chimici e nucleari, da applicare all'interno dell'ambito aeroportuale.

Il Ministero dell'Interno provvede inoltre, secondo la legge 23 dicembre 1980, n. 930, con personale, mezzi e materiali antincendio del **Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco**, all'espletamento del servizio antincendio per il traffico aereo civile negli aeroporti civili e militari, sia in gestione diretta dello Stato sia gestiti in concessione.

La collaborazione con il **Ministero della Salute** è invece finalizzata all'elaborazione di piani, profilassi e procedure da adottare in ambito aeroportuale in caso di epidemie e pandemie.

La collaborazione con il **CIPE** (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) è finalizzata principalmente all'approvazione dei Contratti di Programma Enac-Società di gestione aeroportuale; infatti, ricevuta la bozza di Contratto dal NARS (Nucleo di Consulenza per l'attuazione delle Linee Guida

per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità), al CIPE spetta la delibera di approvazione. Inoltre, l'Enac interagisce con l'**Agenzia delle Dogane** e la **Guardia di Finanza** nella conduzione di controlli di natura doganale e valutaria; tale collaborazione è finalizzata anche alla soppressione del traffico di stupefacenti e di opere d'arte. Le **regioni**, i **comuni** e gli **enti locali** sono stakeholder fondamentali in ambito di pianificazione aeroportuale.

#### Enav

La Società Nazionale per l'Assistenza al Volo (Enav) è il soggetto principale tra i fornitori di Servizi di Navigazione Aerea (SNA).

Interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enav deriva dalla trasformazione avvenuta nel 2000 dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo in Società per Azioni, dopo la precedente trasformazione del 1996 in Ente Pubblico Economico.

L'Enav si occupa dell'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo per l'erogazione dei servizi della navigazione aerea. Inoltre, l'Enav effettua studi e ricerche sui sistemi di navigazione e provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico interno ed esterno.

Così come stabilito dal legislatore, l'Enac espleta sull'Enav attività di certificazione e controllo in materia di fornitura di servizi di navigazione aerea.

Per perseguire i propri obiettivi istituzionali l'Enac non può prescindere dal costante presidio dei fori internazionali di settore, nei quali si definiscono i parametri di riferimento che governano il settore dell'aviazione civile. La fase della formazione delle disposizioni assunte a livello internazionale rappresenta un momento di compendio delle diverse esigenze e la definizione di requisiti valutati sulla base della loro realizzabilità.

#### Ansv

L'Ansv (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) è un'agenzia pubblica posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri per garantirne l'imparzialità rispetto agli attori del sistema. L'Agenzia realizza inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, per l'emanazione, se necessaria, delle opportune raccomandazioni di sicurezza che l'Enac recepisce.

Conduce, inoltre, attività di studio e di indagine al fine di favorire il miglioramento della sicurezza del volo.

## Assoclearance

Assoclearance è l'Associazione italiana gestione clearance e slots composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori, tenendo conto delle richieste e della storicità. L'Associazione fornisce ad Enac informazioni tempestive e puntuali in merito all'elenco delle bande orarie assegnate ed alle relative variazioni intervenute nel corso della stagione di traffico sui singoli aeroporti, anche in considerazione della recente circolare Enac che prevede l'irrogazione di sanzioni per gli operatori non ottemperanti alla normativa comunitaria e nazionale in materia.

## Le organizzazioni internazionali di settore

### Easa

L'Easa (*European Aviation Safety Agency*) è la protagonista principale della strategia dell'Unione europea nel campo della sicurezza aerea. La sua missione è quella di promuovere i massimi livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile. All'Agenzia spetta l'elaborazione di norme di sicurezza e ambientali comuni a livello europeo. Essa ha competenze di carattere normativo e di certificazione. L'Enac partecipa in modo continuativo con proprio personale ai lavori dell'Agenzia.

### Jaa

Le Jaa (*Joint Aviation Authorities*) furono costituite con il compito di coordinare e omogeneizzare le regole del settore della sicurezza, nell'ambito degli Stati membri. Ad oggi, le competenze tecniche sono transitate all'interno dell'Easa; della precedente organizzazione rimane in essere l'attività formativa che rientra oggi formalmente sotto l'egida Ecac (Jaa -To) in quanto organismo associato.

### Icao

L'Icao (*International Civil Aviation Organization*) è l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite con il compito di definire gli standard normativi e tecnici comuni nel settore dell'aviazione civile applicabili a tutti gli Stati aderenti. Le attività dell'Organizzazione si concentrano nel corso delle Assemblee Generali triennali e di quelle straordinarie, nelle Conferenze interministeriali di alto livello, nei lavori permanenti del Consiglio e del Segretariato dell'Organizzazione, nei Comitati,

nelle Commissioni e nei numerosi *panel* istituiti da queste ultime. Membro del Consiglio dell'Icao, l'Italia apporta il proprio contributo nei settori delle tecnologie e delle politiche di sviluppo. Con un dirigente che riveste il ruolo di Rappresentante Permanente Alternato presso il Consiglio con funzioni di *technical advisor*, l'Enac partecipa attivamente ai lavori dell'assemblea Icao con una duplice funzione tecnica e organizzativa.

### lata

La *lata* (*International Air Transport Association*) è l'organizzazione internazionale delle compagnie aeree a cui oggi aderiscono più di 230 vettori che svolgono servizi di linea *scheduled* (pari al 93% del traffico aereo mondiale).

Essa rappresenta la prima associazione per la cooperazione fra le compagnie aeree al fine di promuovere e offrire servizi sicuri, affidabili ed economici a beneficio dei consumatori.

Una delle attività maggiormente rilevanti della *lata* attiene alla predisposizione delle condizioni contrattuali di trasporto e, in particolare, per quel che concerne il profilo tariffario.

Con riferimento ai consumatori, l'associazione semplifica le procedure di transbordo e contribuisce a calmierare i costi dei voli. Ai vettori consente, invece, di sfruttare le opportunità ed i vantaggi della collaborazione, anche in termini di risoluzione di problematiche o di criticità comuni.

Fondamentale è l'attività di supporto che l'organizzazione offre all'industria aeronautica relativamente all'innovazione tecnica e la predisposizione di piani marketing volti allo sviluppo economico dei diversi soggetti.

Inoltre si prefigge i seguenti obiettivi:

- miglioramento degli standard di sicurezza, che viene perseguito in particolare attraverso la *losa* (*lata Operational Safety Audit*);
- protezione ambientale.

Infine, la *lata* svolge l'importante ruolo di rappresentanza degli interessi dei propri associati e delle esigenze dell'industria di settore presso le diverse sedi istituzionali, mettendo a disposizione le proprie competenze.

### Eurocontrol

Organizzazione civile e militare sviluppa, coordina e pianifica l'attuazione di un sistema europeo uniforme per la gestione del traffico aereo. In tale ottica, Eurocontrol si prefigge:

- la standardizzazione dei regolamenti nazionali in merito all'utilizzo dello spazio aereo;

- la formazione del personale che si occupa, nei diversi Stati, del controllo del traffico aereo;
- la ricerca, la sperimentazione e la simulazione di nuovi sistemi di controllo.

## Ecac

L'Ecac (*European Civil Aviation Conference*) può essere definita il punto di convergenza della cooperazione in materia di trasporto aereo a livello paneuropeo. L'organizzazione intergovernativa si prefigge il compito di assicurare uno sviluppo sicuro ed efficiente del trasporto aereo in Europa tramite l'armonizzazione delle politiche dei Paesi membri relative alla *safety*, alla *security* e alla tutela dell'ambiente. L'Ecac, inoltre, rappresenta un foro di discussione volto a promuovere anche la cooperazione con i Paesi terzi e l'industria del settore.

In tali consessi internazionali l'Enac ricopre alti ruoli dirigenziali con propri rappresentanti.

### ***Le iniziative patrocinate dall'Enac***

L'Enac concede il proprio patrocinio alle iniziative di carattere culturale, scientifico, sociale, educativo e sportivo che si propongono di promuovere e diffondere la cultura aeronautica. Nel corso del 2010, l'Enac ha patrocinato **20 progetti**, tra cui si citano: "L'Osservatorio permanente sul sistema aeroportuale italiano" promosso dalla Fondazione Alma Mater dell'Università di Bologna il cui obiettivo è quello di costituire un focus scientifico sul business aeroportuale italiano; la conferenza internazionale "Virtual Test and Engineering Simulation in Aerospace&Defence" con l'obiettivo di condividere best practices nel settore del Virtual Test & Engineering Simulation; il convegno "Trasporto aereo - I Diritti dei Passeggeri", ideato da Assaereo in collaborazione con l'Università Luiss Roma che ha rappresentato un momento di confronto per discutere e fare il punto sulle tematiche legate alla tutela dei Passeggeri. Inoltre anche per l'anno 2010 l'Enac ha concesso il proprio patrocinio alla campagna "Gli angeli prendono il volo" per la sensibilizzazione e la raccolta fondi a favore dei rifugiati organizzata e coordinata dall'Agenzia delle Nazioni Unite per i Rifugiati (Unhcr) e alla "Summer School in Aviation Management", percorso formativo organizzato dall'Enav in collaborazione con l'Università di Bologna, volto a facilitare l'integrazione tra i principali attori del trasporto aereo nazionale ed internazionale.

## 2.7 Le risorse finanziarie

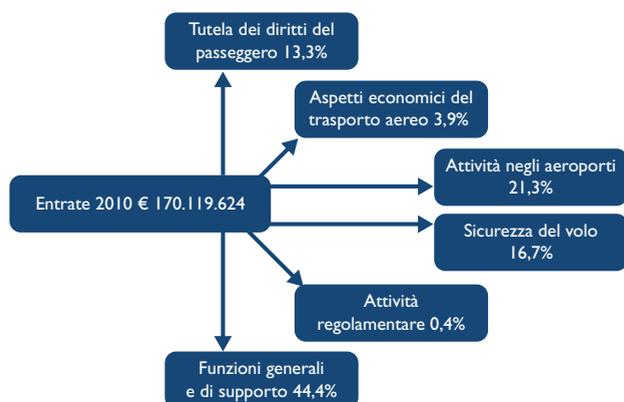
Le fonti di finanziamento dell'Enac sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente.

Le fonti di finanziamento dell'Enac sono utilizzate in parte per il funzionamento dell'amministrazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

Finanziamenti pubblici	Entrate Enac
Finanziamenti erogati dall'Unione europea a favore della realizzazione di progetti infrastrutturali: € 4.000.000  Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: quota di cofinanziamento dei PON € 5.200.000, trasferimento ordinario in conto capitale € 22.685.157	<b>Trasferimenti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente: € 52.216.415</li> </ul> <b>Entrate proprie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (Legge 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 successivamente integrata e modificata) € 21.627.000</li> <li>• contributo compensazione minori entrate (Legge 2 dicembre 2005, n. 248) € 42.000.000</li> <li>• tariffe per le prestazioni di servizi € 20.355.300</li> <li>• contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi: € 600.052</li> <li>• interessi che si maturano sui prestiti, sui mutui ipotecari e sui conti correnti: € 147.900</li> <li>• redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente: € 88.000</li> <li>• altri proventi: € 1.200.100</li> </ul>
Totale: € 31.885.157	Totale: € 138.234.467
<b>Totale: € 170.119.624</b>	

Nella figura che segue sono riportate solo le percentuali delle risorse destinate ai diversi settori di competenza dell'Enac e non quelle utilizzate per sostenere i costi delle attività strumentali (pari al 44,4%) come, ad esempio, il personale e le spese logistiche. Tale ripartizione evidenzia, inoltre, la rilevante quota dei finanziamenti pubblici indirizzata alla realizzazione di opere infrastrutturali e gestita dall'Enac solo a tale scopo.

La destinazione delle entrate per settore di competenza Enac nell'anno 2010



## 2.8 La vision

La *vision* dell'Enac consiste nella **promozione della cultura della sicurezza e della qualità**. Essa si esplicita in una serie di **attività** volte ad assicurare un livello sempre più elevato dei servizi e a raggiungere lo sviluppo competitivo del sistema dell'aviazione civile:

- **incrementare la capacità di analisi** (domanda, offerta, fabbisogni ed esigenze, scenari di sviluppo) del sistema dell'aviazione civile, al fine di anticiparne le problematiche e di garantirne la sicurezza;
- **contribuire**, in sinergia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla **elaborazione strategica** del sistema aeroportuale nazionale e dell'utilizzo dello spazio aereo;
- **favorire il binomio competitività-occupazione** in tutte le realtà operative del sistema aeroportuale del Paese;
- **promuovere e sviluppare intese con le Amministrazioni centrali e locali**, finalizzate a favorire la nuova visione dell'aeroporto come centro e polo di ampie aggregazioni socio-economiche;
- **produrre** azioni permanenti di **dialogo con gli utenti** per accrescere l'informazione e la conoscenza del sistema dell'aviazione civile;
- **promuovere attività di ricerca e di studio** nel settore dell'aviazione civile, anche attraverso accordi di programma con i Ministeri, l'Università, gli istituti di ricerca e le imprese;
- **contribuire agli studi internazionali delle problematiche ambientali** per rispondere ai bisogni attuali del settore secondo criteri di sostenibilità.

Sulla base delle aree strategiche individuate nel Piano della Performance 2011-2013 verranno definiti gli obiettivi e le azioni strategiche dell'Ente da porre in essere dal 2011.

La tabella seguente riporta le definizioni delle 5 aree strategiche dell'Enac.

*Le aree strategiche dell'Enac*

Attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche.	<b>SAFETY</b>
Attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite.	<b>SECURITY</b>
Attività e azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale.	<b>EQUA COMPETITIVITÀ</b>
Attività e azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali e alla tutela dei diritti del Passeggero.	<b>QUALITÀ DEI SERVIZI</b>
Attività e azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente.	<b>TUTELA DELL'AMBIENTE</b>



### 3. L'attività istituzionale dell'Enac

#### 3.1 Il portale web: [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

L'Enac ha rafforzato il livello di interazione con il cittadino trasformando il proprio spazio in rete in un portale trasparente quale efficace strumento di servizio per dialogare con l'utenza in generale. On-line da dicembre 2008, il portale è stato progettato con la finalità di contribuire ad accrescere la conoscenza sul funzionamento del settore, offrendo una panoramica completa, immediata, veloce e fruibile anche da un pubblico meno esperto. Il portale è stato realizzato nel pieno rispetto dei requisiti di accessibilità agli strumenti informatici da parte delle persone disabili stabiliti dalla Legge n. 4 del 2004.

Dal mese di marzo 2009 è inserito tra i siti governativi nazionali in virtù dell'assegnazione del dominio “.gov.it” concessa in base al raggiungimento di determinati livelli di qualità, sicurezza e aggiornamento dei servizi erogati a cittadini e imprese. Oltre **6 milioni** di accessi totali alle pagine del sito nel corso del 2010.

#### *La home page*

Nella home page sono visualizzabili le principali sezioni in cui il portale è strutturato e sono pubblicati tutti gli ultimi aggiornamenti e le news. Un motore di ricerca agevola la navigazione anche all'utente meno esperto. Nell'immagine di pag. 34 viene rappresentata la home page e le principali sezioni in cui è articolata.

#### *I contenuti generali*

Il portale offre un servizio di informazione completa su tutti gli aspetti dell'aviazione civile, rispondendo alle esigenze conoscitive dei diversi pubblici di riferimento: istituzioni, cittadini, Passeggeri, personale di volo, operatori del settore e organi di stampa.

Particolare attenzione è riservata alla sezione Diritti dei Passeggeri, all'interno della quale sono consultabili la **Carta dei Diritti del Passeggero**, gli schemi riepilogativi delle tutele previste in caso di disservizi, le tutele previste per i Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (**PMR**), le voci che compongono il biglietto aereo, le informazioni utili sugli **articoli che possono essere portati a bordo o inseriti nei bagagli da stiva**, le compagnie presenti nella **Black List** comunitaria, i **controlli di sicurezza** e gli eventuali **scioperi** del settore.

È possibile effettuare reclami e segnalazioni sugli eventuali disservizi subiti, utilizzando specifici **moduli on-line**. È disponibile inoltre nella sezione un servizio FAQ (*Frequently Asked Questions*) che ha l'obiettivo di soddisfare le varie neces-

sità informative dell'utenza.

Ulteriori sezioni consultabili sono relative a:

- la **normativa internazionale e nazionale** di settore che è possibile visionare insieme ai regolamenti e alle circolari Enac;
- la **mappa interattiva delle avio-eli-idrosuperfici** che consente la visualizzazione delle aviosuperfici, elisuperfici ed idrosuperfici presenti sul territorio italiano, con dati relativi alla loro gestione, autorizzazione e sorveglianza;
- le **licenze del personale** dove è possibile ottenere informazioni utili:
  - al personale di volo, con indicazioni su licenze e scuole di volo; al personale manutentore, con informazioni dettagliate su modalità di rilascio, estensione e rinnovo delle licenze ed un sistema on-line di prenotazione esami; ai controllori di volo, con una serie di informazioni relative alle modalità di conversione, rilascio ed estensione delle licenze;
  - per l'iscrizione all'Albo/Registro del Personale di Volo;
- la **Registrazione aeromobili** dove è possibile trovare tutte le indicazioni sugli atti per i quali è obbligatoria la trascrizione: ad esempio le dichiarazioni di costruzione, i passaggi di proprietà, l'iscrizione e la cancellazione di ipoteca su aeromobili in costruzione, l'immatricolazione di aeromobili.
- le **Relazioni con il Pubblico** dove sono disponibili i contatti degli Uffici Enac aperti al pubblico:
  - la Direzione Comunicazione Istituzionale, che svolge le funzioni di URP (Ufficio Relazioni con il Pubblico);
  - l'Ufficio Gente dell'Aria;
  - l'Ufficio Registro Aeromobili;
  - la Direzione Regolazione Personale di Volo;
  - le Direzioni Aeroportuali;
  - le Direzioni Operazioni.





### Aeroporti e Compagnie Aeree

In quest'area vengono pubblicati l'elenco delle compagnie aeree nazionali titolari di Licenza di esercizio di trasporto aereo e la **Black List** comunitaria.

### I Diritti dei Passeggeri

La sezione informa su: **tutela dei diritti dei Passeggeri**, cosa portare a bordo, **scioperi** e modalità di reclamo in caso di disservizi.

### La Regolazione per la Sicurezza

La sezione contiene le informazioni sull'attività dell'Enac per garantire la **sicurezza del volo e dei Passeggeri**.

### La Regolazione Economica

L'area rimanda ai settori di cui l'Enac regola l'aspetto economico: **aeroporti e trasporto aereo**.

### L'Ambiente

La sezione offre una panoramica sulle tematiche connesse allo **sviluppo** del trasporto aereo **in relazione all'ambiente**, fornendo riferimenti normativi, news e appuntamenti di particolare rilevanza nel settore.

### La Normativa

La sezione consente di consultare la **normativa internazionale** (Convenzioni Trattati e Protocolli, Regolamenti e Direttive comunitarie), quella **nazionale** (con Leggi e Decreti) e quella prodotta dall'Enac (Regolamenti e Circolari).

### Sala Stampa

Nell'area sono pubblicati i **Comunicati Stampa** emanati dall'Enac: in tempo reale si rendono di dominio pubblico notizie e posizioni dell'Ente.

### Primo Piano

In questo spazio della home page vengono pubblicate di volta in volta notizie e informazioni che necessitano di particolare evidenza e attenzione.

Alla voce **Contatti** sono immediatamente individuabili le strutture Enac di riferimento per l'utenza oltre che per gli organi di stampa.

Cliccando su **Modulistica** il Passeggero potrà, tra l'altro, inviare on-line un reclamo o una segnalazione in caso di disservizio.

Dalla home page è possibile accedere alla sezione **Biblioteca**, con un servizio on-line di consultazione dei cataloghi dei numerosi volumi presenti.

### In Evidenza

Da questo menu è possibile accedere direttamente ad alcune sezioni del portale quali ad esempio gli ultimi **aggiornamenti**, normativa Enac, Prescrizioni di Aeronavigabilità, Registrazione aeromobili e Personale di Volo, Avio-eli-idrosuperfici, Link.

Nella sezione **Bandi di Gara** vengono resi disponibili, in ordine cronologico, i bandi di gara in cui l'Enac è stazione appaltante.

Nella sezione **Concorsi e selezioni** vengono resi disponibili i documenti relativi a concorsi per il reclutamento di personale.

**Nel 2010:**

**3.000** e-mail ricevute e trattate dall'URP di cui **1.500** su diritti dei Passeggeri e **1.500** su altre tematiche

Pagina	Numero di visite
Home Page	1.061.761
Ricerca	280.549
Aeroporti e Compagnie *	147.598
L'Enac	112.558
I Diritti dei Passeggeri*	100.599
La Regolazione per la Sicurezza *	86.227
La Carta dei Diritti del Passeggero	76.518
La Normativa *	75.838
Compagnie Aeree	56.076
La Regolazione Economica *	25.082
L'Ambiente *	12.842
Numero Verde	11.404

\* Il numero di accessi si riferisce alla singola pagina e non all'intera sezione

## 3.2 Le aree di competenza dell'Enac

In questa sezione sono descritte le attività istituzionali dell'Enac classificate nelle seguenti aree:

- la tutela dei diritti del Passeggero;
- la regolazione economica;
- la regolazione degli aeroporti;
- la sicurezza;
- l'attività regolamentare.

Nell'area "**La sicurezza**" vengono illustrate le attività di certificazione e di vigilanza poste in essere per la sicurezza in volo e in prossimità degli aeroporti.

Nell'area "**La tutela dei diritti del Passeggero**" sono descritte tutte le attività svolte per il miglioramento dei servizi aeroportuali e del trasporto aereo, per la tutela dei diritti del Passeggero e per la salvaguardia del diritto alla mobilità.

Nell'area "**La regolazione economica**" sono illustrate le attività volte a favorire l'incremento dei collegamenti aerei verso i paesi extracomunitari, a garantire la continuità del trasporto aereo, ad evitare il congestionamento del traffico aeroportuale, ad assicurare la gestione efficiente degli aeroporti italiani e a garantire la trasparenza delle tariffe praticate dalle compagnie aeree.

Nell'area "**La regolazione degli aeroporti**" sono indicate tutte le attività compiute al fine di tutelare la sicurezza dei Passeggeri e dei cittadini all'interno degli

aeroporti e di sviluppare il sistema aeroportuale italiano.

Nell'area "**L'attività normativa**" viene descritto il ruolo dell'Enac nell'attuazione della normativa internazionale e comunitaria relativa al settore dell'aviazione civile e, in particolare, alla sicurezza del volo e alla tutela ambientale.

### 3.3 La sicurezza

#### 3.3.1 *Gli obiettivi*

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

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



#### Nel 2010:

46 aeroporti certificati al 31.12.2010

20 aeroporti che dispongono di SMS già validato

#### Attori coinvolti

- Gestori aeroportuali

#### Normativa di riferimento

- Linee Guida Enac del 25 febbraio 2010 per la valutazione dei Progetti e richiesta nulla osta per i parchi eolici
- Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti. Edizione 2. Emendamento 5 del 23 settembre 2008
- Circolare Enac APT 25 del 15 dicembre 2006 - Sorveglianza e rinnovo del certificato di aeroporto
- Circolare Enac APT 22 del 17 marzo 2006 - Il sistema di gestione della sicurezza dell'aeroporto
- Circolare Enac APT 16 del 15 marzo 2004 - La certificazione dell'aeroporto
- Annesso Icao n. 14 - Aerodromi, progettazione e operazioni

### 3.3.2 Le attività realizzate

#### *La certificazione degli aeroporti a garanzia della sicurezza delle infrastrutture di volo*

Nel 2003, l'Enac ha reso obbligatoria la **certificazione degli aeroporti** aperti al trasporto commerciale emanando, in attuazione dell'Annesso 14 Icao, il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

La certificazione dell'aeroporto è rilasciata al gestore aeroportuale a seguito dei sopralluoghi condotti da team di professionisti qualificati e ispettori di volo. Tale attività è volta ad attestare sia la conformità delle infrastrutture, degli impianti e dei sistemi dell'aeroporto, sia l'idoneità dell'organizzazione del gestore in termini di risorse umane, mezzi e procedure atte ad assicurare il mantenimento dei requisiti di sicurezza stabiliti dal Regolamento Enac.

Dal 24 novembre 2006, inoltre, i gestori degli aeroporti italiani che registrano un traffico superiore a 5.000 movimenti all'anno hanno l'obbligo di adottare un innovativo sistema di gestione della sicurezza aeroportuale, anch'esso validato dall'Enac: il **Safety Management System (SMS)**. Questo sistema di gestione è finalizzato a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate e ad intervenire per correggerne le eventuali criticità. Inoltre, vengono definite le modalità per individuare le procedure e le risorse per

la realizzazione delle politiche di sicurezza da parte del gestore aeroportuale, nonché i compiti, i poteri e le responsabilità del personale che opera nello scalo. Con l'attuazione di un sistema SMS certificato, l'Enac intende contribuire al miglioramento dei livelli di sicurezza delle operazioni aeroportuali attraverso l'adozione di un **approccio proattivo**, che consente di individuare, minimizzare, eliminare e tenere sotto osservazione i rischi potenziali. Tale processo coinvolge tutti gli operatori aeroportuali che, all'interno di un organismo di tipo consultivo (*Safety Committee*), condividono le politiche di sicurezza del gestore aeroportuale, concorrendo in tal modo a garantire la sicurezza del sistema aeroporto.

#### Le ispezioni sugli aeroporti minori

Al fine di garantire il rispetto della normativa internazionale in ogni singolo aeroporto minore, l'Ente effettua ispezioni in base alle quali programma, finanzia e gestisce gli eventuali lavori di adeguamento alla normativa.

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

Analoga attività ispettiva viene svolta anche sulle avio-elisuperfici.

#### *L'interazione aeroporto-territorio*

Per garantire la sicurezza della navigazione aerea in prossimità degli aeroporti, l'Enac individua le zone limitrofe agli scali aeroportuali da sottoporre a vincolo, stabilendo le limitazioni relative agli ostacoli ed ai potenziali pericoli per l'attività aeronautica.

In tal senso, l'Enac provvede per ogni aeroporto alla predisposizione delle **mappe di vincolo** contenenti - a norma dei primi quattro commi dell'art. 707 del Codice della Navigazione - le limitazioni all'edificazione che il Comune interessato è tenuto a rendere pubbliche e ad inserirle tra i propri strumenti di pianificazione urbanistica.

#### **Nel 2010:**

**10** mappe di vincolo predisposte per la procedura di pubblicazione presso i comuni prevista dal Codice della Navigazione art. 707 commi 1, 2, 3, 4

È competenza dell'Enac, inoltre, valutare le richieste di nulla osta alla realizzazione di nuove costruzioni nelle aree circostanti gli aeroporti provenienti da Regioni, Comuni o singoli cittadini.

Nel processo di valutazione sono coinvolti anche:

- l'Enav, per gli aspetti legati alla compatibilità elettromagnetica della nuova costruzione con gli apparati di radionavigazione e le procedure di avvicinamento all'aeroporto;
- l'Aeronautica Militare, competente per gli aeroporti militari aperti al traffico civile e per quanto attiene al volo a bassa quota degli aeromobili militari.

Oltre a tale valutazione finalizzata alla tutela della sicurezza della navigazione aerea, il Codice della Navigazione prevede diverse misure rivolte alla tutela del territorio limitrofo agli aeroporti dal rischio generato dall'attività di volo.

In particolare, è stato introdotto (Codice della Navigazione, art. 707, comma 5) un nuovo strumento denominato **piano di rischio**, in assenza del quale i Comuni non possono autorizzare nuove opere ed attività lungo le direzioni di atterraggio e decollo.

L'Enac ha elaborato delle apposite linee guida per la redazione dei piani di rischio, inserite all'interno del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

Questo documento prevede la suddivisione del territorio individuato in tre aree di tutela nelle quali la realizzazione di nuove edificazioni è sottoposta a valutazione.

I piani di rischio presentati dai Comuni sono sottoposti al parere dell'Enac.

Oltre i piani di rischio, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare un'apposita valutazione di rischio contro terzi (Codice della Navigazione, art. 715).

Questa valutazione, definita *risk assessment*, rappresenta uno strumento di tipo quantitativo poiché ogni studio è basato su dati specifici dell'aeroporto in esame (tra i quali volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili).

**Nel 2010:**

**2.344** valutazioni ostacoli effettuate

**6** pareri espressi sui piani di rischio presentati dai Comuni

**3** valutazioni di *risk assessment* effettuate

Codice della Navigazione, art. 707, comma 5

Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'Enac sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso 14 Icao.

## Codice della Navigazione, art. 715

Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.

Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i Comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma.

## Attori coinvolti

- Aeronautica Militare
- Enav e altri fornitori di servizi di controllo del traffico aereo
- Enti territoriali
- Gestori aeroportuali

Sulla base delle indicazioni dell'Icao, l'Enac ha sviluppato una propria metodologia statistico-matematica attraverso la quale effettuare le valutazioni di *risk assessment* ed ha fissato i parametri sulla base dei quali individuare gli aeroporti su cui effettuare tale valutazione.

In base ai risultati ottenuti, generati analizzando sia il traffico attuale che quello previsto dal piano di sviluppo aeroportuale, vengono determinati i vincoli alla proprietà privata.

***Il sistema delle certificazioni per la sicurezza del volo***

L'Enac svolge un'attività di certificazione che riguarda tutti i soggetti attivi nell'aviazione civile: dagli operatori aerei al personale di volo, dalle organizzazioni dei **servizi di navigazione aerea** alle imprese di costruzione e manutenzione aeromobili, dagli handler agli addetti alla sicurezza.

*La certificazione e la sorveglianza delle Organizzazioni dei Servizi di Navigazione Aerea e del personale di settore*

Con l'emanazione, nel 2004, dei Regolamenti comunitari relativi al "Cielo Unico Europeo" anche la fornitura di servizi di navigazione aerea è stata sottoposta alla certificazione dell'Enac.

Questi servizi, che hanno la funzione di garantire il sicuro ed efficiente flusso del traffico aereo nello spazio aereo nazionale, si distinguono in:

- **servizi di traffico aereo;**
- **servizi meteorologici per la navigazione aerea;**
- **servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza;**
- **servizi di informazioni aeronautiche.**

Obiettivo dell'attività di certificazione è verificare la rispondenza dell'organizzazione del fornitore di servizi ai requisiti stabiliti dalla regolamentazione europea, relativamente alla competenza e all'idoneità tecnica ed operativa, ai sistemi e alle procedure di gestione della sicurezza e della qualità, ai sistemi di segnalazione degli inconvenienti, alla qualità dei servizi, all'assetto proprietario e all'organizzazione, alla solidità finanziaria e alle risorse umane.

Ai fini del rilascio della certificazione di **fornitore di servizi della navigazione aerea**, l'Enac effettua verifiche mediante l'esame della documentazione elaborata dal fornitore di servizi, colloqui con il personale responsabile, visite ispettive presso le strutture centrali e presso i siti operativi (tra i quali, le torri di controllo e i centri regionali di controllo del traffico aereo).

Dopo il rilascio della certificazione, l'attività dell'Enac prosegue con il monitoraggio delle modifiche ai sistemi funzionali e con l'adozione di un programma annuale di sorveglianza che prevede visite ispettive periodiche per verificare la continua rispondenza ai requisiti organizzativi e raccogliere, nell'arco di due anni, gli elementi per il rinnovo del certificato.

L'Enac provvede alla certificazione non solo delle organizzazioni, ma anche del **personale impiegato nella fornitura dei servizi di navigazione aerea**, quali i controllori del traffico aereo, gli operatori del servizio informazioni volo ed il personale che opera nelle organizzazioni di formazione e di addestramento. L'attività di certificazione risponde all'esigenza di garantire il possesso, da parte del personale, dei requisiti di qualità stabiliti a livello internazionale.

Per far fronte alle possibili carenze di risorse presenti in taluni Paesi, è promossa la mobilità del personale specialista in ambito europeo, come consentito dalla **licenza comunitaria di controllore del traffico aereo**.

L'attività di certificazione svolta dall'Enac prevede:

- il rilascio e la gestione delle licenze dei Controllori del Traffico Aereo (CTA);
- la certificazione e la sorveglianza delle organizzazioni per la formazione e l'addestramento del personale dei servizi di navigazione aerea;
- l'approvazione dei programmi di formazione, dei programmi di addestramento e degli schemi di competenza per controllori del traffico aereo;
- il rilascio delle licenze per operatori del servizio informazioni volo (FIS).

**Nel 2010:**

**446** licenze CTA rilasciate

**4** programmi di formazione approvati

**19** licenze ORSA rilasciate

**28** audit effettuati presso le organizzazioni dei servizi di navigazione aerea

**1** certificato emesso al fornitore dei servizi di navigazione aerea

*La certificazione degli apparati di comunicazione, navigazione e sorveglianza*

Per quanto attiene alla certificazione dei servizi di navigazione aerea, l'Enac è competente, inoltre, per la validazione degli apparati di comunicazione, navigazione e sorveglianza, mediante verifica a campione dei dossier tecnici emessi dai fornitori di servizi della navigazione aerea in occasione dell'attivazione di nuovi sistemi e apparati di gestione del traffico aereo.

Il funzionamento del sistema di trasporto aereo richiede un elevato e uniforme livello di sicurezza nei servizi di navigazione aerea volto a consentire un uso ottimale dello spazio aereo europeo. Per rispondere a tale esigenza nasce, nell'ambito dell'iniziativa comunitaria "Cielo Unico Europeo", la **Rete Europea di Gestione del Traffico Aereo** (*European Air Traffic Management Network*) che intende assicurare l'integrazione tra i sistemi di gestione nazionali e favorire una rapida e coordinata introduzione delle nuove tecnologie, garantendo l'interoperabilità dell'intera rete europea di gestione del traffico aereo.



#### Attori coinvolti

- Icao
- Commissione europea
- Eurocontrol
- Eurocae (*European Organization for Civil Aviation Equipment*)
- Enav e altri fornitori di servizi di navigazione aerea
- Organizzazioni di formazione

## Normativa di riferimento

- Regolamento Enac per la definizione dei requisiti della licenza comunitaria di Controllore del Traffico Aereo del 21 aprile 2009
- Decreto legislativo del 30 maggio 2008, n. 118 recante l'attuazione della direttiva 2006/23/CE relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo
- Circolare Enac ATM 04 del 23 aprile 2008 - disposizioni sulla conversione delle licenze dei controllori
- Regolamento (CE) n. 1315/2007 dell'8 novembre 2007 sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005
- Circolare Enac ATM 02 del 26 ottobre 2007 - disposizioni sulla certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea
- Circolare Enac ATM 01 del 21 novembre 2006 - disposizioni sull'applicazione in Italia del Regolamento (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo
- Direttiva 2006/23/CE del 5 aprile 2006 concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo
- Regolamento (CE) n. 2096/2005 del 20 dicembre 2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea
- Regolamento (CE) n. 552/2004 del 10 marzo 2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo
- Regolamento (CE) n. 550/2004 del 10 marzo 2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo
- Regolamento (CE) n. 549/2004 del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo
- Decreto ministeriale 25 giugno 1992, n. 467/T che disciplina la licenza di operatore radiotelefonista di stazione aeronautica
- Decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1988, n. 566 recante l'approvazione del regolamento in materie di licenze, attestati e abilitazioni aeronautiche, ai sensi dell'art. 731 del codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 della legge 13 maggio 1983, n. 213

### *La certificazione degli aeromobili, dei prodotti aeronautici e delle organizzazioni di produzione e manutenzione*

Tutti gli aeromobili (esclusi quelli che ricadono nelle previsioni dell'Annesso II del Regolamento (CE) n. 216/2008, vale a dire gli aeromobili adibiti ad attività di ricerca, gli aeromobili d'amatore, gli aeromobili di provenienza militare e gli aeromobili storici) e i prodotti aeronautici, se progettati, costruiti o registrati in uno Stato Membro dell'Unione europea, devono essere omologati dall'Easa.

Il certificato di omologazione di un aeromobile o di un prodotto aeronautico è rilasciato dall'Easa a seguito della verifica che il progetto dell'aeromobile o del prodotto aeronautico risponda a tutti i requisiti richiesti dalla "base di certificazione" (*Type Certification Basis*).

Tali requisiti sono definiti dai regolamenti di costruzione, detti anche **codici di**

**navigabilità**, editi dall'Easa con il nome di *Certification Specifications*.

Nell'ambito del Contratto di Servizio firmato con l'Agenzia, l'Enac svolge gli **accertamenti tecnici** finalizzati alla **omologazione di aeromobili, prodotti aeronautici** e alla **certificazione di organizzazioni di progettazione** e supporta, attraverso attività di formazione, consulenza e ricerca, le aziende, le istituzioni, i centri di ricerca e le università che operano in questo settore con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo dell'aviazione civile.

L'Enac assicura l'uniforme attuazione della normativa attraverso l'aggiornamento delle procedure di lavoro, la verifica dell'applicazione dei processi interni alle organizzazioni dislocate su tutto il territorio nazionale e l'addestramento del personale professionista impegnato nello svolgimento dell'attività.

Inoltre, l'Ente si raccorda con l'Agenzia per tutti gli aspetti inerenti la certificazione e con le altre Autorità aeronautiche, in particolare quelle degli Stati non membri dell'Easa, quando si renda necessario promuovere accordi di cooperazione internazionale di interesse per l'industria nazionale.

Nel caso di aeromobili che ricadono nelle previsioni dell'Annesso II del Regolamento (CE) n. 216/2008, se il progetto dell'aeromobile è rispondente a quanto previsto dal codice di navigabilità, l'Enac emette direttamente il **certificato di omologazione** con annessa la specifica di omologazione che riporta tutte le informazioni necessarie ad identificare il tipo di aeromobile, le caratteristiche, il tipo di motori, le prestazioni, le limitazioni operative nonché la sua base di certificazione.

Il certificato di omologazione non abilita l'aeromobile al volo, cosa per cui è necessario il successivo rilascio del **certificato di navigabilità** che attesta che il singolo esemplare è conforme al tipo omologato e può essere impiegato in condizioni di sicurezza (vale a dire che ha effettuato tutte le attività di modifica, manutenzione e riparazione previste dal costruttore per mantenerne lo stato di navigabilità).

Il certificato di navigabilità ha durata illimitata purché sia emesso periodicamente un certificato di revisione (**ARC - Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità**) a seguito di verifica delle sue condizioni di sicurezza.

In conformità alle disposizioni dell'Easa, l'Enac approva l'operatività delle imprese di gestione della navigabilità continua degli aeromobili (**CAMO - Continuing Airworthiness Management Organization**) e di manutenzione aeronautica che operano principalmente in Italia. L'Ente supervisiona queste aziende secondo programmi che prevedono verifiche periodiche per garantire il rispetto degli standard di sicurezza, in particolare relativamente a:

- l'organizzazione aziendale;
- l'addestramento e la qualificazione del personale, anche in termini di

- certificazioni rilasciate dall'Enac;
- la documentazione tecnica;
  - le procedure ed il sistema di qualità delle imprese;
  - le infrastrutture e le attrezzature di supporto;
  - le attività di gestione della navigabilità continua;
  - le registrazioni.

Il personale che certifica la riammissione in servizio di aeromobili, motori e parti, (**Certifying Staff - CS**) deve essere in possesso della Licenza di Manutentore Aeronautico (**LMA**). In alcuni casi la manutenzione può essere eseguita anche dal pilota-proprietario. L'ARC può essere emesso da personale autorizzato (**Airworthiness Review Staff - ARS**) di una CAMO approvata o dall'Enac, a seguito di raccomandazione emessa da una CAMO o da un CS che lavora in proprio.

**Nel 2010:**

**182** certificati di navigabilità e ARC di nuova emissione

**604** certificati di navigabilità e ARC rinnovati

**169** rilasci e variazioni CAMO

**136** rilasci e variazioni delle certificazioni di organizzazioni di manutenzione

**22** rilasci e variazioni delle certificazioni di organizzazioni di produzione

L'Enac svolge la funzione di conservatoria degli aeromobili civili immatricolati in Italia, ai quali il Codice Civile attribuisce lo status di beni mobili registrati. Tale funzione viene svolta attraverso la tenuta del Registro Aeronautico Nazionale e del Registro delle Costruzioni.

*Registro Aeronautico Nazionale (RAN)*

Il RAN è il pubblico registro degli aeromobili civili.

Ogni aeromobile, per ottenere l'immatricolazione (primo requisito richiesto dal Codice della Navigazione per rendere l'aeromobile navigabile), deve essere iscritto nel RAN, che ha la funzione di ufficializzare e rendere pubblici, e quindi opponibili verso terzi, tutti gli atti costitutivi, modificativi e restrittivi della proprietà, nonché quelli relativi all'utilizzo dell'aeromobile.

La cancellazione di un aeromobile dal Registro Aeronautico Nazionale avviene solo quando si verifica una delle seguenti condizioni:

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

*Registro delle Costruzioni*

Nel Registro delle Costruzioni vengono iscritti gli aeromobili per i quali viene intrapresa la costruzione da parte di soggetti comunitari (ditte o privati) sotto il controllo tecnico dell'Enac.

Svolge la stessa funzione del RAN.

A completamento della costruzione, l'aeromobile deve essere iscritto nel Registro Aeronautico Nazionale o, in caso di vendita all'estero, nel Registro dello Stato di immatricolazione. Le trascrizioni riportate in entrambi i Registri sono pubbliche e vengono fornite a chiunque ne faccia richiesta.

Attività RAN / Registro Costruzioni	Anno 2010
Iscrizioni nel Registro delle Costruzioni	256
Immatricolazioni	122
Passaggi proprietà	410
Variazioni sede legale o residenza proprietario/esercente	120
Ipoteche	159
Atti esecutivi/provedimenti cautelari/fermo amministrativo	15
Cessione utilizzo dell'aeromobile (locazione/comodato d'uso)	358
Autorizzazioni alla demolizione	5
Deregistrazioni	150
Annotazioni	5
Visure/certificazioni	3.309

## Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) n. 216/2008 del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea che abroga la Direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il Regolamento (CE) n. 1592/2002 e la Direttiva 2004/36/CE
- Regolamento (CE) n. 2042/2003 del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
- Regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

*La certificazione degli operatori aerei*

La certificazione degli operatori aerei è disciplinata dalla normativa comunitaria (Regolamento (CE) n. 859/2008) che regola la condotta dei voli, l'organizzazione aziendale, la dotazione di strumenti ed equipaggiamenti, la gestione tecnica della flotta e le operazioni a terra.

Il **Certificato di Operatore Aereo (COA)** è requisito necessario per il rilascio

della Licenza di esercizio. Il COA contiene informazioni fondamentali per la tipologia di attività che la compagnia intende svolgere:

- **tipo di operazioni:** tipologia di attività che la compagnia è autorizzata a svolgere cioè trasporto pubblico di Passeggeri e/o merci; voli sanitari per servizio medico di emergenza con elicotteri (Hems);
- **tipo di aeromobili:** tipo di aeromobile e relativa tipologia di operazione autorizzata ad effettuare;
- **area delle operazioni:** indicazione dell'area in cui sono autorizzate le operazioni;
- **limitazioni speciali;**
- **autorizzazioni speciali.**

Rilasciata la certificazione, l'Enac vigila sull'operatore aereo attraverso attività di auditing, condotte da team di ingegneri, periti e ispettori di volo, relativamente all'organizzazione e al personale dell'impresa nonché sulle procedure, sui processi e sui prodotti aeronautici utilizzati.

**Nel 2010:**

**39** COA rinnovati

**232** COA rilasciati o variati

**61** COLA rilasciati o variati



*Il rilascio delle licenze aeronautiche*

L'Enac è responsabile del rilascio e rinnovo delle licenze aeronautiche (pilotaggio di aerei e di elicotteri). Le licenze rilasciate dall'Ente sono di tre tipologie:

- **licenza di pilota privato (PPL):** consente lo svolgimento di attività di volo a scopo turistico - ricreativo;
- **licenza di pilota commerciale (CPL):** permette di svolgere attività retribuita a bordo di aeromobili commerciali;
- **licenza di pilota di linea (ATPL):** autorizza a svolgere le funzioni di pilota in aeromobili impiegati in voli di trasporto pubblico di linea.

Licenze di pilotaggio (suddivise per tipologia) rilasciate dall'Enac nel corso del 2010

ATPL	J		N		Totale
	A	H	A	H	
	403	48	19	3	473

CPL	J		N		Totale
	A	H	A	H	
	287	109	11	12	419

PPL	J		N		Totale
	A	H	A	H	
	657	71	16	7	751

#### Legenda

ATPL: licenza pilota di linea  
 CPL: licenza pilota commerciale  
 PPL: licenza pilota privato  
 N: nazionale  
 J: Jar  
 H: elicottero  
 A: aereo



#### Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) n. 859/2008 del 20 agosto 2008 recante modifica del Regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili
- Regolamento (CE) n. 2042/2003 del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
- Regolamento Enac per le iscrizioni negli albi e nel registro del personale di volo del 21 ottobre 2003

Presso l'Enac sono tenuti **gli albi** e **il registro del personale di volo**, di cui l'Ente cura la gestione.

In particolare, l'Enac effettua le iscrizioni agli albi, verificando il possesso ed il mantenimento dei requisiti previsti, ed è responsabile dell'eventuale cancellazione dai registri.

Sono iscritti agli albi i piloti italiani ed i tecnici di volo; gli assistenti di volo sono, invece, inseriti all'interno del registro del personale di volo.

Attività	Anno 2009	Anno 2010
Iscrizioni albi piloti e tecnici di volo	478	218
Iscrizioni registro assistenti di volo	319	431
Estratti dagli albi e dal registro	1.166	1.243
Nomine a comandante	187	129
Cancellazione albi e registro	27	81

Gli esami utili a conseguire la licenza sono condotti da esaminatori in possesso di un'autorizzazione rilasciata dall'Enac che consente a soggetti esterni all'Ente di effettuare le prove ai candidati che aspirano ad ottenere una licenza o un'abilitazione. La certificazione di esaminatore presso un'organizzazione ha una durata pari a tre anni con possibilità di rinnovo.

**Nel 2010:**

**174** certificazioni rilasciate ad esaminatori velivolo

**86** certificazioni rilasciate ad esaminatori elicottero

*La certificazione degli handler*

Per garantire la sicurezza del volo è di fondamentale importanza non solo vigilare sul personale, le strutture e i sistemi connessi alla navigazione aerea, ma anche assicurare il corretto andamento di tutte le operazioni che si svolgono a terra. Per tale ragione l'Enac provvede alla certificazione degli **handler** o **prestatori di assistenza a terra**: le imprese che forniscono tutti i servizi che si rendono necessari quando un aeromobile, dopo l'atterraggio, raggiunge la propria posizione di parcheggio sul piazzale aeroportuale. Le operazioni svolte dagli handler sono essenziali ai fini della sicurezza del volo e richiedono particolare attenzione: il rifornimento del carburante, il corretto posizionamento del carico a bordo, la gestione dell'aeromobile. Gli handler assistono gli equipaggi nelle pratiche aeroportuali, nello sbarco dei Passeggeri, nella consegna del bagaglio e delle merci, nel rifornimento del combustibile. Si tratta di operazioni che devono essere svolte con qualsiasi condizione meteorologica, di giorno e di notte, ed in tempi ristretti considerato che un aeromobile, quando operativo, in genere non sosta in un aeroporto più di 50 minuti dal momento dell'atterraggio a quello del successivo decollo. L'efficienza degli handler è, perciò, uno dei fattori più importanti per la puntualità dei voli e per la qualità dei servizi erogati ai Passeggeri, soprattutto nei periodi in cui si registra una maggiore densità di traffico aeroportuale. A seguito di normative comunitarie, da alcuni anni l'attività di handling è **liberalizzata**. La certificazione effettuata dall'Enac ha quindi l'obiettivo di accertare l'idoneità tecnica dell'impresa, verificando che l'organizzazione, il personale e le attrezzature siano adatti a svolgere le attività di assistenza a terra. Aspetto particolarmente importante della certificazione è la verifica della professionalità

del personale: è fondamentale che gli operatori che prestano assistenza a terra conoscano le procedure applicate dalla compagnia aerea assistita, gli aeromobili e le regole di *safety* e *security* che sono vigenti in ciascun aeroporto.

Già dal 2007, l'Enac ha introdotto la certificazione delle imprese che effettuano attività di handling, ponendo l'Italia all'avanguardia in questo settore: gli handler sono certificati dalle singole direzioni aeroportuali in base ad una **procedura standardizzata**.

Questa attività non si esaurisce con il rilascio del certificato, ma continua per tutto il tempo di attività dell'impresa: è, infatti, previsto un periodico rinnovo della certificazione che comporta una **sorveglianza continua** sugli handler. Il compito è svolto dagli ispettori Enac delle direzioni aeroportuali che, secondo criteri determinati su scala nazionale, programmano l'esecuzione di ispezioni ed audit periodici sia sull'organizzazione dell'handler che sull'esecuzione delle loro attività. Nel caso in cui emergano rilievi negativi, l'Enac, a seconda della loro portata, chiede l'esecuzione di azioni correttive e, nei casi più gravi, sospende per un determinato periodo o revoca la certificazione.

Nell'ottica di garantire l'uniformità delle attività di controllo, l'Enac si occupa di individuare i **bisogni formativi** degli ispettori aeroportuali in materia di handling e conseguentemente di erogare **corsi di formazione di base e specialistici**.

**Nel 2010:**

**247** handler certificati e sottoposti alla sorveglianza dell'Enac

## I servizi di handling

Il termine **handling** individua una serie di servizi finalizzati ad assicurare il corretto funzionamento del sistema aeroportuale.

Questi servizi, infatti, sono alla base della gestione efficiente e coordinata delle attività che si svolgono presso gli aeroporti: elementi fondamentali per garantire agli utenti un servizio di trasporto aereo di alta qualità.

L'elenco delle attività che rientra in questa definizione è specificato a livello comunitario dalla Direttiva n. 67/96/CE, recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n. 18 del 1999:

- assistenza a terra e supervisione;
- assistenza Passeggeri;
- assistenza bagagli;
- assistenza merci e posta;
- assistenza operazioni in pista;
- assistenza pulizia e servizi di scalo;
- assistenza carburante e olio;

- assistenza ristorazione e catering;
- assistenza trasporto a terra;
- assistenza operazioni aeree e gestione equipaggi;
- assistenza manutenzione dell'aereo.

#### Normativa di riferimento

- Circolare Enac APT 02A del 25 gennaio 2007 - Accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra. Accertamenti di idoneità, Certificazione e Sorveglianza dei Prestatori di Servizi negli aeroporti - Limitazioni e deroghe
- Regolamento Enac per il rilascio del Certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra dell'8 novembre 2006
- Decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18 - Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità
- Direttiva n. 67/96/CE del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità
- Legge del 10 ottobre 1990, n. 287 recante norme per la tutela del mercato e della concorrenza
- Codice della Navigazione

#### *La certificazione di imprese e addetti alla Security*

L'Enac verifica i requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e degli addetti alla sicurezza congiuntamente al Dipartimento di Pubblica Sicurezza presso il Ministero dell'Interno.

Per le **imprese di sicurezza** che risultano già in possesso di una licenza rilasciata dal Prefetto competente per territorio, le verifiche condotte dall'Enac si concentrano sulla pianificazione di progetti formativi per il personale, sulle modalità e sulla periodicità attraverso cui l'organizzazione effettua i controlli di qualità al suo interno e sulla sua solidità finanziaria.

L'accertamento del possesso dei requisiti professionali degli **addetti alla sicurezza** è invece effettuato da una Commissione aeroportuale nominata dal direttore aeroportuale competente territorialmente e composta da rappresentanti dell'Enac, da rappresentanti dell'Ufficio di Polizia di Frontiera, da un esperto di tecniche di rilevazione e da un esperto di lingua inglese. La certificazione è rilasciata in base alla specifica mansione svolta dal momento che esistono differenti livelli operativi:

- direttore tecnico;
- supervisore;
- addetto ai controlli delle merci;
- addetto ai controlli di sicurezza della posta;
- addetto ai controlli di sicurezza del catering e delle provviste di bordo;
- qualifica di guardia giurata particolare.

L'Enac provvede, inoltre, all'erogazione dei corsi di formazione previsti per i diversi livelli operativi e garantisce la validità dei processi formativi attraverso la certificazione di coloro che effettuano la supervisione dei corsi.

Il mantenimento dei requisiti per il possesso del certificato viene costantemente accertato: l'addetto deve dimostrare, tra le altre cose, di possedere i requisiti fisici e psichici necessari allo svolgimento delle attività cui è preposto ogni 5 anni. Nel caso in cui siano accertati la mancanza, il non mantenimento dei requisiti o il verificarsi di gravi negligenze, la certificazione può essere sospesa o revocata. La certificazione rilasciata agli addetti è valida in tutti gli aeroporti dotati della medesima tecnologia utilizzata ai fini della security.

#### ***L'attività di sorveglianza per la sicurezza del volo***

L'attività di vigilanza e controllo sugli aeromobili e sul personale di volo si rende necessaria per poter garantire gli standard di sicurezza accertati al momento della certificazione. L'Enac ha perciò attivato diversi programmi di sorveglianza che consentono di monitorare sia gli operatori nazionali sia gli operatori esteri in transito sul territorio italiano, garantendo un aggiornamento costante dei dati relativi alla sicurezza degli aeromobili.

#### *L'attività ispettiva sugli operatori esteri di trasporto aereo: il Programma SAFA e la Black List*

L'Autorità nazionale di vigilanza e controllo del trasporto aereo di ogni Stato membro dell'Unione europea ha il compito di accertare l'idoneità tecnica ed operativa dei vettori aerei nazionali e di verificare che essi rispettino gli standard di sicurezza.

In base alla Convenzione di Chicago ogni Stato ha anche la facoltà di effettuare verifiche sui vettori esteri che operano presso i propri scali. È con tale premessa che, in ambito europeo, nasce il **Programma di sorveglianza sugli operatori esteri SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)**. Il Programma, inizialmente condotto su base volontaria dai Paesi aderenti all'Enac, con la Direttiva n. 2004/36/CE recepita dall'Italia con decreto legislativo n. 192 del 2007 e successivamente modificata dalla Direttiva n. 2008/49/CE, è diventato obbligatorio per gli Stati membri dell'Unione europea ed è attualmente gestito dall'Easa.

Il Programma SAFA prevede, per ciascuno Stato membro dell'Unione europea, la possibilità di effettuare ispezioni, a campione o secondo un programma prestabilito, degli aeromobili di operatori esteri (comunitari e non) presso gli aeroporti sul proprio territorio.

Il Programma consente di procedere alla verifica della documentazione dell'ae-

romobile, dell'operatore e degli equipaggi e di accertare le condizioni dell'aeromobile mediante un'ispezione esterna. In caso di mancata rispondenza agli standard di sicurezza, l'Autorità aeronautica locale (l'Enac, per l'Italia) può chiedere la rettifica degli inconvenienti riscontrati prima della partenza dell'aeromobile. L'attività ispettiva prosegue con quella di *reporting*: i rilievi fatti vengono inseriti in un rapporto e i dati registrati confluiscono in un unico database europeo consultabile da ciascun Stato membro.

L'Enac partecipa al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione europea (**ASC - Air Safety Committee**) che si occupa, tra l'altro, della gestione del Programma SAFA e prende parte ai diversi gruppi di lavoro istituiti in ambito europeo allo scopo di perfezionare e standardizzare l'attività di sorveglianza, quali l'ESSG (*European SAFA Expert Steering Group*) e il *SAFA Procedures Working Group*.

I dati raccolti attraverso il Programma SAFA sono utilizzati dagli Stati membri come informazioni utili per la compilazione della **Black List** comunitaria.

La Black List, nata nel 2006 da un'iniziativa dell'Unione europea, vuole essere uno strumento di tutela del Passeggero dai rischi legati al volo: la lista nera segnala, infatti, le compagnie aeree extracomunitarie che non soddisfano i requisiti di sicurezza stabiliti a livello comunitario ed impone ai vettori indicati divieto operativo su tutto il territorio della Comunità.

L'aggiornamento periodico della lista consente di fornire ai Passeggeri informazioni sempre attuali in materia di sicurezza.

È possibile conoscere l'elenco dei vettori inseriti nella Black List visitando il sito istituzionale dell'Enac.

**Nel 2010:**

**826** ispezioni SAFA svolte

*La sorveglianza sugli operatori nazionali di trasporto aereo e il Programma SANA*

Quale Ente di controllo sull'aviazione civile italiana, l'Enac svolge una costante attività ispettiva sugli aeromobili in uso alle compagnie aeree nazionali. Con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente tale attività, il piano nazionale di sorveglianza degli operatori aerei è stato affiancato da un programma di ispezioni di rampa ispirato al Programma SAFA.

Il 10 dicembre 2007 è stato avviato il **Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft)**. Il Programma prevede lo svolgimento di ispezioni di rampa sugli aeromobili inseriti nel registro nazionale italiano per verificare la loro rispondenza agli standard di sicurezza richiesti. Se le modalità esecutive delle ispezioni sono simili a quelle definite nell'ambito del Programma SAFA, la

gestione del Programma è esclusivamente a cura dell'Enac che provvede ad una pianificazione centralizzata delle ispezioni per favorire l'omogeneità degli interventi condotti sul territorio nazionale.

#### Nel 2010:

352 ispezioni SANA svolte

#### Normativa di riferimento

- Direttiva n. 2008/49/CE del 16 aprile 2008 recante modifica dell'allegato II della Direttiva n. 2004/36/CE per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari che modifica e integra la Direttiva n. 2004/36/CE del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari
- Decreto legislativo del 6 novembre 2007 n. 192, recante l'attuazione della direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari
- Regolamento (CE) n. 768/2006 del 19 maggio 2006 recante attuazione della direttiva 2004/36/CE del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari e relativo alla gestione del sistema informativo
- Regolamento (CE) n. 473/2006 del 22 marzo 2006 che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del Regolamento (CE) n. 2111/2005 del 14 dicembre 2005
- Regolamento (CE) n. 2111/2005 del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai Passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE
- Easa Guidance Material on qualification of SAFA inspectors
- Easa Guidance Material on SAFA Ramp Inspections Procedures
- Easa Guidance Material on SAFA National Coordinator

#### *La prevenzione per la sicurezza del volo e le linee programmatiche per il miglioramento della sicurezza*

Garantire la sicurezza del volo è uno dei compiti istituzionali dell'Enac. Per perseguire al meglio gli obiettivi fissati dalla propria mission, l'Ente ha sviluppato un **approccio** che non è solo **reattivo** ma **proattivo**, ovvero capace di prevenire le criticità del trasporto aereo. Ciò ha comportato l'implementazione di diversi strumenti finalizzati alla razionalizzazione e all'analisi di dati e trend che consentono di individuare con anticipo le potenziali cause di rischio aeronautico.

## I Notam, strumento di prevenzione volto a garantire la sicurezza dello spazio aereo

Attività utile a prevenire le criticità che possono riguardare il trasporto aereo è l'emissione dei Notam, avvisi distribuiti mediante sistemi di telecomunicazione contenenti informazioni relative allo stato di un impianto aeronautico, di un servizio, di una procedura e alle condizioni di pericolo per la navigazione aerea, la cui tempestiva conoscenza è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo.

Quale autorità di regolazione tecnica, l'Enac rende disponibili le informazioni aeronautiche relative al territorio nazionale che riceve da diversi soggetti, quali l'Aeronautica Militare, i fornitori di servizi della navigazione aerea e i gestori di aeroporti certificati.

Lo **State Safety Programme (SSP)** è il programma di sicurezza nazionale, che sarà obbligatorio a partire dal 2011 per tutti gli Stati membri aderenti all'Icao, nel quale si inseriscono le molteplici azioni volte a garantire livelli ottimali di sicurezza nell'aviazione civile.

## State Safety Programme

Lo **State Safety Programme** è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza.

Il Programma è elaborato dall'Autorità dell'aviazione civile di ogni Stato membro dell'Icao (l'Enac per l'Italia) secondo le indicazioni dell'organizzazione internazionale ed è utilizzato dallo Stato per verificare il funzionamento dell'intero sistema dell'aviazione civile secondo un approccio che non si limita ad appurare la rispondenza del sistema ai regolamenti (*compliance-based*), ma intende accertarne le effettive prestazioni (*performance-based*).

Lo State Safety Programme comprende le seguenti tre macroattività:

- individuazione e selezione degli obiettivi di sicurezza;
- misurazione dello stato attuale attraverso gli indicatori selezionati;
- determinazione del livello di sicurezza accettabile.

Dal momento che il Programma definisce i livelli di sicurezza ritenuti sostenibili per il sistema nazionale, deve essere condiviso e sostenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche al fine di garantire le risorse necessarie alla sua attuazione.

Tra gli strumenti utilizzati dallo State Safety Programme, il **Safety Management System** è certamente uno dei più importanti.

Attivato congiuntamente all'SSP, il 24 novembre 2006, il Safety Management System rappresenta un innovativo sistema di gestione della sicurezza in ambito aeroportuale.

Dall'anno 2008 in Italia, e per la prima volta anche in Europa, è attivo un sistema elettronico di segnalazione di eventi aeronautici: l'**eE-MOR (Electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting)**.

Il sistema, che è stato progettato e realizzato dall'Enac in applicazione della Direttiva europea n. 2003/42/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo n. 213 del 2006, consente la raccolta e l'analisi di segnalazioni relativamente ad ogni evento che possa compromettere la sicurezza del volo.

Il Sistema si propone quale strumento di condivisione, tra autorità e industria del trasporto aereo, dei principi di prevenzione degli incidenti aeronautici, consentendo una riclassificazione di tutti gli eventi secondo principi condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.

L'eE-MOR introduce un approccio nuovo ai temi della sicurezza che, in nome di una *no penalty policy*, ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici e non la determinazione di colpe o responsabilità. Il Sistema è stato ritenuto innovativo e di considerevole rilievo dai rappresentanti della Commissione europea, dell'Easa, dell'Icao e della Iata.

Nel 2010 l'Enac ha attuato pienamente le funzionalità del sistema eE-MOR, in linea con gli obiettivi strategici dell'Icao ed europei. Un'importante novità introdotta è l'utilizzo di una modalità di segnalazione e trasmissione dei dati via web con il sistema denominato WEBDAS. È stata messa in campo un'intensa attività di comunicazione con lo scopo di sensibilizzare gli operatori sui vantaggi dell'utilizzo di tale sistema di segnalazione per il miglioramento del flusso delle informazioni di *safety*.

Questa attività di comunicazione ed informazione è proseguita con la produzione della nuova circolare Enac GEN 01A - Segnalazione obbligatoria all'Enac degli incidenti, inconvenienti gravi ed eventi aeronautici all'Enac.

#### Normativa di riferimento

- Circolare Enac GEN 01A del 22 novembre 2010 - Segnalazione obbligatoria degli incidenti, inconvenienti gravi ed eventi aeronautici all'Enac
- Decreto legislativo del 2 maggio 2006, n. 213 recante l'attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile
- Direttiva n. 2003/42/CE del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

## 3.4 La tutela dei diritti del Passeggero

### 3.4.1 *Gli obiettivi*

Attraverso la verifica dell'applicazione della normativa comunitaria e nazionale e le attività di informazione e comunicazione, l'Enac persegue i seguenti obiettivi a tutela dei diritti del Passeggero:

- assicurare adeguati livelli qualitativi e quantitativi dei servizi aeroportuali, vigilando sul rispetto della Carta dei Servizi aeroportuali e della Carta dei Diritti del Passeggero;
- migliorare la puntualità dei voli e la regolarità dei servizi aeroportuali attraverso un'azione concertata tra i diversi attori aeroportuali;
- tutelare il diritto alla mobilità in caso di sciopero nel settore del trasporto aereo;
- vigilare sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale.

### 3.4.2 *Le attività realizzate*

#### *La Carta dei Servizi aeroportuali*

La Carta dei Servizi aeroportuali è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi che il gestore aeroportuale si impegna a garantire ai Passeggeri.

Attraverso questo documento, redatto sulla base delle linee guida emanate dall'Enac, le società di gestione assumono precisi impegni circa il livello dei servizi offerti.

Gli standard qualitativi e quantitativi garantiti dal gestore aeroportuale sono rilevati attraverso il monitoraggio di alcuni indicatori appositamente individuati.

I fattori di qualità di maggiore impatto determinati dall'Enac sono:

- regolarità del servizio
- pulizia e condizioni igieniche;
- comfort e qualità dell'informazione al pubblico;
- servizi per i Passeggeri a ridotta mobilità;
- aspetti relazionali e comportamentali.

In ogni aeroporto è presente una **Unità di gestione della Carta dei Servizi**, presieduta dal direttore aeroportuale e composta da rappresentanti dell'Enac, della società di gestione, delle compagnie aeree operanti sullo scalo e degli altri operatori aeroportuali.

L'Unità ha il compito di verificare la rispondenza fra i livelli qualitativi rilevati e

quelli previsti nella Carta dei Servizi. Le carte, redatte dai singoli aeroporti, sono pubblicate con cadenza annuale, in seguito all'approvazione dell'Enac.

Con l'obiettivo di individuare, in maniera condivisa, le azioni più opportune per migliorare i servizi, è stato istituito il **Comitato per il miglioramento della qualità dei servizi aeroportuali**.

Il Comitato, coordinato da un funzionario dell'Enac e composto da rappresentanti della società di gestione, delle compagnie aeree e degli handler operativi sull'aeroporto, monitora con cadenza mensile i servizi aeroportuali attraverso i dati forniti dal gestore.

L'Enac ha individuato 7 indicatori, selezionati fra quelli della Carta dei Servizi, utili a verificare il livello qualitativo dei servizi di maggiore rilevanza per l'utenza:

- 1) tempo di attesa ai banchi accettazione;
- 2) tempo di attesa ai posti di controllo *security*;
- 3) tempo di attesa al controllo passaporti;
- 4) numero di bagagli disguidati per malfunzionamento del BHS/HBS (sistemi di smistamento e di ispezione dei bagagli da stiva);
- 5) tempo di riconsegna primo e ultimo bagaglio;
- 6) percezione pulizia toilette;
- 7) ritardi nella partenza degli aeromobili.

Il Comitato provvede, inoltre, all'analisi di:

- report giornaliero fornito dal gestore sulle attività aeroportuali;
- reclami dei Passeggeri pervenuti all'Enac e alle società di gestione aeroportuale;
- rilievi degli ispettori dell'Enac;
- ogni altra segnalazione pervenuta.

#### Normativa di riferimento

- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998 recante lo schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 recante i principi sull'erogazione dei servizi pubblici
- Codice della Navigazione

Le Carte dei Servizi		
Nel corso del 2010, l'Enac ha approvato le seguenti Carte dei Servizi aeroportuali		
Alghero	Genova	Reggio Calabria
Ancona	Grosseto	Rimini
Bari - Brindisi	Lamezia Terme	Roma Ciampino
Bergamo - Orio al Serio	Milano Linate	Roma Fiumicino
Bologna	Milano Malpensa	Siena
Bolzano	Napoli	Torino
Brescia	Olbia	Trapani
Cagliari	Palermo	Treviso
Catania	Parma	Trieste - Ronchi dei Legionari
Crotone	Perugia	Venezia
Firenze	Pescara	Verona
Forlì	Pisa	

Di seguito si riportano i grafici dei dati rilevati dal Comitato per il miglioramento della qualità dei servizi aeroportuali in base ai 7 indicatori di qualità utilizzati per monitorare il livello dei servizi erogati. I dati si riferiscono a tre dei principali scali per traffico Passeggeri del Paese selezionati per area geografica

#### Legenda dei grafici seguenti

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

**Bagagli disguidati:** l'indicatore rappresenta il numero dei bagagli che non vengono imbarcati sul volo di destinazione ogni 1000 bagagli transitati.

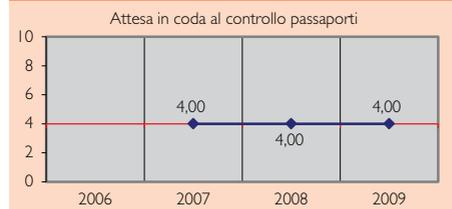
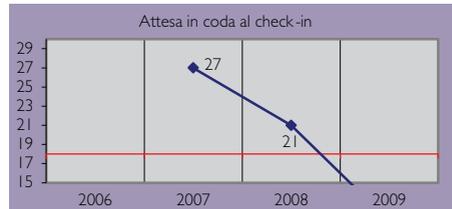
**Tempi di riconsegna bagagli (primo e ultimo):** l'indicatore rappresenta il tempo medio per la riconsegna del primo e ultimo bagaglio del volo, misurato in minuti.

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

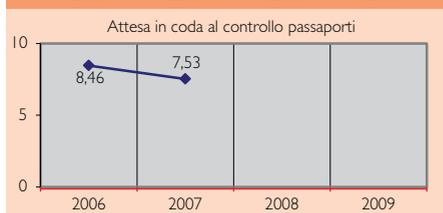
**Attesa coda al check in:** l'indicatore rappresenta il tempo di attesa (in minuti) di un Passeggero dal posizionamento in coda al suo arrivo davanti al banco di registrazione.

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

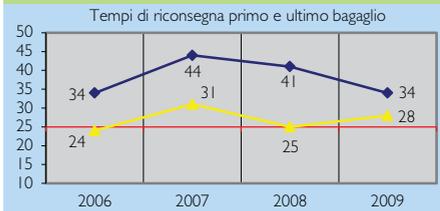
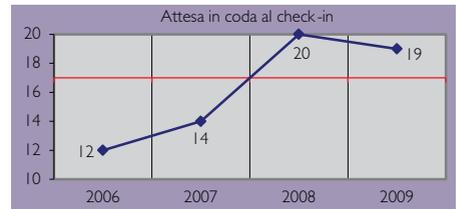
Milano Malpensa	2006	2007	2008	2009
Ritardi nei voli dovuti al Gestore aeroportuale		1,7	0,5	0,4
Bagagli disguidati complessivi		1,4	0,9	0,8
Tempi di riconsegna del primo bagaglio		35	27	24
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio		52	38	31
Percezione del livello di pulizia delle toilette		86	86	89
Attesa in coda al check-in		27	21	11
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli		10	9	8
Attesa in coda al controllo passaporti		4	4	4



Roma Fiumicino	2006	2007	2008	2009
Ritardi nei voli dovuti al Gestore aeroportuale	0,13	0,29	0,51	0,23
Bagagli disguidati complessivi	0,49	0,82	0,48	0,35
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	31,56	34,44	34,13	36,28
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	41,36	45,19	43,46	45,01
Percezione del livello di pulizia delle toilette	68,95	74,2	64,8	54,8
Attesa in coda al check-in	30,14	18,56	23,54	20,06
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	8,09	11,26	9,15	9,53
Attesa in coda al controllo passaporti	8,46	7,53		



Catania	2006	2007	2008	2009
Ritardi nei voli dovuti al Gestore aeroportuale	2	4,5	3,8	2,6
Bagagli disguidati complessivi	0,4	0,5	0,25	0,2
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	24	31	25	28
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	34	44	41	34
Percezione del livello di pulizia delle toilette	60	79	88	90
Attesa in coda al check-in	12	14	20	19
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	8	19	15	12
Attesa in coda al controllo passaporti	5	5	15	10



## *La Carta dei Diritti del Passeggero*

Il Codice della Navigazione (art. 687) affida all'Enac **la tutela dei diritti del Passeggero e della qualità dei servizi**.

Infatti, l'Enac è stato designato **organismo responsabile** dell'applicazione in Italia della normativa comunitaria per la tutela dei diritti del Passeggero e della disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni in materia.

La tutela dei diritti di cui il Passeggero gode non può essere perseguita senza una loro effettiva conoscenza: per questa ragione l'Enac si è impegnato in un'attività di divulgazione, predisponendo appositi materiali informativi.

La Carta dei Diritti del Passeggero è una guida che contiene informazioni per l'utente in caso di disservizi. Redatta per la prima volta nel 2001 e giunta nel 2009 alla sua 6<sup>a</sup> edizione, la Carta è stata distribuita negli aeroporti italiani, con una tiratura complessiva di oltre mezzo milione di copie.

L'ultima edizione, presentata nel marzo 2009, è stata aggiornata tenendo conto delle recenti disposizioni europee sui diritti dei Passeggeri diversamente abili e del regolamento per il trasporto dei liquidi a bordo degli aeromobili. Contiene, inoltre, la nuova sezione "Tariffe Trasparenti" che consente ai Passeggeri di conoscere tutte le voci di costo che compongono il prezzo finale del biglietto aereo. È costantemente aggiornata la versione on-line sul sito internet dell'Ente.

Con l'obiettivo di garantire l'informazione a tutti i Passeggeri, anche alle persone con limitazioni sensoriali, l'Enac ha pubblicato nel 2010, prima Autorità in Europa, la **Carta dei Diritti del Passeggero in caratteri "Braille"** a favore dei Passeggeri con disabilità visiva totale. Stampata in 200 copie la Carta braille è stata messa a disposizione dei Passeggeri non vedenti per la sua consultazione presso la "Sala Amica" di tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico civile.

Nel corso del 2010 è stata predisposta la versione in "**Braille**" della "**Safety Briefing Card**", la scheda con le istruzioni di sicurezza consultabile a bordo degli aerei. L'Enac, sempre al fine di fornire agli utenti del trasporto aereo informazioni di servizio utili, dettagliate ed esaustive, ha aggiornato nel 2010 la versione in italiano e in inglese dei manifesti della Carta dei Diritti del Passeggero affissi in tutti gli aeroporti aperti al traffico civile ed ha pubblicato una seconda edizione della Guida Rapida "Conosci i tuoi Diritti" opuscolo diffuso in forma capillare sul territorio. Entrambi questi strumenti di informazione tengono conto dei nuovi diritti introdotti dal Regolamento comunitario per i Passeggeri diversamente abili o a mobilità ridotta che intendono usufruire del mezzo aereo.

Carta dei Diritti del Passeggero in caratteri Braille



Safety Briefing Card in caratteri Braille



Nel 2010 l'Enac ha organizzato **corsi di formazione** al proprio personale presso le sedi aeroportuali finalizzati a garantire il rispetto della Carta dei diritti e ad assicurare la qualità dei servizi. Infatti, l'Ente svolge **attività di vigilanza** presso gli aeroporti per verificare la corretta applicazione dei regolamenti in materia di tutela dei diritti attraverso ispezioni periodiche.

### **La trattazione dei reclami**

In caso di **negato imbarco (overbooking)**, **cancellazione** o **ritardo prolungato del volo**, il Passeggero deve inoltrare il proprio reclamo alla compagnia aerea e/o al tour operator con i quali si è stipulato il contratto di trasporto (Regolamento (CE) n. 261/2004).

Nel caso in cui alle richieste inoltrate non vengano fornite risposte entro sei settimane o queste non siano ritenute adeguate, si potrà presentare reclamo:

- alle sedi Enac dell'aeroporto nazionale dove si è verificato il disservizio, oppure dove il volo è atterrato per i disservizi occorsi in Paesi terzi, cioè al di fuori dell'Unione europea, della Norvegia, dell'Islanda e della Svizzera
- ai competenti organismi responsabili nel caso di disservizi occorsi invece in partenza da un Paese dell'Unione europea, dalla Norvegia, dall'Islanda e dalla Svizzera o per i voli in arrivo da Paesi terzi verso l'Unione europea (compresi Norvegia, Islanda e Svizzera).

Il reclamo può essere inviato all'Enac utilizzando il modulo on-line disponibile sul portale dell'Ente.

Nei casi di disservizi relativi ai **diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta**, il Passeggero può inviare eventuali richieste alla compagnia aerea con la quale si è stipulato il contratto di trasporto e/o alle società di gestione dell'aeroporto interessato (Regolamento (CE) n. 1107/2006). Il reclamo, inoltre, può essere inviato all'Enac utilizzando il modulo on-line disponibile sul portale dell'Ente o, in alternativa, alla struttura Carta dei Diritti dell'Ente per posta (viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma), via fax (al numero 06 44596493) o via e-mail ([pax.disabili@enac.gov.it](mailto:pax.disabili@enac.gov.it)).

L'Enac, ricevuto il reclamo, si accerta che rientri tra i casi previsti dai regolamenti comunitari e nelle sue competenze nazionali.

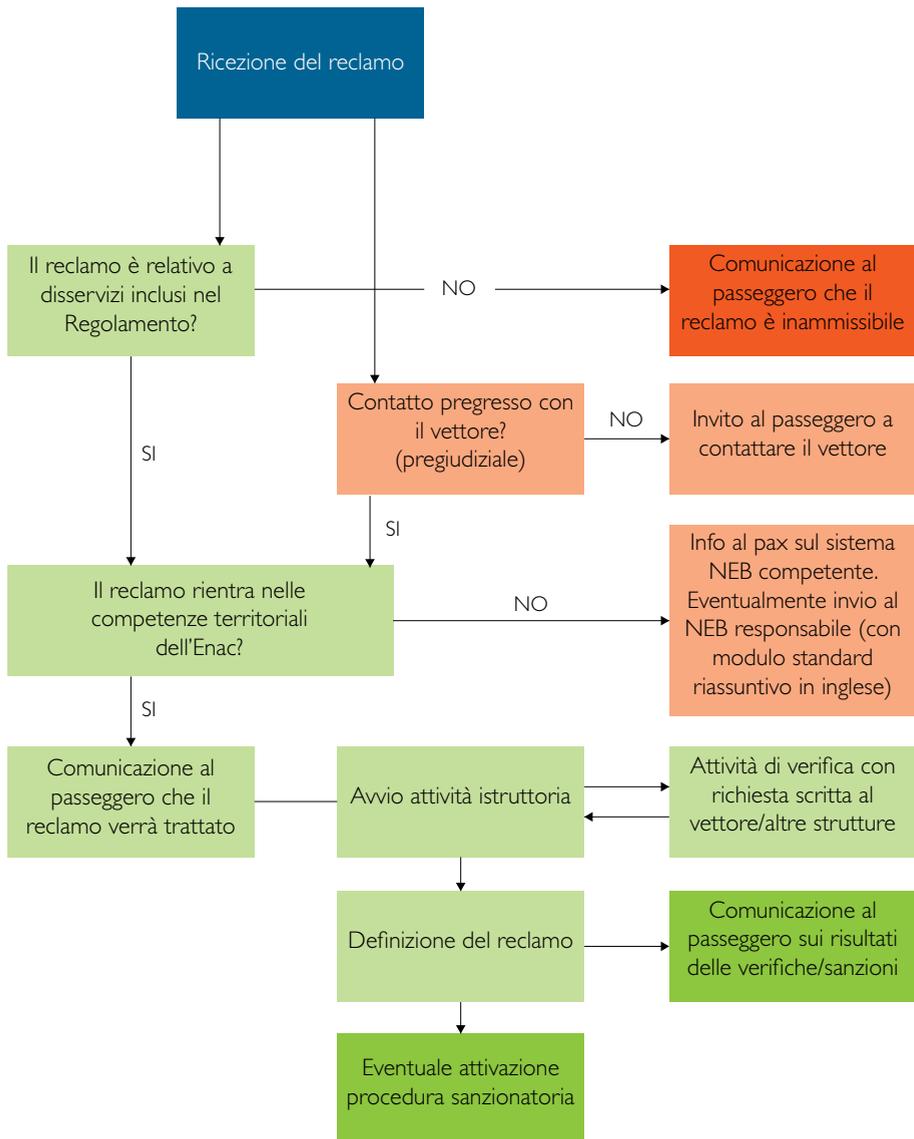
Quando il reclamo è accolto, viene comunicato al Passeggero l'avvio della procedura di verifica che l'Ente conduce coinvolgendo le proprie strutture interne e i soggetti esterni, di volta in volta, interessati.

Infine, il Passeggero è informato dei risultati e di eventuali procedure sanzionatorie avviate dall'Enac.

La figura che segue rappresenta il processo della gestione dei reclami presso

l'Ente dalla fase di ricezione sino a quella di eventuale attivazione della procedura sanzionatoria.

*Procedura di gestione dei reclami del Passeggero presso l'Enac  
per i disservizi inclusi nel Reg. CE n. 261/04 e nel Reg. CE 1107/06*



Per agevolare l'invio delle segnalazioni e dei reclami all'Enac, sono disponibili sul portale dell'Ente tre diversi moduli da compilare direttamente on-line per i reclami relativi a: presunti disservizi previsti dai regolamenti comunitari ed altri aspetti riguardanti la qualità dei servizi aeroportuali.

*Carta Diritti del Passeggero - Modulo di reclamo per negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato (Regolamento CE 261/2004)*



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

[Home](#) > [I Diritti dei Passeggeri](#) > [La Carta dei Diritti del Passeggero](#) > [Reclami](#) > Modulo reclamo

---

## CARTA DIRITTI DEL PASSEGGERO

### Modulo di reclamo per negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato (Regolamento CE 261/2004)

Le ricordiamo che il reclamo deve essere inviato in primo luogo alla compagnia aerea.

Se la compagnia aerea non risponde entro sei settimane oppure risponde in modo non soddisfacente potrete presentare reclamo all'ENAC che ha **potere di irrogare sanzioni amministrative** nei confronti delle compagnie aeree che risultano inadempienti.

Il reclamo del Passeggero attiva le verifiche dell'Ente volte all'accertamento, ai fini sanzionatori, di possibili violazioni; esso contribuisce inoltre al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza.

I risultati degli accertamenti effettuati vengono comunicati al Passeggero.

**Il reclamo alla compagnia aerea è già stato inviato?**

NO

SI  quando

SI, la risposta della compagnia aerea non è stata soddisfacente



Carta Diritti del Passeggero - Modulo di reclamo sul mancato rispetto del Regolamento CE 1107/2006 relativo ai Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta



[Home](#) > [I Diritti dei Passeggeri](#) > [Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta](#) > [Reclami](#)  
 > Modulo reclamo

---

## CARTA DIRITTI DEL PASSEGGERO

### Modulo di reclamo sul mancato rispetto del Regolamento CE 1107/2006 relativo ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta.

Al fine di semplificare la valutazione della Sua segnalazione, Le ricordiamo che il reclamo deve essere inviato:

- alla **Compagnia Aerea**  
per problematiche verificatesi nelle fasi di Acquisto/prenotazione e Assistenza a bordo;
- alla **Società di Gestione**  
per problematiche verificatesi nelle fasi di Assistenza a terra.

Potrà inoltre presentare reclamo all'ENAC in qualità di Organismo designato italiano per l'applicazione del Regolamento.

Si ricorda che i campi contrassegnati dall'asterisco rosso sono obbligatori.

**Il reclamo è già stato inviato?**

**alla Compagnia Aerea**

NO

SI  quando

**alla Società di Gestione**

NO

SI  quando

**Reclamo presentato da**

nome\*

cognome\*

residenza\*

città\*

cap\*

**Responsabilità del disservizio\***

punto vendita   
(acquisto/prenotazione)

assistenza a terra

assistenza a bordo



[Home](#) > [I Diritti dei Passeggeri](#) > [La Carta dei Diritti del Passeggero](#) > [Segnalazioni](#)  
> Modulo segnalazione disservizi

## CARTA DIRITTI DEL PASSEGGERO

### Modulo segnalazione/ suggerimenti

Eventuali segnalazioni/suggerimenti per disservizi occorsi negli aeroporti nazionali quali, ad esempio, la ritardata consegna, il danneggiamento o lo smarrimento del bagaglio registrato, il malfunzionamento dell'Ufficio Relazioni con la Clientela oppure problematiche relative alla qualità dei servizi offerti dalla società di gestione dell'aeroporto, consentono all'ENAC di rilevare criticità ed esigenze degli utenti per il costante miglioramento dei servizi prestati dagli Operatori del trasporto aereo.

**Avvertenza:** questo Modulo non sostituisce le modalità di reclamo nei confronti delle compagnie aeree come indicato nella Carta dei Diritti del Passeggero e nella [Guida Rapida Conosci i Tuoi Diritti](#)

#### Segnalazione eseguita da

nome\*   
cognome\*   
residenza   
città   
cap   
nazione   
telefono   
fax   
e-mail

#### In occasione del volo

compagnia aerea   
numero del volo   
data del volo     
partenza   
destinazione   
scalo intermedio   
orario

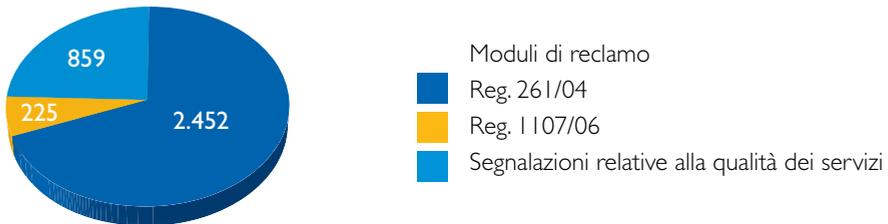
#### Dati della segnalazione

aeroporto

**Nel 2010:**

Oltre **3.500** moduli raccolti e trattati di cui **2.452** moduli di reclamo per Reg. 261/04, **225** per Reg. 1107/06, **859** per segnalazioni relative alla qualità dei servizi

Oltre **4.000** e-mail ricevute e trattate



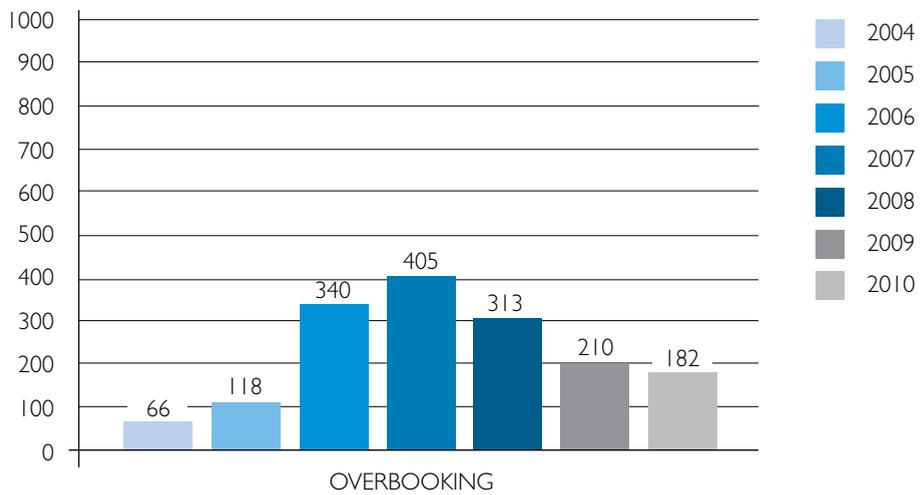
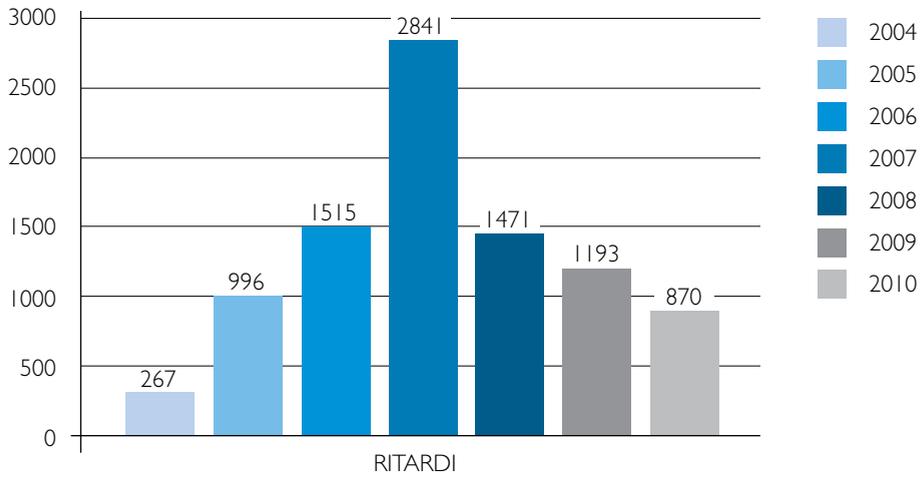
La seguente tabella rappresenta il numero di reclami ricevuti dall'Enac negli anni 2004-2010 relativi ai disservizi per i quali il Regolamento (CE) n. 261/04 offre tutela:

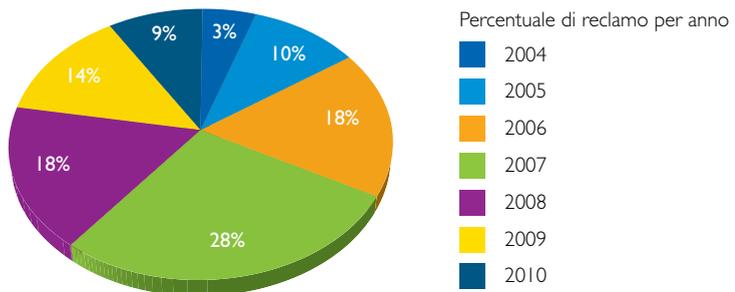
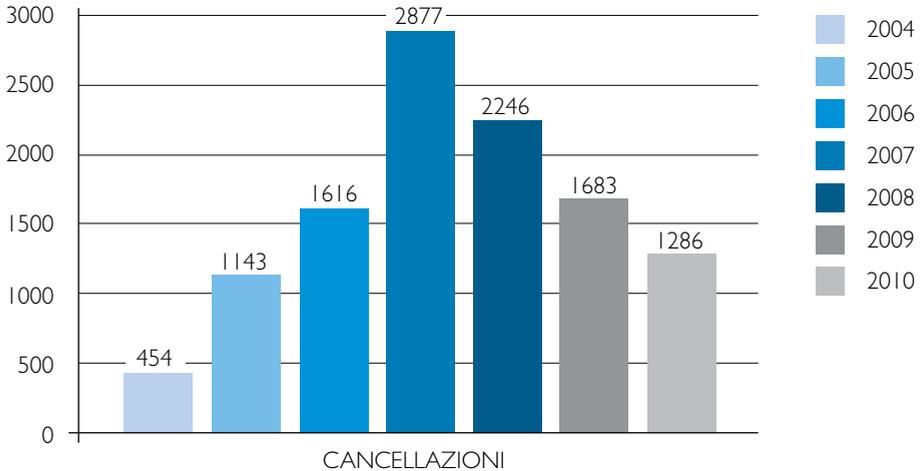
- overbooking, art. 4
- cancellazioni, art. 5
- ritardi, art. 6

*Reclami dei Passeggeri con raffronto 2004-2010*

Anno	Ritardi		Cancellazioni		Overbooking		Varie*		Totale
2004	267	27%	454	45%	66	7%	218	22%	1005
2005	996	33%	1143	38%	118	4%	717	24%	2974
2006	1515	30%	1616	32%	340	7%	1627	32%	5098
2007	2841	35%	2877	36%	405	5%	1960	24%	8083
2008	1471	29%	2246	45%	313	6%	1007	20%	5037
2009	1193	31%	1683	43%	210	5%	800	21%	3886
2010	870	34%	1286	50%	182	7%	221	9%	2559

\* Comprensivo di segnalazioni relative a: qualità dei servizi aeroportuali, danneggiamento e perdita bagagli da stiva, pacchetti tutto compreso.





#### Normativa di riferimento

- Decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 24 recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo
- Decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69 recante le disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai Passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato
- Regolamento (CE) n. 1107 del 5 luglio 2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo
- Regolamento (CE) n. 261 dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai Passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato
- Codice della Navigazione

Assistenze erogate negli anni 2009-2010 - Reg. (CE) 1107/2006  
 Numero globale sul territorio nazionale

Tipo di assistenza	2009		2010	
	Prenotate	Non prenotate	Prenotate	Non prenotate
BLND	7.988	4.215	9.889	5.493
WCHR	142.172	108.492	180.891	113.750
WCHS	124.350	53.424	146.325	72.280
WCHC	60.727	21.191	76.079	32.293
DEAF	3.536	3.528	7.076	5.176
DPNA	1.011	711	1.054	4.300
<b>Totale</b>	<b>347.615</b>	<b>198.988</b>	<b>421.314</b>	<b>233.292</b>
<b>Totale generale per anno</b>	<b>542.384</b>		<b>654.606</b>	

**Legenda**

**BLND:** pax ipovedenti o ciechi

**WCHR:** pax che non possono percorrere lunghe distanze, ma possono salire e scendere le scale e muoversi in autonomia

**WCHS:** pax che non possono percorrere lunghe distanze, e che non possono salire e scendere le scale ma sono autonomi a bordo

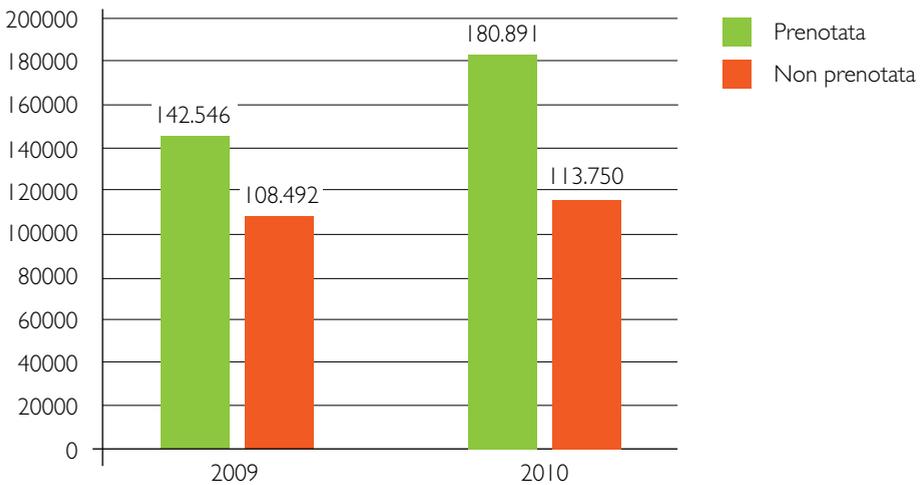
**WCHC:** pax completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale

**DEAF:** pax con disabilità uditiva

**DPNA:** pax con disabilità intellettuali o comportamentali

Aeroporto	Assistenza WCHR			
	2009		2010	
	Prenotate	Non prenotate	Prenotate	Non prenotate
Alghero	660	-	778	103
Ancona	-	-	-	-
Bari	2219	1848	2491	2146
Bergamo	981	-	616	304
Bologna	3684	-	1016	1091
Bolzano	4	27	21	7
Brindisi	1094	854	1550	852
Cagliari	456	244	1168	1012
Catania	3737	8721	11263	2307
Ciampino	2597	-	2491	418
Crotone	-	-	-	-
Firenze	-	-	3309	-
Fiumicino	69707	78606	82425	74405
Forlì	-	-	35	94
Genova	2445	-	2639	-
Lamezia	-	-	-	-
Linate	6228	2669	5824	4188

Assistenza WCHR				
Aeroporto	2009		2010	
	Prenotate	Non prenotate	Prenotate	Non prenotate
Malpensa	10966	12366	16606	13028
Napoli	-	-	7318	5118
Olbia	975	283	787	590
Palermo	11554	-	8236	1226
Pantelleria	-	-	41	26
Pescara	-	-	260	22
Pisa	3926	1625	3926	1625
R. Calabria	1981	-	2084	-
Rimini	522	-	632	-
Torino	3504	627	3923	-
Treviso	374	-	918	211
Trieste	874	-	620	788
Venezia	12190	-	17647	3361
Verona	1868	622	2267	828
<b>Totale</b>	<b>142546</b>	<b>108492</b>	<b>180891</b>	<b>113750</b>



Dalle tabelle risulta evidente come permane a livelli elevati il numero delle assistenze erogate in mancanza di prenotazione, fenomeno che genera serie problematiche organizzative sulla qualità del servizio nonostante l'impegno dedicato dal gestore.

### ***L'informazione al Passeggero***

Un Passeggero informato che conosce i propri diritti ha maggiori possibilità di farli rispettare. Per questo motivo l'Enac utilizza numerosi strumenti di informazione e comunicazione che consentono al Passeggero di essere sempre aggiornato e di

interagire in modo efficace e diretto con l'Ente.

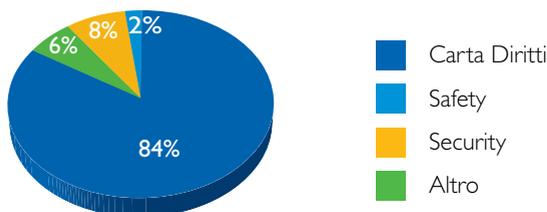
*Il portale web enac.gov.it*

L'Enac fornisce informazioni utili ai Passeggeri relativamente a tutti gli aspetti del volo: dall'elenco dei voli garantiti in caso di scioperi nazionali alla Black List, dagli articoli consentiti in cabina ai moduli per l'invio on-line dei reclami per disservizi.

*Il Numero Verde 800 898 121*

Questo servizio, disponibile **dal lunedì al venerdì dalle ore 8.00 alle ore 20.00**, offre informazioni e risposte su quesiti relativi alle compagnie aeree nazionali ed estere operanti in Italia, alla Black List europea, al sistema dei controlli per la sicurezza e alla Carta dei Diritti del Passeggero. Nel corso del 2010 con oltre 10.000 chiamate, il Numero Verde si è confermato un punto di riferimento per l'utenza del trasporto aereo grazie anche al continuo aggiornamento del personale interno preposto sui temi affrontati.

*Numero verde - telefonate ricevute dal 1° gennaio al 31 dicembre 2010*



*Linea Amica, il contact center della Pubblica Amministrazione*

È proseguita per tutto il 2010 la collaborazione con il network Linea Amica, iniziativa promossa dal Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione, alla quale fin dal 2009 l'Enac ha aderito sottoscrivendo un protocollo d'intesa con il Dipartimento della Funzione Pubblica ed il Foromez.

Il network dei centri di contatto delle pubbliche amministrazioni mette a disposizione dei cittadini un servizio di call center (**803 001** da telefono fisso, **06 828881** da cellulare) ed un portale web ([www.lineamica.gov.it](http://www.lineamica.gov.it)).

*Il collegamento radiofonico con l'emittente Isoradio*

Oltre 250 i collegamenti radiofonici che sono stati realizzati nel corso del 2010 con Isoradio, servizio RAI che offre notizie ed informazioni a chi è in viaggio. L'Ente, coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, ha continuato la collaborazione iniziata nel 2006 informando su ritardi, cancellazioni, scioperi, condizioni meteo avverse che possono causare il rallentamento delle attività degli scali. L'appuntamento pomeridiano è fissato **alle ore 16.55, dal lunedì al venerdì** e durante le principali festività e con comunicazioni straordinarie in caso di eventi che potrebbero avere ripercussioni per i Passeggeri.

***La tutela del diritto alla mobilità: la definizione dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero***

L'attività dell'Enac è volta anche a garantire i servizi aerei essenziali in caso di **sciopero** e vigila sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale a tutela del **diritto alla mobilità** di tutti i cittadini. In caso di sciopero proclamato dal personale che opera nell'aviazione civile (controllori di volo, piloti, assistenti di volo, tecnici di volo, personale di terra, personale tecnico addetto alle manutenzioni, dipendenti delle compagnie aeree e delle società di gestione), l'Enac individua i collegamenti da garantire per limitare i disagi al Passeggero, assicurando:

- la continuità territoriale;
- il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali, generi di prima necessità;
- il trasporto di merci necessarie per il rifornimento delle popolazioni e per la continuità delle attività produttive ritenute indispensabili.

***La tutela del diritto alla mobilità: la salvaguardia del principio della continuità territoriale***

A seguito della liberalizzazione del trasporto aereo e delle conseguenti scelte dei vettori sulle rotte da operare, si è registrata la diminuzione dei collegamenti commercialmente meno appetibili (verso le isole, le regioni periferiche e le regioni in via di sviluppo) tale da compromettere il diritto alla mobilità.

**Nel 2010:**

**263** valutazioni di programmi di volo presentati dalle compagnie aeree per assicurare l'effettuazione di servizi aerei essenziali in occasione di scioperi nel 2009

**20.930.941 euro** spesi per oneri di servizio pubblico

**14** convenzioni stipulate con le compagnie aeree

**8** conferenze di servizi

**10** interventi per garantire la corretta applicazione della convenzione

**41.120** collegamenti assicurati con i finanziamenti statali

## Costituzione, art. 16

Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche.

Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge.

#### Attori coinvolti

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Compagnie aeree
- Assaereo
- Assaeroporti
- Enti territoriali
- Organizzazioni sindacali

Per far fronte a tale situazione, la Comunità europea ha previsto la possibilità di concedere un sostegno finanziario a copertura delle perdite subite dalle compagnie aeree che accettano di entrare in un mercato considerato ad alta rilevanza sociale.

Tale processo ha consentito di tutelare il diritto alla mobilità di tutti i cittadini e di garantire la continuità territoriale attraverso l'imposizione di **oneri di servizio pubblico** definiti su servizi aerei di linea che abbiano caratteristiche di continuità, regolarità, capacità e tariffazione.

#### Normativa di riferimento

- Legge 12 giugno 1990, n. 146 e Legge 11 aprile 2000, n. 83 "modifiche ed integrazioni in materia di esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e di salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati"
- Delibera della Commissione di Garanzia n. 01/92 del 19.7.2001 (G.U. n. 185 del 10.08.2001)
- Circolare della Commissione di Garanzia prot. n. 2235/RU del 16 novembre 2010 recante chiarimenti interpretativi sugli articoli 20 e 21 della Delibera della Commissione di Garanzia n. 01/92 del 19.7.2001 (G.U. n. 185 del 10.08.2001)



In Italia il concetto di **continuità territoriale** è stato introdotto per i collegamenti tra la Sardegna e la penisola. La procedura, indicata dalla Legge n. 144 del 1999, prevede la convocazione di una Conferenza dei servizi tra autorità statali e regionali con il compito di precisare i contenuti degli oneri di servizio pubblico. Nel caso in cui nessuna compagnia accetti gli oneri imposti, l'esercizio della rotta può essere concesso in via esclusiva ad una compagnia aerea, per un periodo massimo di 4/5 anni, selezionata tramite una gara di appalto pubblico.

L'Enac svolge un ruolo fondamentale nel processo di definizione degli oneri di servizio pubblico partecipando alla Conferenza dei servizi, elaborando la documentazione per la selezione delle offerte, curando la stipula delle convenzioni con le compagnie aeree aggiudicatrici e vigilando sulla corretta applicazione e sul rispetto delle convenzioni.

Nel corso dell'anno 2010, grazie alla continuità territoriale sono stati operati collegamenti che hanno interessato la Sardegna, la Sicilia, la Calabria e la provincia autonoma di Bolzano.

Rotte onerate			
Sardegna	Sicilia	Calabria	Provincia autonoma di Bolzano
Alghero – Milano Linate	Pantelleria – Palermo	Crotone – Milano Linate	Bolzano – Roma Fiumicino
Alghero – Roma Fiumicino	Lampedusa – Palermo	Crotone – Roma Fiumicino	
Cagliari – Milano Linate	Lampedusa – Catania		
Cagliari – Roma Fiumicino	Pantelleria – Trapani		
Olbia – Milano Linate			
Olbia – Verona			
Olbia – Bologna			
Olbia – Roma Fiumicino			
Alghero – Bologna			
Alghero – Torino			
Cagliari – Bologna			
Cagliari – Firenze			
Cagliari – Napoli			
Cagliari – Palermo			
Cagliari – Torino			
Cagliari – Verona			

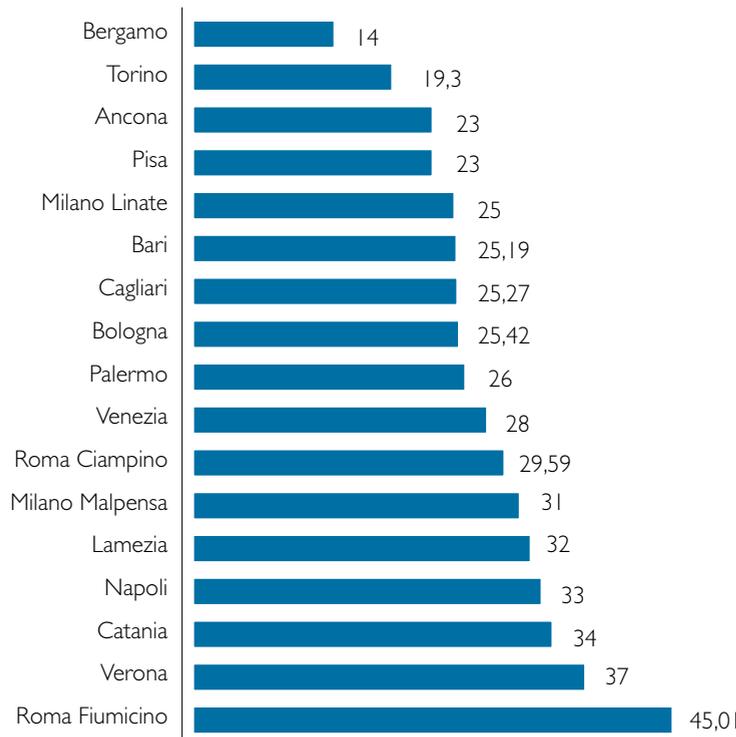
### ***Il controllo della puntualità e della regolarità dei voli***

Nel promuovere il miglioramento dei servizi aeroportuali, l'Enac presta particolare attenzione alla puntualità e regolarità dei voli per favorire il flusso del traffico aeroportuale.

L'Ente ha avviato un'attività di controllo sulla puntualità e sulla regolarità di tutte le compagnie aeree nazionali, definendo azioni correttive in caso di riscontro di livelli di servizio non soddisfacenti.

L'Enac ha anche attivato una serie di iniziative e di incontri volti a sensibilizzare i gestori aeroportuali e i prestatori di assistenza a terra (*handler*) sulla necessità di predisporre le infrastrutture, le risorse e le procedure più opportune per sostenere i picchi di traffico, limitando i disagi e consentendo migliori performance nell'erogazione dei servizi agli utenti del trasporto aereo. Ridurre i tempi di riconsegna dei bagagli, così come i tempi di attesa ai banchi accettazione e ai varchi di sicurezza, può infatti favorire una maggiore puntualità del volo.

*Tempo medio di riconsegna ultimo bagaglio anno 2009 (in minuti)*



## 3.5 La regolazione economica

### 3.5.1 *Gli obiettivi*

L'Enac esercita funzioni di regolazione economica che vanno dalla stipula degli accordi internazionali per incrementare i collegamenti aerei alla salvaguardia della trasparenza delle tariffe; dalla verifica della solidità economico-finanziaria dei vettori all'affidamento in gestione degli aeroporti.

Tali attività mirano al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- incrementare i servizi di trasporto aereo tra l'Italia ed i Paesi extracomunitari;
- assicurare la trasparenza delle tariffe e quindi la piena informazione del consumatore sulle voci di costo che compongono il biglietto aereo;
- controllare le compagnie aeree rispetto all'osservanza delle bande orarie loro assegnate al fine di evitare il congestionamento del traffico aeroportuale;
- garantire il risarcimento dei danni causati ai Passeggeri ed ai soggetti terzi da parte delle compagnie aeree e degli esercenti gli aeromobili, vigilando sul rispetto delle norme vigenti in materia di copertura assicurativa;
- garantire la continuità dei servizi di trasporto aereo, verificando la solidità economico-finanziaria dei vettori;
- assicurare una gestione efficiente degli aeroporti italiani tramite l'affidamento in concessione o la gestione diretta.

#### Attori coinvolti

- Autorità aeronautiche dei Paesi extracomunitari
- Commissione europea
- Ministero degli Affari Esteri
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Compagnie aeree

#### Nel 2010:

**19** Paesi con cui sono state avviate negoziazioni

**7** accordi di traffico stipulati

**29** designazioni dei vettori per svolgere voli di linea presso Stati Extra UE

**1** procedura ad evidenza pubblica indetta per la selezione delle compagnie aeree

**5.600** autorizzazioni di volo rilasciate

#### **Gli effetti prodotti:**

**33** nuovi collegamenti aerei per merci e Passeggeri (inoltre sono stati completamente liberalizzati i servizi con 2 Paesi extra UE)

**9** nuovi scali accordati in territorio italiano ed estero (inoltre con 3 Paesi extra UE è stato concordato di aprire il traffico su tutti gli scali)

### **3.5.2** *Le attività realizzate*

#### *Gli accordi internazionali e il rilascio dei diritti di traffico*

Il numero dei collegamenti aerei tra l'Italia ed i Paesi extracomunitari viene definito tramite la stipula di appositi accordi bilaterali, denominati **accordi di traffico**. Negli accordi di traffico vengono stabiliti:

- il numero delle frequenze settimanali dei collegamenti aerei spettanti a ciascun Paese;
- il dettaglio delle rotte (scalo di partenza e scalo di arrivo e, nel caso, scali intermedi);
- il numero di compagnie aeree che possono operare le rotte.

L'Enac partecipa attivamente a tutte le fasi negoziali che conducono alla stipula degli accordi, in coordinamento con il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cura i rapporti con gli altri soggetti che operano nel settore dell'aviazione civile in Italia e all'estero e si relaziona con le compagnie aeree e con i gestori aeroportuali interessati.

Gli accordi vengono periodicamente rinegoziati per soddisfare le esigenze di sviluppo del mercato.

Un impulso importante all'attivazione di negoziati è intervenuto a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 2 del 2009, in attuazione della quale è stata promossa l'apertura di negoziati con 39 Paesi extracomunitari.

L'applicazione di questa norma ha favorito l'incremento del traffico aereo su numerosi aeroporti nazionali, che hanno potuto registrare in molti casi un risultato positivo grazie ai servizi operati da vettori non appartenenti all'Unione europea. L'Italia è collegata, oltre che con gli Stati Membri dell'Unione europea, con altri 85 Paesi.

I servizi di linea sono operati da circa 10 compagnie italiane, ciascuna specializzata su numerose rotte extra Unione europea, e da 90 vettori esteri designati dalle competenti autorità aeronautiche; ai voli di linea si aggiungono numerosi servizi charter nonché voli taxi, voli di stato, voli umanitari, di emergenza e per il trasporto di merci pericolose.

Complessivamente l'Enac rilascia ogni anno circa 5.600 provvedimenti autorizzativi. Si tratta di un'attività che mira a garantire la sicurezza degli utenti e lo sviluppo dell'industria di settore e presuppone l'attenta conformità di ciascun servizio agli accordi aerei esistenti ed il rispetto delle normative vigenti, in particolare in riferimento alla sicurezza del volo ed agli aspetti assicurativi.

Per la parte italiana, l'applicazione degli accordi comporta anche l'attribuzione dei diritti di traffico ai vettori in possesso di licenza aerea italiana o dell'Unione europea, secondo procedure di selezione pubblica.

A seguito dell'attribuzione dei servizi, il rapporto con i vettori è regolato da convenzioni sottoscritte dall'Enac e dalla compagnia aerea interessata.

**Nel 2010:**

7 Paesi con cui sono stati conclusi gli accordi di traffico:  
Bahrain, Brasile, Kosovo, Panama, Russia, Serbia, Vietnam

***La salvaguardia della trasparenza delle tariffe***

La trasparenza delle tariffe praticate dalle compagnie aeree viene salvaguardata dall'Enac tramite una duplice attività:

- la **definizione**, tramite il contratto di programma, dei diritti, delle tariffe, dei corrispettivi applicati dal gestore aeroportuale alle compagnie aeree che possono rivalersi sul Passeggero e che, pertanto, hanno un'influenza diretta sul costo del biglietto aereo;
- la **vigilanza** sul rispetto da parte delle compagnie aeree della normativa nazionale e comunitaria in materia.

L'Enac vigila sulla trasparenza delle tariffe praticate dalle compagnie aeree nazionali e internazionali in partenza da aeroporti nazionali, verificando il rispetto delle norme contenute nel Regolamento (CE) n. 1008/2008. Il Regolamento stabilisce che il **prezzo** offerto al pubblico per i servizi di trasporto merci e Passeggeri deve essere **omnicomprensivo**, ossia deve includere le tasse, i diritti e i supplementi, così da consentire al consumatore di effettuare una scelta consapevole al momento dell'acquisto del biglietto.

Oltre all'indicazione del prezzo finale devono essere specificate alcune voci di costo:

- tariffa aerea applicata sui Passeggeri e sulle merci;
- tasse;
- diritti aeroportuali;
- altri diritti o tasse.

L'Enac tiene sotto osservazione le offerte e i messaggi pubblicitari diffusi dalle

compagnie aeree relativi al costo del biglietto. Nel caso in cui venga rilevata una violazione della normativa comunitaria, l'Enac informa l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che può sanzionare le compagnie aeree per pubblicità ingannevole, irrogando una sanzione pecuniaria che va da 5.000 a 500.000 euro.

#### Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) 1108/2009 del 21 ottobre 2009 che modifica il Regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE
- Circolare Enac EAL 14A del 19 dicembre 2008 – Designazione delle Compagnie Aeree per l'accesso al traffico extracomunitario
- Provvedimento del Ministero dei Trasporti e Navigazione del 12 settembre 2007 recante atto di indirizzo per l'affidamento di servizi aerei per destinazione esterne all'Unione europea, relative ad istanze presentate da compagnie aeree
- Circolare Enac EAL 15 del 3 aprile 2007 - Notifica voli comunitari, autorizzazioni voli di linea e regime sorvoli e scali tecnici
- Regolamento Enac recante la disciplina dei servizi aerei non di linea extracomunitari del 24 aprile 2007
- Regolamento (CE) n. 847/2004 relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i Paesi terzi
- Direttiva del 7 luglio 2000 recante atto di indirizzo per l'avvio e la negoziazione di accordi di traffico aereo con Paesi terzi

#### Attori coinvolti

- Commissione europea
- Ministero dell'Economia e delle Finanze
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
- Compagnie aeree



**Le voci del biglietto aereo**

- Diritti di imbarco e sbarco dei Passeggeri
- Costo sicurezza/assicurazione e costi carburanti
- Corrispettivo controllo sicurezza sui Passeggeri e sul bagaglio a mano
- Corrispettivo servizio di vendita
- Corrispettivo controllo sicurezza sui bagagli da stiva
- Corrispettivo per servizio assistenza Passeggeri a ridotta mobilità
- Addizionale comunale
- Iva

Esempio di volo solo andata su una tratta nazionale

FARE EUR 224.00 TAX 2.05 EX TAX 4.50 HB TAX 64.79 XT 6.00 YR

**TOTAL EUR 301.34**

I prezzi indicati sono presentati solo a titolo illustrativo e sono soggetti a cambiamento a seconda della tratta, dell'aeroporto e della compagnia prescelti.

TAX 64.79 XT = 56.00 YQ + 0.54 MJ + 1.81 VT + 5.09 IT + 1.35 FN

ELEMENTI DELLA TARIFFA	DIRITTI AEROPORTUALI
Costo della tratta	<b>EX</b> Tariffa ministeriale per i controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva
<b>YQ</b> Sovrapprezzo delle compagnie aeree per carburante e costi di sicurezza e assicurazione	<b>IT</b> Diritto imbarco passeggeri
<b>MJ</b> Sovrapprezzo delle compagnie aeree per l'assistenza ai passeggeri diversamente abili o a mobilità ridotta	<b>VT</b> Integrazione al diritto d'imbarco per i controlli di sicurezza sui passeggeri e sul bagaglio a mano
	<b>FN</b> I.V.A. al 10% calcolata su IT, EX, VT, HB
COMMISSIONE PER IL SERVIZIO DIVENDITA	ADDIZIONALE COMUNALE E MINISTERIALE
<b>YR</b> Indica la commissione che si applica sul prezzo del biglietto, variabile a seconda del canale di vendita	<b>HB</b> Addizionale di competenza comunale, del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali e del Ministero dell'Interno
<b>XT</b> Per ragioni di spazio cumula alcune voci del biglietto aereo	

Nel caso il passeggero abbia acquistato una tariffa promozionale con condizioni restrittive di utilizzo e poi decida di non effettuare il volo ha diritto al rimborso solo delle voci HB, EX, IT, VT, FN.



### *Il corretto utilizzo degli slot*

Per “aeroporti coordinati” si intendono quelli dove per poter atterrare e/o decollare occorre che il vettore aereo sia in possesso di uno slot assegnato da un Coordinatore degli orari (in Italia, Assoclearance).

Lo slot viene assegnato sulla base di alcuni parametri che si differenziano da aeroporto ad aeroporto.

L'effettuazione di voli privi di slot o operati in difformità dello slot assegnato dà luogo a violazioni amministrative sanzionabili pecuniariamente.

L'Enac è l'organismo responsabile per l'irrogazione delle sanzioni amministrative. L'attività sanzionatoria in materia di slot viene condotta da Enac, previa segnalazione del gestore aeroportuale.

L'iter del procedimento si articola in diverse fasi: accertamento e contestazione della violazione; esame delle difese dei vettori; irrogazione della sanzione o archiviazione del procedimento stesso.

### Gli slot e Assoclearance

Lo **slot** è una banda oraria durante la quale viene consentito l'utilizzo di tutte le infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore al fine di atterrare o decollare.

In Italia, **Assoclearance** assegna alle compagnie aeree gli slot in base ad alcuni parametri che cambiano da aeroporto ad aeroporto. L'Associazione fornisce ad Enac informazioni in merito all'elenco delle bande orarie assegnate ed alle relative variazioni intervenute nel corso della stagione di traffico sui singoli aeroporti.

### Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) 1008/2008 del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità
- Regolamento (CEE) 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", modificato dal Regolamento (CE) 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004
- Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 44/T del 4 agosto 1997 in base al quale l'Associazione "Assoclearance" svolge attualmente la funzione di facilitatore degli orari e coordinatore dell'aeroporto per conto dello Stato (art. 4, Reg. CEE 95/93 come modificato dal Reg. CE 793/2004)
- Codice della Navigazione Art. 807
- Decreto legislativo 4 ottobre 2007 n.172 (Disciplina sanzionatoria in materia di bande orarie per violazioni al Regolamento 793/04)
- Circolare Enac EAL 18 del 24 agosto 2009 - Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali
- Pratiche raccomandate dell'industria (lata – Euaca) ove non in contrasto con la vigente normativa

### *La verifica della solidità economica e finanziaria delle compagnie aeree nazionali*

Le attività di trasporto aereo di Passeggeri, di posta, di merci e l'attività di lavoro aereo possono essere effettuate solo da imprese in possesso del **Certificato di Operatore Aereo (COA)**, di **Certificato di Operatore di Lavoro Aereo (COLA)** e della relativa specifica **Licenza di esercizio**.

### Il COA, il COLA e la Licenza di esercizio

Il COA e il COLA sono rilasciati dall'Enac ed attestano che l'operatore dispone dell'organizzazione e delle capacità professionali necessarie ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza. Acquisito il COA o il COLA, l'Enac rilascia la relativa Licenza di esercizio che abilita l'operatore a svolgere la specifica tipologia di attività aerea.

Il rilascio della Licenza è subordinato al possesso di una serie di requisiti di tipo giuridico-amministrativi, economico-finanziari e tecnico-operativi. Nello specifico, considerando la stretta correlazione esistente tra la salute economico-finanziaria del vettore e la sicurezza dei voli, la Commissione europea ha istituito rigorose procedure di vigilanza sulla situazione economica dei vettori aerei che devono essere applicate in tutti gli Stati membri.

In quest'ambito, l'Enac provvede a **verificare** la presenza dei requisiti economici essenziali al rilascio delle licenze di esercizio e a vigilare costantemente sul loro mantenimento.

Le compagnie aeree che richiedono per la prima volta il rilascio della licenza di esercizio devono essenzialmente poter dimostrare di:

- far fronte agli impegni economici effettivi e potenziali stimati su un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle attività;
- sostenere i costi fissi e operativi per i primi tre mesi di attività, senza considerare i proventi riscossi;
- avere il principale centro di attività nel territorio italiano ed essere detenute per oltre il 50% da uno Stato membro e/o da cittadini europei;
- possedere i requisiti minimi previsti dalla normativa vigente in materia di assicurazione;
- disporre di uno o più aeromobili.

L'impresa è tenuta a presentare un piano economico relativo ai primi tre anni di attività in cui devono essere indicate anche le eventuali ulteriori attività commerciali svolte attraverso imprese associate.

I titolari delle licenze di esercizio devono notificare all'Enac il proprio bilancio e gli operativi di volo oltre che tutti gli eventi che possano produrre effetti sulla propria solidità economica, quali ad esempio fusioni, acquisizioni o modifiche dell'assetto proprietario.

L'Ente provvede alla costante verifica del mantenimento dei requisiti economici e finanziari e, qualora insorga il sospetto della perdita degli stessi o se richiesto dalla Commissione europea, effettua **specifici accertamenti**. In caso di inadempimenti o di riscontro della mancanza di requisiti necessari, l'Enac può procedere alla sospensione temporanea o alla revoca della licenza concessa.

Tuttavia l'Enac può rilasciare una licenza provvisoria di durata non superiore ai dodici mesi, in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo comunitario, purchè sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro tale periodo di tempo e non esistano pericoli per la sicurezza.

## Normativa di riferimento

- Regolamento (UE) 285/2010 del 6 aprile 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili
- Circolare Enac EAL 17 del 18 febbraio 2009 - Attuazione del Regolamento (CE) n. 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio
- Regolamento (CE) n. 1008/2008 del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità
- Circolare Enac EAL 16 del 27 febbraio 2008 - Licenze di esercizio di trasporto aereo
- Decreto legislativo 6 novembre 2007, n.197 recante disposizioni sulla disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 785/2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili
- Regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti minimi assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili
- Circolare Enac EAL 04A del 21 gennaio 2002 - Titolari di licenza per lo svolgimento di servizi di Lavoro Aereo. Noleggio aeromobili
- Circolare Enac EAL 02A del 21 gennaio 2002 - Lavoro aereo - Autorizzazione temporanea per operatori dell'Unione europea
- Codice della Navigazione

***La verifica dei requisiti minimi assicurativi ed il relativo potere sanzionatorio***

L'Enac è responsabile di verificare l'applicazione in Italia della normativa comunitaria relativa al possesso dei requisiti **minimi assicurativi** da parte delle compagnie aeree e degli esercenti di aeromobili. L'assicurazione è volta a coprire la responsabilità del vettore per i danni causati a Passeggeri, a bagagli e a soggetti terzi. Per ogni tipologia di danno, la normativa comunitaria ha determinato il valore risarcitorio minimo che deve essere necessariamente garantito dalla copertura assicurativa della compagnia aerea.

L'Enac verifica il rispetto della normativa controllando il **certificato di assicurazione** e, in caso di inadempimento, assumendo i provvedimenti necessari.

Gli inadempimenti sanzionati come da normativa di settore:

- omessa assicurazione: in caso di mancato adempimento da parte del vettore o dell'esercente è irrogata una sanzione pecuniaria da 50.000 a 100.000 euro;
- mancata esibizione del certificato di assicurazione: nel caso in cui il titolare o il vettore non riescano ad esibire il certificato di assicurazione viene applicata una sanzione pecuniaria da 15.000 a 30.000 euro. Nel caso in cui il vettore o l'esercente non appartenga all'Unione europea, l'Enac, oltre alla sanzione pecuniaria, può vietare il decollo sino al momento della regolarizzazione della documentazione assicurativa;
- mancato rispetto dei requisiti minimi assicurativi: in caso di mancato rispetto

dei requisiti minimi da parte del titolare di una licenza rilasciata dall'Enac, può essere ritirata la licenza e applicata una sanzione pecuniaria da 30.000 a 60.000 euro. Ai vettori ed esercenti extracomunitari, oltre alla sanzione pecuniaria, può essere vietato di operare sul territorio italiano fino alla regolazione del contratto di assicurazione.

In caso di reiterazione delle violazioni su elencate da parte dello stesso vettore o esercente di aeromobile, nel corso di un periodo di cinque anni dalla data in cui è stata commessa la prima infrazione, le sanzioni pecuniarie sono aumentate fino al triplo.

### ***L'affidamento in gestione degli aeroporti***

L'**affidamento in concessione** delle gestioni totali aeroportuali alle società è **subordinato** alla sottoscrizione di una **convenzione** che costituisce la base di riferimento per uniformare su scala nazionale i rapporti tra Enac e gestore totale. Il documento viene predisposto sulla base di uno schema-tipo definito con una circolare ministeriale del 1999, aggiornato in considerazione della necessità di adeguarlo alle innovazioni normative.

L'atto convenzionale, che si applica anche in caso di estensione temporale della gestione, disciplina i rapporti tra concessionario, Enac ed Enti di Stato; infatti contiene riferimenti a:

- obblighi e responsabilità del gestore totale, come definito dal Codice della Navigazione;
- rapporti tra il gestore e i soggetti terzi operanti sull'aeroporto.

All'interno della convenzione sono definite, inoltre, penali ed ipotesi di revoca e decadenza dalla concessione in caso di inadempienze da parte del gestore.

Pertanto, l'Enac, quale Autorità dell'aviazione civile, predispone ed effettua **costanti verifiche** volte a garantire l'osservanza delle disposizioni convenzionali e, a tutela dell'utenza, il corretto funzionamento in sicurezza degli aeroporti.

L'Enac svolge periodiche verifiche ispettive amministrativo-contabili volte ad accertare l'andamento gestionale ed i risultati economico-finanziari delle società concessionarie della gestione degli aeroporti. Tale modalità di vigilanza, affiancandosi agli ordinari controlli sul rispetto degli obblighi derivanti dalla concessione e sui requisiti di sicurezza degli aeroporti e della qualità dei servizi, consente una valutazione complessiva della gestione societaria, in vista dell'adozione di eventuali interventi correttivi o sanzionatori a garanzia del pubblico servizio.

Allo scopo di supportare le proprie azioni di vigilanza, l'Ente si avvale da anni dell'ausilio dei Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica del Ministero dell'Economia e delle Finanze. La collaborazione con il MEF è stata rinnovata nel 2010, con la

sottoscrizione della nuova Convenzione per l'esecuzione congiunta delle verifiche amministrativo-contabili sulle società concessionarie della gestione aeroportuale.

All'attività svolta dalle strutture dell'Enac, di cui viene data informativa non solo ai vertici dell'Ente ma anche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si aggiunge inoltre la funzione di controllo dei componenti di nomina ministeriale dei Collegi sindacali delle società di gestione, assicurata in buona parte da personale dell'Enac con specifica qualificazione professionale.

Principali elementi soggetti a monitoraggio previsti dalla Convenzione	
art.4	comma 3 - corresponsione del canone annuale comma 5 - adozione del regolamento di scalo
art.5	comma 4 - verifica a consuntivo di ogni quadriennio, prevista dal Codice della Navigazione, art. 704, atta ad accertare la rispondenza degli investimenti effettuati rispetto a quelli previsti nel programma d'intervento
art.6	presentazione della carta dei servizi
art.12	comma 1 - presentazione annuale della relazione sullo stato di attuazione del programma intervento comma 2 - presentazione, non oltre i sei mesi precedenti la scadenza di ogni quadriennio, del programma d'intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo comma 3 - presentazione, entro il primo anno, del piano regolatore generale di aeroporto
art.13	commi 2 e 3 - accensione delle polizze assicurative comma 6 - revisione biennale delle polizze assicurative comma 8 - dichiarazione regolarità dei pagamenti ratei assicurativi
art.15	comma 1 - costituzione del deposito cauzionale comma 2 - aggiornamento del deposito cauzionale in base canone annuo

La convenzione rappresenta il prerequisito per la definizione ed il perfezionamento del **Contratto di Programma** che disciplina in maniera organica il profilo tariffario, la realizzazione del piano degli investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale in relazione all'aeroporto interessato.

Con la pubblicazione delle Linee Guida dell'Enac, dalla cui applicazione discendono i Contratti di Programma, si è dato avvio, sulla base delle nuove regole emanate dal legislatore, ad un complesso percorso di regolazione economica tariffaria che coinvolge tutti i servizi offerti dal gestore aeroportuale.

L'istruttoria condotta dall'Enac ha **effetti diretti sul Passeggero, sul vettore, ed ogni altro utente aeroportuale**: con i Contratti di Programma vengono infatti fissate le tariffe che verranno applicate per un intero quadriennio, assicurando al destinatario della tariffa (vettore, Passeggero ed ogni altro operatore aeroportuale) la massima chiarezza.

### Nel 2010:

2 procedimenti istruttori preliminari alla stipula dei contratti di programma, conclusi, per la gestione degli aeroporti di Palermo e Catania

5 istruttorie preliminari in corso per la stipula dei contratti di programma per la gestione degli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Roma Ciampino e Cagliari

### Normativa di riferimento

- Decreto legge 78/2010, art. 42
- Decreto legge 78/2009, convertito nella Legge n. 102/2009
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 dicembre 2008 – Linee guida applicative della direttiva ministeriale in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva
- Direttiva del 12 settembre 2007 relativa all'individuazione dei criteri di valutazione delle istanze presentate da società richiedenti la gestione totale di aeroporti con un traffico inferiore ai 250.000 Passeggeri o di sola aviazione generale
- Deliberazione CIPE n. 38 del 15 giugno 2007, direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, come modificata dalla deliberazione CIPE n. 51 del 27 marzo 2008
- Legge 2 dicembre 2005, n. 248, conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria
- Legge 9 novembre 2004, n. 265 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile
- Linee Guida Enac per l'affidamento delle gestioni totali del 16 marzo 2004
- Decreto del 12 novembre 1997, n. 521 recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato
- Decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 recante l'istituzione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
- Direttiva 1996/67/CE del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità
- Decreto del 16 settembre 1996, n. 533 regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali
- Codice della Navigazione



**Attori coinvolti**

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministero dell'Economia e delle Finanze
- NARS - Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità
- CIPE - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
- Gestori aeroportuali
- Stakeholder

***Gli aeroporti a gestione diretta***

L'Enac è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa **50 aeroporti** per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza.

I più importanti aeroporti a gestione diretta sono **Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe e Bresso**.

L'Enac si occupa anche dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore e provvede all'espletamento delle procedure di gara ed alla stipula dei relativi contratti per l'esecuzione dei lavori.

## **3.6** La regolazione degli aeroporti

### **3.6.1** *Gli obiettivi*

L'Enac svolge numerose attività volte a garantire il corretto funzionamento degli aeroporti italiani: dal presidio dello sviluppo della rete infrastrutturale nazionale alla gestione del demanio aeronautico; dalla definizione di procedure che assicurino il regolare funzionamento degli scali all'adozione di tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza dei Passeggeri. Tali attività mirano al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- sviluppare una rete aeroportuale nazionale sostenibile in modo da garantire un'interazione armonica con il territorio che la ospita e la soddisfazione della domanda di trasporto aereo;
- adeguare la dotazione infrastrutturale degli aeroporti ai livelli di traffico presenti ed attesi, risolvendo i problemi di congestione di specifici scali;
- garantire il rispetto degli standard di sicurezza, di operatività e di adeguatezza delle previsioni di sviluppo degli aeroporti;

- migliorare la sicurezza dei Passeggeri e dei cittadini all'interno degli aeroporti;
- contribuire allo sviluppo di nuovi collegamenti aeroportuali.

### 3.6.2 *Le attività realizzate*

#### *Lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali*

È stato concluso lo studio “**Lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali quale elemento strategico dell’organizzazione del territorio nazionale**” cofinanziato dall’Enac e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo studio ha fornito una fotografia dell’attuale sistema aeroportuale italiano e ha raccolto gli elementi necessari a formulare gli indirizzi strategici su scala nazionale per lo sviluppo sostenibile della rete aeroportuale su un arco temporale di almeno 15 anni. In particolare sono stati analizzati i seguenti elementi:

- il rapporto tra la domanda e la capacità di risposta dei singoli scali e del sistema di aeroporti che servono il medesimo bacino di utenza;
- la compatibilità della crescita potenziale degli aeroporti con gli strumenti di pianificazione urbanistica a livello territoriale e/o locale nel rispetto dello sviluppo sostenibile;
- i livelli di servizio offerti dai singoli scali rispetto al bacino di traffico e di utenza;
- le criticità delle infrastrutture dei singoli aeroporti in relazione agli incrementi e alla tipologia del traffico prevedibili;
- il fabbisogno di risorse e la sostenibilità economico-finanziaria della gestione.

#### *Esiti dello studio*

La rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano, tenuto conto di una uniforme crescita futura del mercato, porta a ritenere che la somma degli scali strategici, primari e complementari esistenti, è in grado di rispondere ai livelli di traffico che lo stesso Studio prospetta per il prossimo ventennio, secondo un disegno strutturale che vede otto insiemi/sistemi aggregati di aeroporti con sviluppo correlabile.

Oltre il polo milanese (Malpensa, Linate, Bergamo e Brescia) e quello romano (Fiumicino, Ciampino e Viterbo) vengono individuati: il sistema ad est (Venezia, Treviso e Trieste), nel centro-nord Pisa e Firenze, al sud quattro insiemi ovvero Napoli Grazzanise con Salerno, Bari con Brindisi, Taranto e Foggia, Palermo con Trapani e Catania con Comiso.

I termini della soddisfacente risposta alla futura domanda di traffico sono però condizionati da due aspetti:

- la realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto,

prevalentemente ferro/gomma, per attuare un'efficace intermodalità con l'aria, ampliando non solo l'estensione dei bacini serviti, ma anche la partecipazione al servizio di rete di quel patrimonio aeroportuale esistente che oggi gioca un ruolo di complemento;

- la realizzazione degli interventi di adeguamento e potenziamento riguardanti la maggior parte degli aeroporti, pianificati e indicati nello Studio anche oltre l'orizzonte dei singoli Master Plan aeroportuali.

#### *Consolidamento istituzionale dello studio in correlazione con l'8° Allegato Infrastrutture del Piano Infrastrutture Strategiche*

Lo scenario delineato dallo studio è quello di un sistema dinamico e di crescita, rispetto al quale nasce forte l'esigenza di un'**azione istituzionale** intesa a riprogrammare l'offerta del trasporto aereo per attrarre investitori e capitali privati in questo settore.

Questa azione istituzionale, per altro verso, è indispensabile con la prossima entrata in vigore delle regole del “**Cielo Unico Europeo**” che permetteranno di gestire agevolmente l'incremento del traffico aereo una volta risolto, però, l'elemento critico rappresentato oggi dall'efficienza degli scali aeroportuali.

L'obiettivo futuro, perciò è quello di pervenire, attraverso le regole del cielo unico, ad un sistema di trasporto aereo più efficiente, efficace e sostenibile, in grado di agire da moltiplicatore del PIL posto che questo settore, nel comparto delle infrastrutture, è quello in cui gli investimenti risultano più redditivi.

#### Normativa di riferimento

- Legge 9 novembre 2004, n. 265 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile
- Regolamento (CE) n. 549/2004 del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo
- Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” del 12 settembre 2001
- Decreto ministeriale del 12 novembre 1997 n. 521, Regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993 n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato
- Decisioni n. 844/2004/CE e n. 1692/96/CE sulle reti TEN
- Legge 3 agosto 1995, n. 251 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza
- Legge 24 dicembre 1993, n. 537 recante interventi correttivi di finanza pubblica

## *La valutazione dei programmi di sviluppo degli aeroporti*

Gli interventi di sviluppo da realizzare nei singoli scali vengono definiti nel **Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA)**.

Nel PSA, predisposto periodicamente dalle società di gestione degli aeroporti in raccordo con l'Enac, sono stabilite le azioni da intraprendere per potenziare le capacità dello scalo. La pianificazione degli interventi di sviluppo viene effettuata tenendo conto dell'aumento dei volumi di traffico stimato su un orizzonte temporale di 15-20 anni.

L'Enac approva il Piano di Sviluppo Aeroportuale in seguito ad un'istruttoria tecnica in cui viene verificato il rispetto degli **standard di sicurezza**, di **operatività** e di **adeguatezza** delle previsioni di sviluppo.

L'approvazione del Piano è subordinata all'esito positivo della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e dell'esame di compatibilità urbanistica, nell'ottica di garantire uno sviluppo armonico delle infrastrutture aeroportuali che consenta un'interazione sostenibile con il territorio in cui sono inserite.

Lo strumento di pianificazione assicura il costante mantenimento del livello di sicurezza e di adeguati standard qualitativi dei servizi aeroportuali.

### **Nel 2010:**

**6** Piani di Sviluppo Aeroportuale approvati

**181.862,99 euro** la spesa sostenuta

### Attori coinvolti

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministero dell'Ambiente
- Enti territoriali
- Gestori aeroportuali



### I beni del demanio aeronautico

L'Enac vigila sul corretto utilizzo dei beni del demanio aeronautico mediante la pianificazione di visite ispettive sugli scali nazionali svolte congiuntamente all'Agenzia del Demanio.

L'Ente ha progettato il **Sistema Informativo Territoriale degli Aeroporti (SI-STRA)**, strumento conoscitivo e di supporto agli uffici centrali e periferici dell'Ente per la gestione, la vigilanza ed il controllo del patrimonio immobiliare assegnato.

Il progetto è volto ad attivare un processo di scambio delle informazioni con le società di gestione e le Amministrazioni centrali e locali interessate, allo scopo di:

- supportare la pianificazione ed il controllo dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali secondo le normative e le direttive emanate dall'Ente;
- effettuare analisi e valutazioni preventive collegate al contesto territoriale nel

### Normativa di riferimento

- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 febbraio 2006
- Linee Guida dell'Enac per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali del 22 novembre 2001
- Legge 3 agosto 1995, n. 251 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza
- Legge 2 aprile 1968, n. 518 sulla liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio

### Avio-Eli-Idrosuperfici e HEMS

L'aviazione generale è il settore dell'aviazione che comprende le attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed il lavoro aereo specializzato, il volo da diporto o sportivo e le attività di aerotaxi. Queste operazioni di volo si svolgono presso gli aeroporti e presso superfici presenti su tutto il territorio nazionale che rispondono a specifici requisiti di sicurezza verificati dall'Ente (Legge n. 518 del 1968).

In Italia, ad oggi, sono presenti circa **383 elisuperfici**, **235 aviosuperfici** e **3 idrosuperfici**. Recentemente alcune Regioni hanno sviluppato una rete di servizi di eliambulanza/elisoccorso (**HEMS - Helicopter Emergency Medical Service**) anche mediante la realizzazione di elisuperfici presso i principali ospedali e destinazioni sanitarie; ciò ha facilitato l'assistenza medica di emergenza dove il trasporto rapido ed immediato è essenziale. Attualmente in 101 elisuperfici si svolge attività di soccorso. L'Enac, con la propria azione di regolazione, assicura il rispetto degli standard di sicurezza e favorisce lo sviluppo di questa attività di evidente rilievo sociale.

Regioni	Aviosuperfici	Elisuperfici	Idrosuperfici	Totale
Abruzzo	3	7	/	10
Basilicata	4	4	/	8
Calabria	3	3	/	6
Campania	5	13	/	18
Emilia Romagna	20	23	/	43
Friuli Venezia Giulia	9	8	/	17
Lazio	32	35	/	67
Liguria	/	4	/	4
Lombardia	30	64	3	97
Marche	8	12	/	20
Molise	1	2	/	3
Piemonte	24	29	/	53
Puglia	10	6	/	16
Sardegna	8	18	/	26
Sicilia	15	40	/	55
Toscana	19	37	/	56
Trentino Alto Adige	3	29	/	32
Umbria	9	5	/	14
Valle d'Aosta	1	2	/	3
Veneto	29	42	/	71
<b>Totale</b>	<b>235</b>	<b>383</b>	<b>3</b>	<b>621</b>

### *Gli investimenti infrastrutturali negli aeroporti*

L'Enac svolge **attività di programmazione, monitoraggio e controllo dell'attuazione, reintegro delle spese e rendicontazione** per la realizzazione di interventi di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali italiane. L'Ente provvede all'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici, nazionali e comunitari, diretti all'intero territorio nazionale.

I **programmi di investimento rivolti all'intero territorio nazionale** mirano a:

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

I **finanziamenti comunitari e nazionali destinati a 4 regioni del Mezzogiorno** - Calabria, Campania, Puglia e Sicilia - sono anche veicolati tramite il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità e sono finalizzati a rendere le vie di comunicazione più semplici veloci e sostenibili.

Nell'ambito di tali attività, l'Enac provvede alla sottoscrizione delle **Intese Istituzionali di Programma** e degli **Accordi di Programma Quadro**.

## Intese Istituzionali di Programma e Accordi di Programma Quadro

**Intese Istituzionali di Programma:**

strumento di programmazione in cui le Regioni e le Province Autonome concordano con il governo centrale gli interventi da realizzare per lo sviluppo del territorio.

**Accordi di Programma Quadro:**

strumento di attuazione delle Intese Istituzionali di Programma.

## Attori coinvolti

- Commissione europea
- Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministero dello Sviluppo Economico
- Ministero dell'Economia e delle Finanze
- Regioni e Province Autonome
- Gestori aeroportuali

Una volta definiti gli interventi da porre in essere, l'Enac stipula con le società di gestione aeroportuali una convenzione in cui vengono individuati i lavori da realizzare e la relativa programmazione, nonché il termine entro cui le opere devono essere completate.

L'Ente monitora e verifica la correttezza dell'intero processo di attuazione degli interventi, al fine di accertarne la coerenza con la normativa nazionale e comunitaria vigente, nelle specifiche fasi espletate per la realizzazione delle opere (dall'iter procedurale della gara, fino al completamento dei lavori e al loro collaudo tecnico, amministrativo e contabile).

Tale sistema di gestione e controllo per il settennato 2000-2006 è stato indicato dalla Commissione europea come **caso di eccellenza**.

Inoltre, rispetto ai finanziamenti diretti agli aeroporti del Mezzogiorno, l'Enac ha **raggiunto l'obiettivo di utilizzare il 100% delle risorse assegnate**, consentendo alle Regioni interessate di beneficiare di contributi comunitari aggiuntivi messi a disposizione del PON Trasporti 2000-2006.



## Codice della Navigazione, art. 705

Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'Enac, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del gestore aeroportuale a espletare le attività di cui al presente comma, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata dalla certificazione rilasciata dall'Enac.

*Le risorse finanziarie utilizzate nel triennio 2008-2010 per gli investimenti nel Mezzogiorno tramite fondi comunitari e in tutta Italia tramite fondi nazionali*

Areoporti beneficiari	Risorse finanziarie
	<b>2008</b>
Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)	€ 77.354.622,84
Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale (compresi aeroporti del Mezzogiorno)	€ 83.535.147,06
	<b>2009</b>
Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)	€ 56.644.246,69
Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale (compresi aeroporti del Mezzogiorno)	€ 86.353.860,55
	<b>2010</b>
Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)	€ 18.949.134,20
Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale (compresi aeroporti del Mezzogiorno)	€ 41.285.895,29

## Normativa di riferimento

- Legge 17 dicembre 2010, n. 217 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, recante misure urgenti in materia di sicurezza
- DPR 5 ottobre 2010, n. 207 - Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»
- Legge 13 agosto 2010, n. 136 - Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia
- Regolamento (CE) n. 1828/2006 dell'8 dicembre 2006 recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e del regolamento (CE) n. 1080/2006
- Regolamento (CE) n. 1083/2006 dell'11 luglio 2006 recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il Regolamento (CE) n. 1260/1999
- Regolamento (CE) n. 1080/2006 del 5 luglio 2006 relativo al Fondo europeo di sviluppo

regionale e recante abrogazione del Regolamento (CE) n. 1783/1999

- Delibera CIPE 14 del 9 maggio 2006 – Programmazione delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate mediante le Intese Istituzionali di Programma e gli Accordi di Programma Quadro
- Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 – Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE
- Legge 29 dicembre 2003, n. 376, in materia di finanziamento di interventi per opere pubbliche
- Legge 23 maggio 1997, n. 135 in materia di sviluppo economico e occupazione

### ***Il piano Enac di sostenibilità ambientale del trasporto aereo***

Gli obblighi nazionali derivanti dagli accordi internazionali (Protocollo di Kyoto e il recente accordo del 10.12.2008 tra i paesi UE) hanno portato all'emanazione della Direttiva europea 2006/32 e del recente decreto legislativo 115/2008 che, all'art. 12, individua l'obbligo dell'Amministrazione Pubblica ad applicare disposizioni relative al miglioramento dell'efficienza energetica nei settori di competenza. In tale contesto l'Enac, in qualità di autorità di regolazione del settore, si è impegnata in una serie di iniziative volte allo sviluppo di una nuova coscienza ambientale nell'approccio culturale ai problemi di sviluppo aeroportuale, stimolando l'utilizzo delle più avanzate tecnologie e conoscenze scientifiche, con lo scopo di ottenere un aeroporto eco-sostenibile.

Nel corso degli anni 2009-2010, l'Enac ha avviato una serie di iniziative volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi nel campo della progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti:

- riduzione dei consumi energetici attraverso l'efficientamento dei sistemi di produzione, distribuzione ed utilizzo dell'energia;
- riduzione percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- incremento dell'utilizzazione di fonti rinnovabili nei processi di produzione energetica;
- riduzione dei consumi idrici;
- riutilizzo di materiali di rifiuto attraverso un apposito processo di trattamento;
- valutazione di un percorso per la certificazione energetica degli aeroporti.

Per il raggiungimento di tali obiettivi sono stati avviati appositi studi all'interno delle strutture e, per alcuni argomenti specialistici, sono stati stipulati accordi di ricerca con altri Enti.

Tra questi, particolare rilevanza assume il Patto per l'Ambiente stipulato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e l'Enac; l'accordo di programma di tale Patto si articola su due linee di intervento.

La prima riguarda la sperimentazione di sistemi innovativi di produzione di ener-

gia da fonti energetiche rinnovabili che combinino principalmente diversi aspetti come alti rendimenti, compatibilità con le funzioni aeroportuali e l'integrazione con il territorio. Tale progetto pilota è stato avviato negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa che sono direttamente gestiti dall'Enac.

La seconda linea di intervento è invece finalizzata all'elaborazione di **Linee Guida** per le realizzazioni, presso gli aeroporti nazionali, di infrastrutture ed impianti che siano caratterizzati da un minor consumo di energia e che comportino quindi una riduzione dei livelli di CO<sub>2</sub> anche attraverso la produzione di energia da FER (Fonti Energetiche Rinnovabili).

Oltre tali attività, rientranti nel sopra descritto Patto per l'Ambiente, è stato anche avviato un programma per la gestione energetico-ambientale degli aeroporti.

In relazione a detti aspetti l'Enac ha ritenuto necessario approfondire la conoscenza delle diverse aree tematiche attraverso la realizzazione di uno studio per l'esame delle *best practices* per l'efficienza energetica ed ecologica delle infrastrutture aeroportuali, condotto con la collaborazione del Dipartimento "ITACA" della facoltà di Architettura dell'Università "La Sapienza" di Roma.

Ulteriore attività posta in essere dall'Enac ha visto il coinvolgimento dei gestori aeroportuali per la raccolta di informazioni rilevabili sugli scali e riferiti in particolare ad ogni singolo processo operativo.

La richiesta ha riguardato la necessità di conoscere ogni dato disponibile presso gli scali relativamente al rapporto tra le risorse utilizzate e la quantità e qualità dei rifiuti (solidi, liquidi e gassosi) rilevabili alla fine di ogni processo produttivo. Ci si è riferiti in particolare ai processi connessi con gli aspetti energetici e a quelli connessi con gli aspetti più generali di ricadute ambientali.

Per poter avviare una prima raccolta di dati in modo organizzato è stato fornito ai gestori uno schema di rilevamento ed organizzazione dei dati sotto forma di scheda, denominata **bolletta energetico-ambientale aeroportuale**.

### ***Il rapporto tra Enac e i soggetti aeroportuali***

All'interno degli aeroporti, l'Enac vigila sui diversi soggetti che svolgono le attività necessarie a garantire il regolare funzionamento degli scali.

In seguito alle modifiche apportate nel 2005 al Codice della Navigazione, il gestore aeroportuale è il **soggetto responsabile** dell'**efficienza** e dell'**operatività delle infrastrutture aeroportuali** e svolge un ruolo di **coordinamento** e di **controllo** delle attività dei vari operatori privati presenti sullo scalo, nel rispetto degli standard di sicurezza.

In seguito all'assegnazione di tale funzione, il gestore aeroportuale predispone il **Regolamento di scalo**, adottato dall'Enac, in cui sono definiti i ruoli, le attribu-

zioni e le competenze dei vari soggetti che operano in aeroporto. Nel Regolamento di scalo sono precisate, dunque, le regole e le procedure in vigore presso ciascun aeroporto per garantire il sicuro e normale utilizzo delle infrastrutture e degli impianti, nonché il regolare svolgimento delle attività aeroportuali. L'osservanza di tali misure è assicurata dall'Enac che svolge, a tutela dei Passeggeri, un'**attività ispettiva** e garantisce che tutti i soggetti attivi nell'aeroporto esercitino puntualmente le proprie funzioni. In caso di inadempimento rispetto agli obblighi fissati nella convenzione, l'Enac adotta misure correttive, ovvero procede all'applicazione di sanzioni.

#### Normativa di riferimento

- Legge 2 dicembre 2005, n. 248 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria
- Legge 9 novembre 2004, n. 265 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge dell'8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile
- Decreto ministeriale del 12 novembre 1997, n. 521, Regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993 n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato

#### Attori coinvolti

- Gestori aeroportuali
- Compagnie aeree
- Handler

#### Data di adozione dei Regolamenti di scalo degli aeroporti italiani

Aeroporto	Data adozione regolamento	Aeroporto	Data adozione regolamento
Alghero	01/02/2008	Napoli	26/07/2006
Ancona	08/08/2007	Olbia	01/06/2007
Bari	25/07/2007	Palermo	23/07/2007
Bergamo - Orio al Serio	13/10/2006	Parma	22/09/2008
Bologna	01/08/2007	Perugia	27/01/2009
Brescia	25/08/2009	Pescara	29/01/2007
Brindisi	18/11/2008	Pisa	03/05/2007
Bolzano	in fase di approvazione	Reggio Calabria	11/12/2006

Cagliari	04/02/2010	Rimini	26/03/2010
Catania	07/05/2007	Roma Ciampino	05/03/2007
Firenze	07/12/2007	Roma Fiumicino	17/07/2006
Forlì	25/09/2008	Trieste - Ronchi dei Legionari	20/10/2006
Genova	05/12/2006	Torino	29/05/2007
Lamezia Terme	30/04/2007	Treviso	14/08/2008
Milano Linate	06/12/2007	Venezia	02/08/2006
Milano Malpensa	26/07/2006		

### ***I Piani di emergenza aeroportuale***

La sicurezza all'interno degli aeroporti è garantita dall'adozione di una serie di misure che consentono di affrontare in modo adeguato le diverse tipologie di emergenze.

L'Enac provvede ad adottare per ogni aeroporto il **Piano di emergenza**, concordandone i contenuti con i diversi soggetti coinvolti: il gestore aeroportuale, i Vigili del Fuoco, l'Enav, l'Aeronautica Militare, la Protezione Civile, il Servizio di emergenza sanitaria, le forze dell'ordine, il Servizio sanitario e la Dogana.

Il Piano di emergenza consente di affrontare in modo organizzato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare in aeroporto: al suo interno sono individuati i soggetti competenti ad intervenire e le procedure da seguire a seconda della tipologia di emergenza.

Il Piano si applica alle emergenze che si verificano anche nelle aree adiacenti all'aeroporto per soddisfare le esigenze di un primo intervento e per un successivo supporto alle attività di soccorso poste in essere dagli enti territoriali preposti.

L'efficacia del Piano viene verificata attraverso esercitazioni periodiche programmate e promosse dall'Enac che consentono di verificare l'idoneità delle procedure individuate e degli equipaggiamenti strumentali, nonché la tempistica e le modalità di risposta del personale impiegato.

Ulteriore misura volta a tutelare la sicurezza dei Passeggeri in aeroporto è il **Piano aeroportuale contro le pandemie influenzali** che viene predisposto dal gestore aeroportuale ed approvato dall'Enac. Il Piano definisce le procedure idonee a fronteggiare i diversi livelli di rischio connessi all'evolversi della pandemia influenzale e contiene misure di tipo preventivo e di emergenza, finalizzate a proteggere la salute ed il benessere dei Passeggeri, del personale aeroportuale e dei cittadini, nonché a minimizzare le possibilità di diffusione del virus negli aeroporti.

## Attori coinvolti

- Aeronautica Militare
- Dogana
- Enav e altri fornitori di servizi di controllo del traffico aereo
- Protezione Civile
- Servizio di emergenza sanitaria
- Forze dell'ordine
- Servizio sanitario
- Gestori aeroportuali
- Vigili del Fuoco

## Normativa di riferimento

- Circolare Enac APT 18A del 30 gennaio 2008 - Piano di emergenza aeroportuale - Incidente aereo
- Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti Edizione 2 - Emendamento 5 del 23 settembre 2008
- Circolare Enac APT 27 del 12 novembre 2007 - Piano aeroportuale in caso di pandemie influenzali
- Codice della Navigazione

***Le attività di security: la sicurezza del Passeggero inizia in aeroporto***

In ambito nazionale, l'Enac è l'**autorità competente in materia di security** con il compito di definire e coordinare le misure di sicurezza nel trasporto aereo e di verificarne la corretta applicazione.

L'Ente svolge tale funzione attraverso l'attività di:

- **regolamentazione** della materia in attuazione della normativa internazionale e comunitaria;
- **certificazione** delle imprese, degli addetti alla sicurezza e di tutti gli altri operatori aeroportuali interessati alle attività di security;
- **vigilanza** sull'attuazione della normativa.

Queste funzioni si inseriscono in un più ampio scenario: infatti, l'Enac rappresenta l'Italia nelle sedi internazionali (quali Icao, G8, Ecac) in cui vengono definiti gli standard e le procedure raccomandate in materia di *security*.

Con l'entrata in vigore del Regolamento (CE) n. 300/08, che ha portato una sostanziale rivisitazione del sistema normativo europeo, in quanto membro dell'Icao, l'Italia è tenuta a predisporre un **Programma Nazionale di Sicurezza (PNS)**, in cui vengono indicate le misure idonee a prevenire azioni illecite e quindi a garantire l'incolumità dei Passeggeri. Tale programma è elaborato e

periodicamente aggiornato dal **Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti (Cisa)**, che è presieduto dall'Enac. Le azioni e gli obiettivi del Piano si articolano in 9 macroaree di controllo e sorveglianza e 3 programmi.

#### Le aree ed i programmi di controllo e sorveglianza del Programma Nazionale di Sicurezza

1. Controlli di sicurezza dei Passeggeri e dei loro bagagli a mano
2. Controlli di sicurezza dei bagagli da stiva
3. Controlli di sicurezza di merce, posta, catering, provviste e materiali di bordo
4. Misure di sicurezza per potenziali esposizioni a rischio e per voli sensibili
5. Controlli di sicurezza diplomatici, casi speciali, membri di equipaggio e personale aeroportuale
6. Controlli di sicurezza degli aeromobili
7. Controlli di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali
8. Misure di sicurezza per l'aviazione generale
9. Linee guida per la determinazione delle parti critiche di un aeroporto
10. Programma Aeroportuale di Sicurezza
11. Programma Nazionale dei controlli di qualità
12. Programma di Sicurezza delle Compagnie Aeree

#### La composizione del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti

Il Cisa è composto dalle seguenti Istituzioni:

- Enac (presidente)
- Presidenza del Consiglio dei Ministri
- Ministero degli Affari Esteri
- Ministero dell'Interno
- Ministero della Difesa
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Comando Generale della Guardia di Finanza
- Agenzia delle Dogane
- Enav

All'interno degli aeroporti, l'attività di security è coordinata dall'Enac che vigila sulla regolare attuazione del Programma Nazionale di Sicurezza e presiede il **Comitato di Sicurezza Aeroportuale (Csa)**.

Tale Comitato elabora il Programma Aeroportuale di Sicurezza nel quale sono indicate tutte le misure a garanzia della security all'interno dell'aeroporto. Il documento riveste una particolare importanza in quanto garantisce il coordina-

mento di tutti i soggetti pubblici e privati chiamati a svolgere azioni di security, definendone competenze e ruoli. Anche le compagnie aeree nazionali ed estere che operano negli aeroporti italiani devono dotarsi di un proprio **Programma di Sicurezza** che viene esaminato ed approvato dall'Enac al fine di garantirne la conformità rispetto al PNS.

Tra il 2004 ed il 2005, l'Enac ha completato l'affidamento dei servizi di sicurezza alle società di gestione; tuttavia, l'Ente ha il compito di certificare le imprese e gli addetti alla sicurezza, nonché tutti gli operatori aeroportuali interessati alla security, verificando il possesso di specifici requisiti tecnico-professionali. L'Enac procede, inoltre, ad una verifica puntuale del mantenimento dei requisiti richiesti per la certificazione.

#### Attori coinvolti

- Icao
- Comunità europea
- Ministero dell'Interno
- Gestori aeroportuali
- Compagnie aeree

#### Normativa di riferimento

- Regolamento (UE) 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile
- Decreto del 21 luglio 2009 recante la designazione dell'Autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile
- Regolamento (CE) n. 300/2008 dell'1 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il Regolamento (CE) n. 2320/2002
- Documento 30 dell'Ecac - Linee guida dell'Ecac (Conferenza Europea dell'Aviazione Civile) nel campo delle Facilitazioni dell'Aviazione Civile
- Annesso Icao n. 17 - La security per la protezione dell'Aviazione Civile Internazionale da atti di interferenza illecita

In linea con la normativa comunitaria, l'Ente predispone e verifica l'attuazione del **Programma Nazionale di Formazione alla Sicurezza**, nel quale vengono individuati i percorsi formativi ai quali il personale che opera in ambito aeroportuale o in settori connessi all'aviazione civile deve sottoporsi e i requisiti essenziali che le organizzazioni di formazione devono possedere.

L'Enac provvede alla verifica della corretta applicazione delle norme di security da parte delle imprese e degli addetti alla sicurezza mediante la realizzazione di **frequenti ispezioni**.

## Le attività ispettive aeroportuali

L'Enac svolge periodiche ispezioni presso gli aeroporti al fine di verificare la corretta applicazione delle misure e delle procedure previste a garanzia del regolare e sicuro funzionamento degli scali. Le ispezioni vengono svolte dalle direzioni aeroportuali secondo programmi periodici predefiniti e consistono nella verifica del rispetto di standard operativi ed organizzativi da parte dei gestori aeroportuali e degli altri soggetti presenti in aeroporto.

Le attività ispettive investono le seguenti aree:

- 1. Flight safety** – sicurezza del volo: l'Enac svolge attività di **verifica dei documenti di bordo** degli aeromobili ed effettua **visite di controllo sugli aeromobili**. L'Ente utilizza i risultati dei controlli effettuati sia per monitorare le condizioni di sicurezza del trasporto aereo al fine di adottare le opportune azioni a garanzia della sicurezza, incluse le **azioni interdittive** alla partenza dell'aeromobile come previsto dal Codice della Navigazione all'art. 802.
- 2. Aerodrome safety** – sicurezza dell'aeroporto: l'Ente effettua costanti controlli per verificare il rispetto dei requisiti di **sicurezza operativa** relativamente alle **infrastrutture di volo**, ai piani di emergenza aeroportuale e alla corretta applicazione delle procedure operative.
- 3. Handling**: gli ispettori Enac verificano il mantenimento dei **requisiti utili alla certificazione** dell'handler. In caso di riscontri negativi, l'Ente può richiedere azioni correttive e, nei casi più gravi, sospendere o revocare la certificazione.
- 4. Security**: le ispezioni sono svolte sia dagli **ispettori aeroportuali**, che operano stabilmente all'interno di un aeroporto, sia dagli **ispettori del Nucleo Centrale Ispettivo**, che svolgono la propria attività presso diversi aeroporti.

### Le ispezioni security

Le ispezioni nell'ambito della security riguardano i seguenti aspetti:

- sicurezza degli aeroporti;
- confini ed accessi;
- controllo e protezione degli aeromobili;
- controllo e protezione dei Passeggeri e dei loro bagagli;
- protezione e controllo delle merci e delle forniture;
- selezione ed addestramento del personale;
- attrezzature di sicurezza.

- 5. Carta dei Diritti/Qualità dei servizi aeroportuali**: le attività ispettive vengono svolte secondo programmi semestrali che tengono conto dei diversi aspetti legati alla qualità dei servizi (ad esempio tempo di attesa per la riconsegna dei bagagli), al rispetto della carta dei diritti (ad esempio assistenza assicurata ai

Passeggeri in caso di disservizi) ed altre varie problematiche. Gli ispettori Enac sono stati formati per condurre audit secondo le norme UNI ISO.

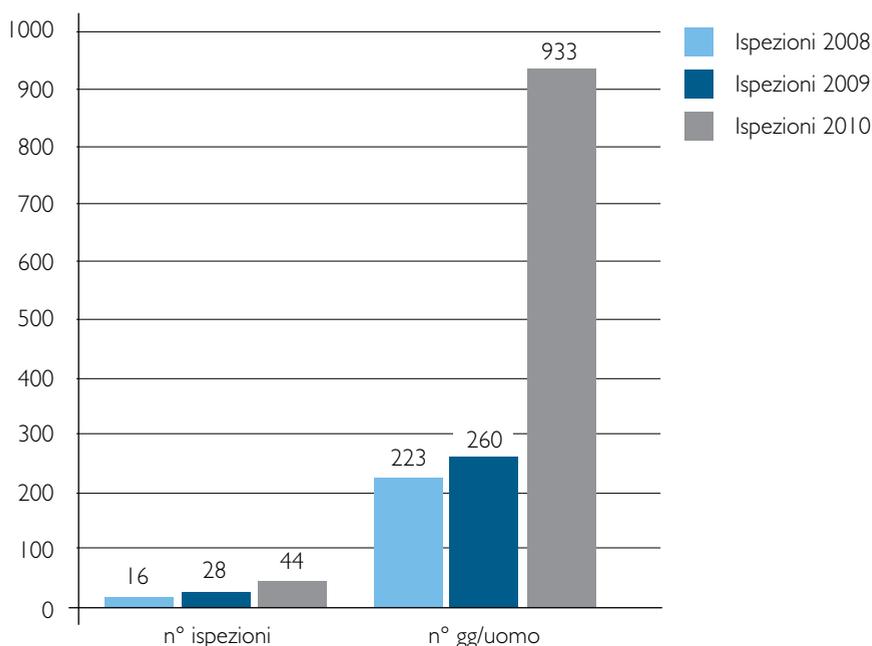
*Le ispezioni condotte nel 2010*

Tipologia ispezione	Numero
Flight safety	2.576
Aerodrome safety	1.780
Handling	84
Security	3.035
Carta dei Diritti/Qualità dei servizi aeroportuali	3.977

*Specifica delle attività del Nucleo Centrale Ispettivo 2008-2009-2010*

	Ispezioni 2008	Ispezioni 2009	Ispezioni 2010
n° ispezioni	16	28	44
n° gg/uomo	223	260	933

*Attività 2008 - 2010*



#### Normativa di riferimento

Regolamento (CE) n. 2320/2002 del 16 dicembre 2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

#### Attori coinvolti

- Polizia di Stato
- Gestori aeroportuali
- Handler
- Compagnie aeree

### 3.7 L'attività normativa

#### 3.7.1 *Gli obiettivi*

L'Enac, attraverso l'attività di regolamentazione e di coordinamento con gli organismi internazionali e comunitari di settore, intende perseguire i seguenti obiettivi:

- recepire la normativa internazionale e comunitaria che disciplina il settore dell'aviazione civile;
- definire un set di regole applicabili nello spazio aereo nazionale;
- contribuire ad una produzione normativa che permetta di migliorare i livelli di sicurezza e la qualità dei servizi erogati nel trasporto aereo;
- contribuire alla rilevazione ed alla soluzione delle problematiche di natura ambientale connesse all'aviazione civile.

#### 3.7.2 *Le attività realizzate*

##### *I settori regolamentati dall'Enac*

L'Enac provvede alla regolamentazione dei diversi settori connessi all'aviazione civile, recependo la normativa internazionale e comunitaria relativa allo spazio aereo, agli aeroporti e agli aspetti economici del trasporto aereo nazionale.

##### *La regolamentazione dello spazio aereo nel Cielo Unico Europeo*

Nel 2004 la Commissione europea ha avviato il programma **Cielo Unico Europeo (Single European Sky - SES)** con l'obiettivo di ridurre la frammentazione che caratterizzava la gestione del traffico aereo in Europa. Il progetto ha profondamente modificato la regolazione dello spazio aereo, introducendo rilevanti innovazioni nei settori dell'economia, della sicurezza, dell'ambiente e della tecnologia

#### Attori coinvolti

- Commissione europea
- Eurocontrol
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea
- Enav e altri fornitori di servizi di controllo del traffico aereo

#### Cielo Unico Europeo: il sistema di prestazioni

Il 2010 è stato l'anno che la Commissione europea ha dedicato alla messa a punto un importantissimo istituto introdotto dal secondo pacchetto Cielo Unico Europeo: il sistema di prestazioni.

Il sistema di prestazioni, varato con il Regolamento della Commissione 691/2010 del 29/07/2010, definisce i parametri europei nelle aree di sicurezza (*safety*), ambiente, capacità degli spazi aerei e costo-efficienza. Per queste quattro aree sono stati assegnati obiettivi da raggiungere nel triennio 2012-2014, detto primo periodo di riferimento.

Ciascuno Stato, nel corso del 2011, dovrà adottare un piano di prestazioni, all'interno del quale stabilirà il proprio contributo al raggiungimento dei target europei e il relativo piano di azioni. La Commissione esprimerà il proprio parere sui piani nazionali e se del caso, ne può chiedere la modifica. Inoltre vigilerà sull'attuazione degli stessi.

#### Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) n. 29/2009 del 16 gennaio 2009 che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (*data link*) per il Cielo Unico Europeo
- Regolamento (CE) n. 1361/2008 del 16 dicembre 2008 che modifica il Regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)
- Regolamento (CE) n. 1315/2007 dell'8 novembre 2007 sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del Regolamento (CE) n. 2096/2005
- Regolamento (CE) n. 1794/2006 del 6 dicembre 2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea
- Regolamento (CE) n. 1033/2006 del 4 luglio 2006 recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del Cielo Unico Europeo
- Direttiva 2006/23/CE del 5 aprile 2006 concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo
- Regolamento (CE) n. 2150/2005 del 23 dicembre 2005 recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo

- Regolamento (CE) n. 2096/2005 del 20 dicembre 2005 recante requisiti comuni per la fornitura dei servizi di navigazione aerea
- Regolamento (CE) n. 552/2004 del 10 marzo 2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»)
- Regolamento (CE) n. 551/2004 del 10 marzo 2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo Unico Europeo («regolamento sullo spazio aereo»)
- Regolamento (CE) n. 550/2004 del 10 marzo 2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo Unico Europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)
- Regolamento (CE) n. 549/2004 del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo Unico Europeo («regolamento quadro»)

Nell'ambito dell'iniziativa, l'Enac partecipa alle commissioni internazionali deputate all'emanazione della normativa di settore e provvede alla verifica dell'attuazione delle norme emesse a livello comunitario, rappresentando l'Italia presso le istituzioni dell'Unione europea e di Eurocontrol.

Dal settembre 2004, l'Enac partecipa al **Comitato per il Cielo Unico Europeo** che assiste la Commissione europea nella gestione del progetto e assicura che siano tenuti in debito conto gli interessi di tutte le categorie di utenti dello spazio aereo. Il Comitato è composto da due rappresentanti per ciascuno Stato membro ed è presieduto da un rappresentante della Commissione. Dal febbraio 2009 l'Enac ha assunto la posizione di rappresentante italiano in seno al comitato.

Nell'ambito del progetto europeo sul cielo unico, l'Enac partecipa attivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Aeronautica Militare, all'attuazione del progetto **BLUE MED**. Si tratta della realizzazione di un Blocco Funzionale di Spazio Aereo transnazionale nell'area sud-orientale del Mediterraneo, grazie al quale si mira ad ottenere una gestione del traffico aereo a livello regionale più integrata, efficiente e flessibile. Partner del Progetto sono i fornitori di servizio di Cipro, Grecia, Malta, Tunisia ed Egitto.

Ulteriore iniziativa comunitaria alla quale l'Ente contribuisce, attraverso il comitato Cielo Unico, è **SESAR (Single European Sky ATM Research)**, il progetto comunitario di ricerca per lo sviluppo di tecnologie, di modalità organizzative e di componenti industriali idonee a garantire la sicurezza e la fluidità del trasporto aereo nel nuovo sistema europeo di gestione del traffico aereo.

Da SESAR scaturisce il Piano Europeo di Modernizzazione del Traffico Aereo, conosciuto come **European ATM Master Plan**.

Nell'ambito di questo piano, l'Enac partecipa inoltre agli impegni internazionali connessi all'adozione della tecnologia satellitare per la navigazione aerea (sistemi **EGNOS** e **GALILEO**).

## Attori coinvolti

- Icao
- Commissione europea
- Aeronautica Militare
- Eurocontrol
- Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
- Enav e altri fornitori di servizi di navigazione aerea

*La regolamentazione dello spazio aereo nazionale*

Nell'ambito dell'attività di regolamentazione dello spazio aereo nazionale, l'Enac si occupa di **adottare** in ambito nazionale gli **standard** definiti dall'Icao, **adeguare la normativa tecnica** alla legislazione nazionale ed europea ed **elaborare politiche di sviluppo** dello spazio aereo nazionale. L'obiettivo è quello di definire un **quadro normativo** applicabile allo spazio aereo nazionale che sia:

- coerente con gli standard internazionali di riferimento;
- armonizzato con la normativa europea;
- finalizzato al rispetto degli obiettivi e della legislazione nazionale relativi alla sicurezza e allo sviluppo del settore.

L'attività dell'Enac per la **regolamentazione dello spazio aereo nazionale** si concretizza in specifiche azioni:

- monitoraggio della normativa Icao, europea e nazionale;
- partecipazione alle commissioni internazionali deputate all'emanazione della normativa di settore;
- determinazione delle esigenze di regolamentazione e programmazione di settore;
- adozione di regolamenti, circolari e procedure operative.

## Normativa di riferimento

- Regolamento Enac Regole dell'Aria del 30 luglio 2009 (II Edizione - Emendamento 1)
- Regolamento Enac per la definizione dei requisiti della Licenza comunitaria di Controllore del Traffico Aereo del 21 aprile 2009 (IV Edizione)
- Regolamento (CE) n. 216/2008 del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la Direttiva 91/670/ CEE, il Regolamento (CE) n. 1592/2002 e la Direttiva 2004/36/CE
- Regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione
- Annesso 1 Icao - AirTraffic Services
- Annesso 3 Icao - Meteorological Service for International Air Navigation
- Annesso 2 Icao - Rules of the Air

Nel corso del 2010, l'Enac ha pubblicato la seguente normativa di settore:

- Circolare ATM01A - Applicazione del Regolamento (CE) 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo;
- Circolare ATM05 - Eventi ed attività speciali interessanti il trasporto aereo.

### **La regolamentazione per la sicurezza del volo**

Per garantire la sicurezza del volo, l'Enac svolge anche una propria attività di regolamentazione che si basa sulla **normativa** emanata dall'**Easa**.

Il Regolamento (CE) n. 216/2008, recante "regole comuni nel settore dell'aviazione civile", impone agli Stati membri dell'Unione europea l'adozione di regole omogenee, con lo scopo di raggiungere elevati livelli di sicurezza e compatibilità ambientale e di favorire il libero scambio di merci, di prodotti e di servizi.

Il Regolamento, definito "**Regolamento Base**" (*Basic Regulation*), indica gli obiettivi che le autorità nazionali di regolazione tecnica devono perseguire e stabilisce che le relative modalità di attuazione siano dettagliate nei regolamenti adottati dalla Commissione europea, definiti "**Regole di implementazione**" (*Implementation Rules*).

Ad oggi la Commissione europea ha adottato due *Implementation Rules*: il Regolamento (CE) n. 1702/2003, relativo ai processi di certificazione dei prodotti aeronautici ed il Regolamento (CE) n. 2042/2003 relativo al mantenimento dello stato di aeronavigabilità, alla manutenzione, al personale certificatore ed alle scuole aeronautiche.

### *L'attività normativa legata alla tutela dell'ambiente*

La protezione ambientale è un obiettivo perseguito sia a livello internazionale, nell'ambito dell'Icao, attraverso il **CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection)**, che a livello comunitario.

La Commissione europea ha intrapreso una serie di iniziative, sia regolamentari che di studio e ricerca, finalizzate al monitoraggio e alla risoluzione di problematiche di natura ambientale connesse all'aviazione civile.

L'Enac collabora nelle sedi internazionali al perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

- riduzione del rumore;
- riduzione dell'impatto delle emissioni gassose sul clima globale;
- riduzione dell'impatto delle emissioni gassose sulla qualità dell'aria locale.

In ambito nazionale, l'Enac opera in stretto coordinamento con il Ministero dell'Ambiente, con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra), con l'Enav, con l'industria nazionale, con le Università e con i Centri di ricerca.

Per quanto concerne la riduzione del rumore, l'Ente istituisce e presiede presso tutti gli aeroporti aperti al traffico civile un'apposita **Commissione Aeroportuale**. Compito della Commissione è di predisporre la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e di adottare le procedure antirumore.

La zonizzazione consiste nella classificazione delle aree dell'intorno aeroportuale in diverse fasce acustiche; in ogni classe di zonizzazione sono consentite diverse tipologie di insediamenti (ad esempio: residenziali, commerciali, industriali, agricoli). Le procedure antirumore sono volte a ridurre l'impatto sonoro delle attività di atterraggio e di decollo e vengono definite in base alle caratteristiche delle diverse tipologie di aeromobili.

#### Commissione aeroportuale

La Commissione Aeroportuale è composta da rappresentanti di:

- Regione
- Provincia
- Comuni interessati (un rappresentante per ognuno dei comuni compresi nell'intorno aeroportuale)
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (Arpa)
- Fornitore dei servizi della navigazione aerea
- Vettori aerei (un rappresentante designato dall'Associazione Aoc)
- Gestori aeroportuali
- Ministero dell'Ambiente

L'Enac, mediante i direttori aeroportuali, contesta le violazioni delle procedure antirumore ed applica le relative **sanzioni amministrative**.

Le entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni vengono destinate alla realizzazione di interventi tesi alla riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale. Per quanto concerne la riduzione delle emissioni gassose, a livello internazionale è stato adottato un approccio sistematico volto alla definizione di una politica ambientale e degli obiettivi di miglioramento da perseguire.

In quest'ottica, l'Enac supporta il Ministero dell'Ambiente nell'attuazione delle Direttiva 2008/101/CE che dal 1° gennaio 2012 si applicherà a tutti i voli in arrivo e in partenza dagli aeroporti degli Stati membri. In base a tale direttiva, la Commissione europea assegnerà ad ogni vettore aereo una **quantità massima di emissioni gassose** consentite: l'operatore aereo che si terrà al di sotto di tale quota potrà cedere, dietro corrispettivo, la quota parte risparmiata ad un altro operatore. Si punta così a premiare le compagnie aeree che possiedono una flotta tecnologicamente più avanzata.

#### Normativa di riferimento

- Informativa tecnica Enac del 20 aprile 2009 - Linee guida relative ad interventi per minimizzare l'uso di combustibile e ridurre le emissioni gassose
- Direttiva 2008/101/CE del 19 novembre 2008 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra
- Circolare Enac APT 29 del 29 febbraio 2008 - Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti
- Circolare Enac APT 26 del 3 luglio 2007 - Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000 che stabilisce i criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 3 dicembre 1999 recante disposizioni sulle procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31 ottobre 1997 recante la metodologia di misura del rumore aeroportuale
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 1997 recante la determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore
- Decreto del Presidente della Repubblica dell'11 dicembre 1997, n. 496, contenente il Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili
- Legge del 26 ottobre 1995, n. 447, legge quadro sull'inquinamento acustico
- Annesso 14 Icao - Aerodromi, progettazione e operazioni

## Attori coinvolti

- Commissione europea
- Ministero dell'Ambiente
- Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)
- Enti territoriali
- Università
- Compagnie aeree
- Industria aeronautica nazionale

Connesso alla tematica ambientale è il fenomeno del **bird strike**.

Per bird strike si intende l'impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili od altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi, sia in termini di sicurezza della navigazione che di costi economici correlati all'evento.

L'Enac presiede il **Bird Strike Committee Italy (BSCI)**, composto da operatori aeroportuali, biologi, avvocati, piloti, ingegneri e personale addetto alla sicurezza, che svolge le seguenti funzioni:

- valuta i report di impatto con i volatili ed elabora le statistiche annuali del fenomeno;
- supporta e fornisce consulenza ai team ispettivi e certificativi dell'Enac;
- sensibilizza gli operatori aeroportuali, i vettori, il personale navigante e le amministrazioni pubbliche e private sui rischi derivanti dalla presenza di volatili negli aeroporti e nelle aree limitrofe;
- promuove scambi di conoscenze con istituti specializzati nel settore e con analoghe istituzioni estere, attraverso l'organizzazione e la partecipazione a seminari e convegni internazionali, nonché tramite la collaborazione a progetti di studio e ricerca.

Negli aeroporti le attività di prevenzione e contrasto del fenomeno del bird strike sono di competenza del gestore aeroportuale che, alla luce delle caratteristiche ambientali delle zone circostanti l'aeroporto, predispone un **piano antivolatili** in cui sono definite procedure standardizzate e approvate dall'Enac. Tali procedure vengono inserite nel manuale d'aeroporto e notificate a tutti gli operatori affinché siano applicate. Il gestore aeroportuale, inoltre, nomina la **Bird Control Unit (BCU)** che si occupa del monitoraggio, dell'ispezione e del controllo del sedime aeroportuale. Inoltre, la BCU interviene con sistemi dissuasivi acustici e visivi per allontanare in modo incruento la fauna selvatica nelle fasi critiche di decollo e atterraggio degli aeromobili.

Le tabelle che seguono riassumono il numero totale degli impatti tra volatili ed aeromobili riportati nel periodo dal 2002 al 2010, suddivisi tra quelli avvenuti al di sotto dei 300 piedi (ft) di quota (quindi direttamente connessi con gli aeroporti) e quelli avvenuti al di sopra di tale quota.

#### Attori coinvolti

- Enav e altri fornitori di servizi di controllo del traffico aereo
- Aeronautica Militare
- Assaereo
- Assaeroporti
- Ibar
- Associazione dei piloti

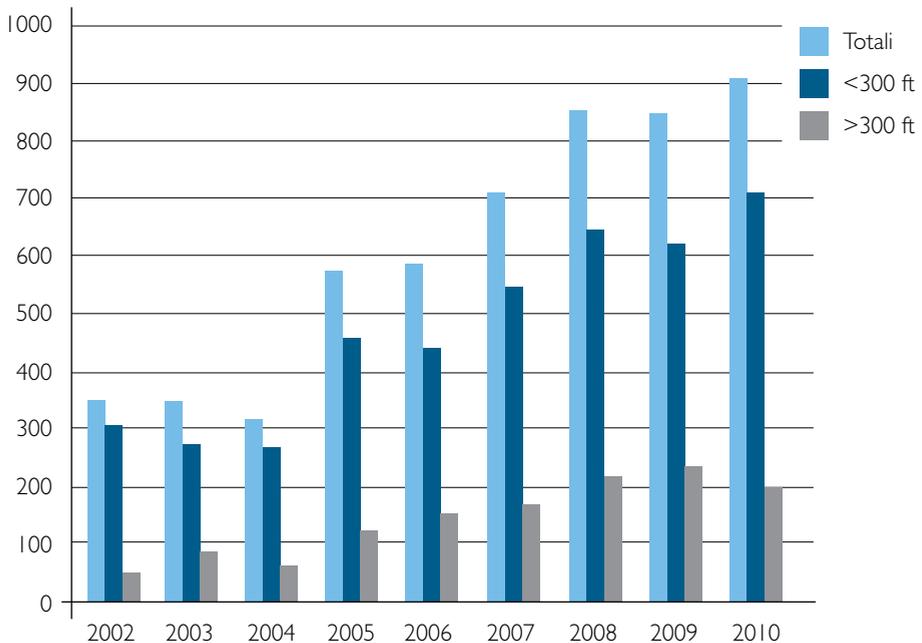
#### Normativa di riferimento

- Circolare Enac APT01A del 30 maggio 2007 - Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con i volatili negli aeroporti



Numero di impatti tra volatili e aeromobili nel periodo 2002–2010

Anno	<300 ft	>300 ft	Totali riportati
2002	302	46	348
2003	267	75	342
2004	263	54	317
2005	456	117	573
2006	438	150	588
2007	546	162	708
2008	646	211	857
2009	620	231	851
2010	712	198	910



Il sensibile incremento del numero degli impatti indica che esiste una problematica relativa al bird strike, il cui fenomeno viene segnalato dagli operatori con sempre maggior tempestività. Infatti, la rilevazione in termini di incremento è stata possibile anche grazie alla continua opera di sensibilizzazione degli operatori aeroportuali svolta dall'Enac.

