



Rapporto e Bilancio Sociale 2019

ENAC
Autorità per l'Aviazione Civile



Rapporto e Bilancio Sociale 2019

ENAC
Autorità per l'Aviazione Civile

INTERVENTI

Salvatore Sciacchitano

PRESIDENTE
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Nicola Zaccheo

PRESIDENTE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessandro Cardì

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



Salvatore Sciacchitano

PRESIDENTE

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Ealquanto difficile formulare un messaggio per il Rapporto e Bilancio Sociale 2019 dell'ENAC senza fare riferimento al momento in cui questo testo viene scritto, cioè durante la pandemia Covid-19 che ha causato effetti sul trasporto aereo impensabili appena alcuni mesi fa. Effetti talmente disastrosi che hanno portato numerose compagnie aeree, anche di grande rilievo internazionale, alla soglia della bancarotta, con una perdita globale nel 2020 di posti offerti di circa il 45% e di ricavi di circa 400 miliardi di dollari secondo le stime dell'ICAO.

Al contrario, il 2019 si è chiuso con ottimi risultati per il trasporto aereo internazionale con 4,6 miliardi di passeggeri trasportati corrispondenti ad un 5,5% in più rispetto al 2018 e con prospettive di crescita, a quel tempo, sostanzialmente con gli stessi ratei.

Un 2019 che si è concluso con eccellenti risultati internazionali da parte dell'ENAC. Eccellenti risultati non solo per la vittoriosa campagna a supporto della mia candidatura alla Presidenza del Consiglio dell'ICAO, durante la quale il Presidente Nicola Zaccheo e il Direttore Generale Alessio Quaranta non si sono risparmiati in missioni e incontri bilaterali e multilaterali.

Ma esiti importanti anche per il consolidamento dell'ENAC in ambito internazionale in termini di ruolo e di leadership. Questi ruoli si conquistano grazie ad una visione ampia e moderna che sta caratterizzando la guida dell'ENAC che vede la funzione internazionale come prioritaria e finalizzata al supporto di un moderno ed efficiente quadro dell'aviazione civile italiana.

I disastrosi effetti del Covid-19 non potranno che esaltare ancora più il ruolo dell'ENAC per una ripresa e per una resilienza del sistema trasporto aereo italiano. Questa è la nuova priorità che certamente l'ENAC sarà in grado di affrontare con successo grazie alla competenza e alla strategia dei suoi vertici e delle sue professionalità.



Nicola Zaccheo

PRESIDENTE

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

È complicato presentare il Rapporto e Bilancio Sociale 2019 dell'ENAC senza considerare la terribile tragedia causata dalla pandemia di Covid-19 che ha colpito l'intero pianeta negli ultimi mesi, con un drammatico numero di vittime ed ammalati, mettendo in ginocchio le nostre economie e causando una crisi senza precedenti nei Trasporti, con il trasporto aereo di sicuro tra i domini più duramente colpiti.

Ho deciso, invece, di iniziare il mio intervento partendo dagli importanti risultati e dai numeri del 2019, affinché siano di buon auspicio per un rapido riavvio del nostro settore, con l'augurio che si rafforzi la collaborazione con tutti i player e gli stakeholder, non solo in attività di sostegno ma, soprattutto, di rilancio, affinché "Ripartenza" sia sinonimo di "Rinascita" in un'area così strategica per il nostro Paese.

L'anno 2019 è stato un anno eccezionale per il trasporto aereo, soprattutto in Italia. Come sarà meglio dettagliato nelle pagine seguenti, il traffico commerciale complessivo nazionale ed internazionale ha visto transitare più di 192 milioni di passeggeri nel nostro Paese, con un incremento percentuale del 4% rispetto ai dati del 2018, confermando un importante trend di crescita che, nello scorso quinquennio, ha portato ad un aumento di quasi il 22% del numero totale di passeggeri. Volumi di crescita che hanno interessato gli scali nazionali di Roma e Milano in primis, per continuare con Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Bologna, Palermo. Hanno funzionato molto bene le reti aeroportuali, come quella romana di Fiumicino e Ciampino con circa 49 milioni di passeggeri, la rete di Malpensa - Linate (quest'ultimo chiuso per tre mesi al fine di consentire di effettuare i lavori di ammodernamento della pista) con 35,2 milioni di passeggeri, la rete del nord-est (Venezia, Treviso, Verona e Brescia) con 18,3 milioni di passeggeri, il sistema di Napoli e Salerno con 10,9 milioni di passeggeri, il sistema della Sicilia orientale (Catania e Comiso) con 10,5 milioni di passeggeri, quello toscano (Pisa e Firenze) con 8,2 milioni di passeggeri, la rete pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) con 8,1 milioni di passeggeri e il sistema aeroportuale calabrese (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone) con i suoi 3,7 milioni di passeggeri. Relativamente ai ritorni economici, nel 2019 il settore ha generato il 3,6% del PIL, con un impatto complessivo sulla nostra economia di circa 71 miliardi di euro, 18 miliardi dei quali in forma diretta e circa 53 miliardi in ricadute indirette.

Il 2019 è stato anche l'anno che ha visto l'ENAC rafforzare il proprio posizionamento internazionale, confermando la propria leadership in aree strategiche ed innovative, quali, ad esempio, la safety aeroportuale (a settembre l'ENAC ha donato all'ICAO il software proprietario SDAC - Spatial Distribution of Aircraft Crashes, un enorme database per l'analisi e la valutazione degli incidenti

registrati nelle aree vicine agli aeroporti di tutto il mondo), la regolazione e certificazione delle nuove frontiere dell'aviazione civile (droni, voli suborbitali, accesso allo Spazio), la sostenibilità ambientale (sono stati avviati importanti progetti per un'aviazione civile sempre più green).

Abbiamo portato a casa importanti risultati internazionali, grazie al preziosissimo supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, dei quali i più prestigiosi, lasciatemi dire, sicuramente in ambito ICAO, l'International Civil Aviation Organization, l'organismo dell'ONU che riunisce le autorità per l'aviazione civile di 193 Stati. Infatti, durante la 40^{ma} Assemblea Generale, l'Italia è stata la nazione più votata, a pari merito con la Cina, con 160 voti su 168 votanti, nell'elezione del Consiglio, l'organo esecutivo dell'ICAO composto da 36 membri. A completamento della straordinarietà della considerazione dell'Italia e dell'ENAC nel panorama dell'aviazione civile internazionale, il Consiglio dell'ICAO, nella sua prima seduta, ha eletto presidente per il triennio 2020-2022 l'italiano Salvatore Sciacchitano, già vice direttore generale dell'ENAC, primo presidente europeo dalla costituzione dell'ICAO nel 1944. Un risultato che racchiude in sé l'apprezzamento che il mondo ha nei confronti della nostra Autorità aeronautica e i frutti del lavoro svolto, costantemente e scrupolosamente negli anni, dal nostro personale sui vari tavoli internazionali.

Tornando alla drammatica attualità, questa terribile pandemia, come dicevo precedentemente, ha completamente azzerato, in pochi giorni, il traffico aereo. Nel momento più tragico abbiamo registrato una diminuzione di oltre il 98% dei voli. Di fatto operavano solo i voli cargo, non solo garantendo il fondamentale trasporto merci, soprattutto beni di prima necessità, ma anche impegnati nelle varie operazioni umanitarie e di trasporto di materiale sanitario. Proprio in queste circostanze è apparso chiaro quanto sia strategico il trasporto aereo e, lasciatemi dire, quanto sia importante avere compagnie aeree nazionali pronte a fornire alla nostra comunità un fondamentale supporto logistico in caso di emergenza.

Il lavoro fatto da tutte le strutture dell'Ente in questi mesi è stato eccezionale. Abbiamo affrontato con grande professionalità, senso del dovere e lucidità situazioni veramente critiche, senza mai esimerci dall'assumere decisioni anche difficili. Abbiamo fornito a tutte le Istituzioni coinvolte, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in primis, massimo supporto nella gestione delle attività in emergenza, dal rientro dei connazionali all'estero alle operazioni di trasporto di ammalati, fino alla definizione di linee guida e protocolli di "security sanitaria" da adottare negli aeroporti e a bordo degli aeromobili. Abbiamo coordinato tavoli di lavoro con tutti i player del settore, sia per concordare misure economiche e normative a sostegno degli operatori, sia modalità per la ripartenza in sicurezza del trasporto aereo.

Nella consapevolezza che questa tragedia debba diventare una reale e concreta opportunità di rinascita, stiamo già lavorando, su indicazioni della Ministra Paola De Micheli, ad una revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti, con obiettivi ambiziosi in modo da essere pronti a tornare a gestire i volumi di crescita pre-Covid nel più breve tempo possibile. Abbiamo già sottoposto alle valutazioni della Ministra le linee guida per la riformulazione del piano. Giusto come anticipazione, stiamo proponendo, in maniera cautelativa, un orizzonte temporale delle previsioni di crescita di traffico traslato di 5 anni rispetto alle stime di fine 2019. Pertanto, nelle analisi di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, stiamo ipotizzando un volume di 300 milioni di passeggeri al 2035. In coerenza con quanto in più occasioni già sostenuto, nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti l'ENAC proporrà di incrementare gli investimenti in intermodalità, digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Come "lesson learnt" dalla pandemia Covid-19, saranno altresì necessari investimenti in nuove infrastrutture e strumentazioni per garantire un nuovo concetto di sicurezza aeroportuale,

la "security sanitaria". Infine, proporremo di dare adeguata enfasi al settore Cargo, promuovendo investimenti che consentano un adeguato sviluppo e colgano le importanti opportunità che il mercato offre.

A questo punto vorrei fare una riflessione sul futuro del nostro Ente. Nel corso dei mesi scorsi ho analizzato dettagliatamente le priorità che l'ENAC necessita per essere nelle condizioni di operare al meglio ed espletare in maniera ottimale i propri compiti istituzionali. Purtroppo, come ben noto, l'Ente versa da tempo in uno stato di forte sofferenza. Nel corso degli anni, a causa della situazione economica che ha peggiorato i conti della finanza pubblica, si è avuta una sensibile contrazione delle autonomie conferite ed una inevitabile assimilazione dell'ENAC agli altri enti pubblici con l'effetto di bloccare, in primo luogo, le assunzioni di personale specialistico indispensabile per garantire gli elevati livelli di operatività che la sicurezza del trasporto aereo richiede per definizione. Tutto ciò ha portato ad una stagnazione della situazione attuale la cui conseguenza concreta è stata quella di bloccare il percorso iniziale della riforma del settore del trasporto aereo, generando lo sviluppo di un modello burocratico-amministrativo non in grado di essere al passo con l'esigenza del settore, rischiando di non tutelare adeguatamente l'interesse pubblico e la sicurezza del volo. Sono fermamente convinto che l'ENAC necessiti di una riforma che, come primo step, preveda la trasformazione in Ente Pubblico Economico come, d'altronde, già previsto dalla sua stessa legge istitutiva. Con la nuova veste giuridica l'Ente potrebbe meglio realizzare il perseguimento delle finalità pubblicistiche grazie anche alle risorse economiche che deriverebbero dalle diverse attività che non è stato possibile al momento sviluppare. In particolare verrebbero beneficiati specifici settori strategici quali, ad esempio, quelli legati ai diritti del passeggero, con un'azione maggiormente accurata sull'operato dei gestori aeroportuali e sul rispetto delle clausole presenti nei rispettivi contratti di programma, nonché quelli sulla sicurezza con un rafforzamento dei presidi presenti sul territorio nazionale. A ciò si aggiunga che l'assunzione di personale altamente specializzato e qualificato consentirebbe di seguire più da vicino e stimolare la realizzazione degli investimenti che sono al momento in corso e quelli che, attraverso l'opera del Governo, accompagneranno la ripresa del settore del trasporto aereo.

Tra le varie attività che l'Ente potrebbe meglio espletare con la maggiore autonomia derivante dalla trasformazione giuridica, un aspetto importante riguarda gli aeroporti cosiddetti minori e gli aeroporti dell'aviazione generale. L'ENAC, già in fase di costituzione, ha avuto in gestione diretta un certo numero di aeroporti, oggi quasi tutti di aviazione generale a parte l'aeroporto di Pantelleria. Questi aeroporti rivestono un ruolo significativo nelle rispettive comunità locali, hanno una importante valenza sociale, svolgono attività di servizio civile, in alcuni casi rappresentano un interessante fattore economico per il territorio ma anche un momento di diffusione della cultura aeronautica e delle attività sportive e ricreative collegate al mondo dell'aviazione generale. I tentativi messi in campo per individuare soggetti privati o, in alternativa, pubblici in grado di gestire le diverse realtà locali, non hanno prodotto risultati apprezzabili a causa della difficoltà di gestire queste realtà secondo ottiche di mero ritorno economico. Lo sviluppo e la valorizzazione di questi aeroporti sono stati in questi anni condizionati dalla mancanza di risorse umane in capo all'ENAC e dalla impossibilità di utilizzare le risorse finanziarie. La trasformazione in Ente Pubblico Economico consentirebbe di meglio valorizzare il bene pubblico rappresentato da questi scali ma anche di aumentare il numero di aeroporti a gestione diretta.

Considerando la situazione attuale, ritengo che, proprio in ragione del contesto emergenziale in essere, è ancora più necessario che l'Autorità disponga, nel più breve tempo possibile, delle adeguate risorse al fine di garantire il presidio, non solo per una corretta ed efficiente ripresa del

traffico e dell'operatività aeroportuale, ma anche per attività di rilancio dell'intero settore. A mio parere oggi più che mai questa trasformazione dell'Ente è assolutamente necessaria.

Per concludere, in questi primi 18 mesi di mia Presidenza, ho avuto modo di conoscere in maniera ancor più approfondita l'ENAC, apprezzando ancor di più le professionalità e le competenze presenti. Ma è stato durante i primi mesi di quest'anno, nella gestione delle innumerevoli situazioni critiche che l'emergenza Covid-19 ci ha costretto ad affrontare, che ho avuto la possibilità di apprezzare appieno le capacità delle persone che vi lavorano, quotidianamente, con grande senso del dovere, spirito di appartenenza e motivata resilienza, rendendomi sempre più convintamente onorato di presiedere questo Ente.

Sono assolutamente sicuro che nei prossimi mesi saremo ancor più motivati e pronti ad affrontare le impegnative sfide che si presenteranno per la ripartenza ma, insisto, soprattutto per il rilancio del settore del trasporto aereo e dell'Aviazione Civile tutta.



Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

La straordinarietà della circostanza venutasi a delineare a seguito della pandemia da Covid-19 ha dimostrato la vulnerabilità del settore del trasporto aereo che, pur negli anni passati, aveva già avuto modo di sperimentare crisi legate ad eventi terroristici e altre pandemie, dando sempre prova di una grande capacità di ripresa. Nulla ad oggi aveva, però, portato alla chiusura degli aeroporti e al blocco del traffico aereo a cui si è assistito nei trascorsi mesi, circostanza che ha lasciato un segno profondo in tutti gli operatori del settore.

Ora, con i primi segnali di ripresa, appare quanto mai opportuno riflettere sullo scenario futuro e su quali potranno essere le direttrici da seguire, con una visione più matura e consapevole dello sviluppo possibile del settore in un'ottica di crescita sostenibile.

Se da un lato occorre delineare misure speciali idonee a garantire la ripresa dell'intero sistema del trasporto aereo fortemente colpito in tutte le maglie della catena produttiva, dall'altro non può negarsi che è necessario individuare quell'insieme organizzato di azioni che consentano al settore di fortificarsi e di raggiungere un adeguato livello di "resilienza" agli shock esogeni.

Ci troviamo oggi in una nuova fase storica in cui le due linee di intervento devono essere portate avanti in contemporanea sebbene con orizzonte temporale differente, le prime immediate e necessariamente transitorie, le seconde rappresentano invece un punto di arrivo ancora da costruire nel medio-lungo termine.

L'impatto deflagrante dell'epidemia ha coinvolto, con un effetto domino, tutto il settore. Occorre pertanto individuare, secondo un principio di ragionevolezza e proporzionalità, le misure necessarie a far ripartire il sistema; in quanto, è evidente, nessun operatore della filiera produttiva deve essere abbandonato essendo parte di un unico ingranaggio. La stretta interdipendenza dei vari operatori all'interno della catena produttiva non rappresenta tuttavia un "vulnus" se si identificano correttamente le priorità di intervento nella convinzione che esiste un effetto "moltiplicativo" della singola misura di sostegno che si riverbera - producendo effetti positivi a cascata - sugli altri operatori che non beneficino, in via diretta, della misura stessa.

Occorre quindi domandarci come canalizzare le risorse disponibili allo scopo di ottimizzare il risultato. È di tutta evidenza come la situazione straordinaria venutasi a delineare e l'urgenza di far ripartire il sistema renda necessaria l'adozione di strumenti speciali e duttili che fino ad oggi non sono stati neppure ipotizzati. In tale ottica ogni Stato dovrebbe poter operare con maggiore flessibilità, in materia di concessione ed erogazione di incentivi e contributi pubblici, nella individuazione della misura

e dell'ammontare di contributo da destinare alle imprese del settore secondo necessità, all'interno del proprio territorio, ciò anche "in deroga" alla normativa vigente (di rango nazionale, comunitario o sovranazionale) pur salvaguardando i principi della trasparenza, ragionevolezza e non discriminazione.

Con riferimento al mondo delle compagnie aeree duramente colpite dalla pandemia deve prevalere la convinzione che i vettori siano "asset strategici" in senso assoluto e non solo per lo Stato di immatricolazione/appartenenza, a tal fine sarebbe opportuna una riflessione per limitare, temporaneamente, ogni forma di restrizione ai collegamenti, nonché i limiti imposti dagli accordi bilaterali, nell'ottica di una liberalizzazione del traffico ivi incluso un alleggerimento della clausola dell'O&C.

Sempre lato vettori si auspica una riflessione volta all'applicazione estensiva della normativa sugli OSP al fine di consentire allo Stato di erogare una compensazione economica, superando le restrizioni previste dalla normativa vigente, anche con l'obiettivo di ripristinare celermente la connettività non solo nazionale ma anche da/verso le altre direttrici nazionali e internazionali incentivando così la ripresa dell'attività volativa che necessariamente avverrà in condizioni di mancata redditività.

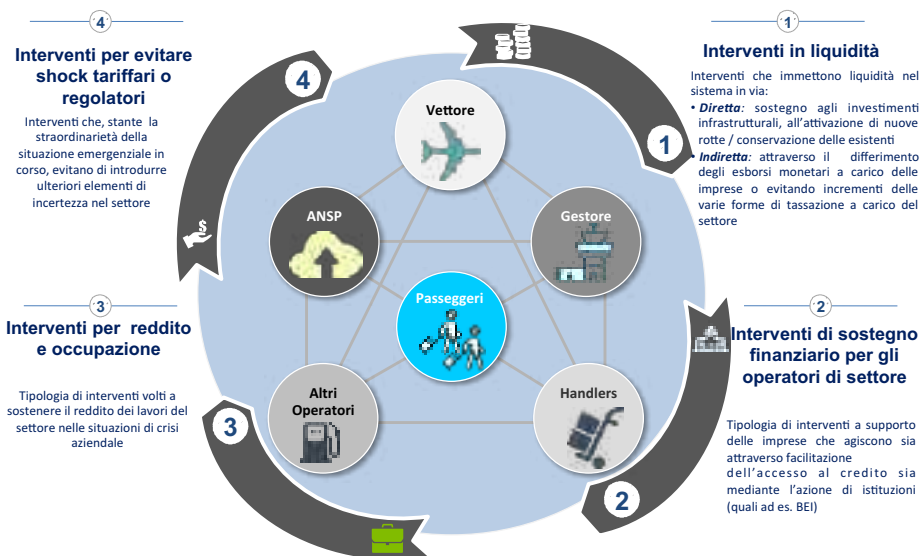
Le linee di azione sopra individuate hanno il pregio, nell'immediato, di incidere positivamente sull'elemento cardine della catena produttiva, ovvero il passeggero, la cui propensione al viaggio è direttamente correlata ai seguenti fattori:

- miglior dotazione infrastrutturale e tecnologica degli scali aeroportuali i cui costi, finanziati con risorse pubbliche in una certa misura, non gravano sull'utenza;
- incremento dell'offerta;
- contenimento degli incrementi tariffari con possibile eliminazione dell'ulteriore tassazione a carico del passeggero per finalità che in genere attengono alla fiscalità generale.

Tutti fattori influenzati dalle linee di azione che precedono.

Tipologia di interventi

Gli attori coinvolti e le tipologie di intervento proposte



L'Ente si è già fatto portavoce dell'esigenza di delineare le linee di intervento possibili da attivare in un'ottica organica e di complementarietà, come rappresentato nel grafico, senza perdere di vista gli orientamenti comunitari in materia e la necessità di un coordinamento con le azioni intraprese anche a livello sovranazionale dagli altri Stati.

Interventi in liquidità (diretta e indiretta)

L'uso flessibile delle norme sugli aiuti di Stato, i nuovi regimi di aiuti (ad esempio l'approvazione della CE nel quadro temporaneo della Commissione per gli aiuti di Stato), altre forme di sovvenzioni e/o incentivi rappresentano la nuova frontiera da sperimentare, pur nel rispetto dei principi di equità e trasparenza. In tale ambito si possono collocare gli "aiuti" volti a supportare gli aeroporti nella fase di riapertura o ad alleviare gli oneri sostenuti e che dovranno ancora essere sostenuti per adempiere a tutte le misure aggiuntive richieste per garantire la salute pubblica.

Particolare attenzione dovrebbe essere assicurata agli aeroporti che già prima del Covid-19 operavano al di sotto della soglia di sostenibilità, per i quali l'occasione è matura per ipotizzare misure di sostegno specifiche. Per aeroporti sotto soglia occorre, infatti, una riflessione di più ampio respiro che consenta di valutare correttamente l'interesse pubblico generale sotteso al mantenimento dei suddetti aeroporti, anche in termini di ricaduta positiva per il bacino di traffico su cui insistono e sull'indotto.

Non può escludersi, infatti, la possibilità che la mitigazione di tali interventi possa/debba avvenire con risorse pubbliche destinate a finanziare, a costo zero per l'utenza, gli adeguamenti infrastrutturali, nella convinzione che la ricaduta positiva vada considerata non solo con specifico riferimento agli utenti aeroportuali, ma all'indotto nel suo complesso.

Parallelamente non può non considerarsi l'opportunità di destinare le risorse statali, regionali o locali agli aeroporti allo scopo di mantenere rotte esistenti o aprirne di nuove (una volta identificate le soglie di traffico da promuovere e gli incentivi massimi erogabili) nel rispetto dei principi di equità e trasparenza.

Con riferimento agli interventi in liquidità differita l'Ente si è fatto parte attiva *al fine di incoraggiare le parti interessate a prorogare o differire - ove possibile - termini per i pagamenti delle fatture (ad es. per i diritti aeroportuali, le tariffe per i servizi di navigazione aerea, i costi per l'uso di beni e servizi aeroportuali utilizzati dai sub concessionari, caterers e rifornitori di carburante).*

Interventi a sostegno del reddito e dell'occupazione

Le integrazioni salariali e il sostegno dei redditi appaiono tra le opzioni principali che la Commissione europea promuove nell'ambito delle misure che gli Stati possono adottare per far fronte alla grave crisi di imprese e lavoratori, tant'è che tali misure possono essere introdotte autonomamente, senza necessità di attivare alcuna procedura, ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.

Le misure attivabili dovrebbero essere idonee ad agevolare il ricorso, da parte delle imprese del settore, agli ammortizzatori sociali, nonché ad accelerare e semplificare l'erogazione delle prestazioni in favore degli aventi diritto.

Misure di sostegno finanziario per gli operatori di settore

Al fine di sostenere l'economia nel contesto dell'epidemia di Covid-19, la Commissione europea ha adottato un quadro temporaneo di misure per consentire agli Stati membri di avvalersi della flessibilità prevista dalle norme sugli aiuti di Stato al fine di sostenere l'economia.

Insieme a molte altre misure di sostegno che possono essere utilizzate ai sensi delle norme vigenti in materia di aiuti di Stato¹, il quadro temporaneo consente agli Stati membri di garantire che le im-

¹ TFUE, art. 107, par.2 lett. b) e par.3, lett. c). Sono compatibili gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali/Posssono essere considerati compatibili gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

prese dispongano di liquidità sufficiente e possano preservare la continuità dell'attività economica durante e dopo l'epidemia di Covid-19.

In particolare la Commissione, con la Comunicazione relativa a una risposta economica coordinata all'epidemia di Covid-19 del 13 marzo 2020, ha esposto diverse opzioni di cui dispongono gli Stati membri per la concessione di misure che non rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato e che possono, dunque, essere attuate senza il coinvolgimento delle istituzioni europee.

Si tratta di misure quali: i) la sospensione del pagamento delle imposte sulle società, dell'IVA o dei contributi previdenziali, ii) il sostegno finanziario diretto ai consumatori per servizi cancellati o biglietti non rimborsati dagli operatori e iii) le misure di sostegno conformi al Regolamento generale di esenzione per categoria di attività (Reg. 165/2014).

Con la ulteriore Comunicazione del 19 marzo 2020, "Quadro temporaneo per le misure di aiuti di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19", la Commissione ha esposto altre misure temporanee che ritiene compatibili a norma dell'art 107, par.3, lettera b) del TFUE² e che possono essere approvate rapidamente dalla stessa, previa notifica dello Stato.

In tale ipotesi gli Stati dovranno dimostrare che le misure di aiuto sono necessarie, adeguate e proporzionate per porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia dello Stato e che sono rispettate tutte le condizioni previste dalla regolazione comunitaria.

Il quadro temporaneo prevede infatti cinque tipi di aiuti:

- i) sovvenzioni dirette, agevolazioni fiscali selettive e acconti: gli Stati membri potranno istituire regimi per concedere fino a 800.000 EUR a un'impresa che deve far fronte a urgenti esigenze in materia di liquidità;
- ii) garanzie di Stato per prestiti bancari contratti dalle imprese: gli Stati membri potranno fornire garanzie statali per permettere alle banche di continuare ad erogare prestiti ai clienti che ne hanno bisogno;
- iii) prestiti pubblici agevolati alle imprese: gli Stati membri potranno concedere prestiti con tassi di interesse favorevoli alle imprese, per aiutarle a coprire il fabbisogno immediato di capitale di esercizio e per gli investimenti;
- iv) garanzie per le banche che veicolano gli aiuti di Stato all'economia reale: alcuni Stati membri prevedono di sfruttare le capacità di prestito esistenti delle banche e di utilizzarle come canale di sostegno alle imprese, in particolare le piccole e medie imprese. Il quadro chiarisce che tali aiuti sono considerati aiuti diretti a favore dei clienti delle banche e non delle banche stesse e fornisce orientamenti per ridurre al minimo la distorsione della concorrenza tra le banche;
- v) assicurazione del credito all'esportazione a breve termine: il quadro introduce un'ulteriore flessibilità, permettendo così agli Stati di offrire, ove necessario, una copertura assicurativa dei crediti all'esportazione a breve termine.

Il quadro di aiuti sopra richiamato è comunque temporaneo e sarà in vigore fino alla fine di dicembre 2020 salvo proroghe.

Interventi volti ad evitare shock tariffari o regolatori

Stante la straordinarietà della situazione emergenziale in corso, risulta prioritario non introdurre ulteriori elementi di incertezza e di instabilità nel settore, anche con riferimento all'assetto regolatorio vigente, rinviando, ove possibile ad una fase successiva l'adozione di interventi normativi volti a in-

² Possono considerarsi compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

trodotte nuove o diverse regole che hanno impatto sulla regolamentazione tariffaria del settore aeroportuale in quanto, in una situazione di profonda incertezza quale quella attuale, l'introduzione di nuove regole potrebbe portare il collasso del sistema.

Conclusione

La lezione appresa dal Covid ci deve far riflettere su quale possa essere uno sviluppo sostenibile e compatibile con il nuovo scenario di crescita che si è delineato.

È evidente come lo scenario attuale sia profondamente mutato e le previsioni di traffico sottese alla programmazione infrastrutturale già approvata meritino un'attenta riconsiderazione. La stessa programmazione delle nuove opere contenuta nei Piani di intervento deve essere nuovamente analizzata al fine di individuare quali, tra queste, siano connotate da un carattere di indifferibilità ed urgenza (investimenti per *safety*, *security*, manutenzioni straordinarie) e quelle la cui fase di avvio dei lavori possa essere traslata avanti nel tempo in attesa della ripresa del traffico.

In ogni caso non può non essere colta l'occasione anche per riflettere e ripensare in un'ottica di sviluppo sostenibile alla Pianificazione aeroportuale.

Il problema della congestione dei principali aeroporti europei è da tempo all'attenzione dei diversi stakeholder. Le previsioni elaborate dai principali provider internazionali, sebbene in uno scenario ante Covid-19, già ipotizzavano per principali HUB europei nel breve/medio periodo, livelli di ritardo che non avrebbero consentito di soddisfare la domanda di trasporto con evidente ricaduta sull'intera rete continentale; tale scenario è peraltro aggravato dalla difficoltà a realizzare nel breve termine nuove infrastrutture in grado di potenziare la capacità oggi disponibile (es. realizzazione di nuove piste di volo).

Lo sforzo che oggi ci viene richiesto è quello di ipotizzare uno sviluppo della capacità non solo trainato dalla realizzazione di nuove infrastrutture ma anche un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti.

Una soluzione va ricercata nell'innovazione tecnologica che, a parità di dotazione infrastrutturale, ne consente un utilizzo efficiente con beneficio in termini di sostenibilità ambientale e di accettazione sociale soprattutto da parte delle nuove generazioni più sensibili al tema dell'impatto ambientale dell'attività aeroportuale.

L'innovazione tecnologica rappresenta dunque un importante driver di sviluppo. È possibile incentivare gli investimenti in tecnologia allo scopo di rendere sostenibile lo sviluppo aeroportuale, mentre, lato vettore, possono essere incentivati i vettori che utilizzano aeromobili meno inquinanti.

In tale ottica, con l'obiettivo di razionalizzare la capacità esistente, si può valutare l'utilizzo della capacità disponibile sugli aeroporti minori che possono avere un ruolo se considerati a sistema con gli aeroporti più grandi come riserva di capacità per questi ultimi. Occorre una "sinergia operativa" con l'obiettivo da un lato di razionalizzare l'offerta a livello complessivo e dall'altro di "accomodare" la domanda anche su scali minori che diversamente rischiano di non raggiungere la soglia di redditività.

La sfida dei prossimi anni sarà dunque incentrata sullo sviluppo degli aeroporti in un'ottica, per quanto possibile "green", valorizzando al massimo le innovazioni tecnologiche che, a parità di capacità, ne consentiranno un uso più efficiente, scaricando meno costi sull'utenza e dunque in definitiva incidendo positivamente sulla propensione a viaggiare.

Inoltre, lato infrastrutture, occorre pianificare contemperando le esigenze legate all'espansione della capacità aeroportuale con quelle del territorio che da tale attività viene, con la consapevolezza che una infrastruttura aeroportuale ha - e deve avere necessariamente - una vita utile di lungo termine, rappresentando un asset strategico per le generazioni presenti e future.



Alessandro Cardi

VICE DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

L Innovazione e le sfide per il futuro

La 40^{ma} Assemblea dell'ICAO del 2019 ha evidenziato la necessità urgente di affrontare e guidare l'innovazione nel settore dell'aviazione civile (Rif. 40^{ma} Assemblea ICAO, Item 26 Other high-level policy issues - Executive Committee Innovation in Aviation) a livello globale, regionale e nazionale adottando misure tempestive per monitorare e valutare gli sviluppi delle tecnologie emergenti in modo che possano realizzare i loro potenziali benefici senza lasciare indietro nessuno Stato Contraente. In tale contesto le Autorità dell'Aviazione Civile sono chiamate a sviluppare e adottare politiche di indirizzo che facilitino uno sviluppo tecnologico adeguato ai livelli di sicurezza richiesti dal settore, in cooperazione con gli stakeholder coinvolti.

Il tema posto all'attenzione dei governi nazionali nel corso dell'ultima Assemblea Generale fornisce un ampio spettro di considerazioni, dall'evoluzione tecnologica delle attuali flotte, penso ad esempio al tema delle emissioni e quindi alle misure da sviluppare per rendere ambientalmente neutre le future operazioni di volo, ai nuovi segmenti di cui il variegato mondo dell'aviazione civile si arricchisce sempre più.

Negli ultimi anni nuove tecnologie e nuovi concetti operativi si stanno rapidamente affacciando nel settore dell'industria aeronautica, in particolare la digitalizzazione, la robotica, l'intelligenza artificiale e l'utilizzo degli aeromobili a pilotaggio remoto per gli scopi più vari. Queste innovazioni offrono un potenziale significativo per il miglioramento globale del settore (in termini di safety, security, sostenibilità, accessibilità e sviluppo economico) e richiedono di essere affrontati mediante approcci olistici di sistema, operation-centric, performance-based e risk-based per la creazione di modelli regolatori più efficienti.

L'avvento dei droni e, più in generale, il tema della nuove forme di mobilità urbana, la Urban Air Mobility - UAM, e le prospettazioni inerenti l'uso dello spazio aereo alle alte quote per operazioni stratosferiche, suborbitali fino ai temi relativi all'accesso allo spazio per operazioni orbitali, costituiscono comunque le maggiori sfide per il futuro, dovendosi integrare questi nuovi segmenti di mercato, spesso identificati come new entrants, nello spazio aereo o comunque essere compatibili con il trasporto aereo senza comprometterne lo sviluppo.

In aderenza alle indicazioni dell'ICAO nel corso del 2019, l'ENAC ha dedicato particolare attenzione a questi due settori nella ferma convinzione che essi possano dare un significativo contributo allo sviluppo del Paese.

È di comune convincimento infatti che la diffusione delle tecnologie digitali e l'innovazione tecnologica cambieranno radicalmente il settore della mobilità urbana dei beni e delle persone e il suo indotto mediante l'introduzione dei nuovi concetti e modelli di mobilità urbana intelligente e sostenibile basati sulla capacità di volo autonomo e sul concetto di integrazione dei diversi utilizzatori dello spazio aereo attraverso i servizi di U-Space.

In merito alla UAM, l'ENAC ha quindi sottoscritto il 16 dicembre 2019 con il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione un Protocollo d'Intesa per l'avvio del progetto nazionale di Urban Air Mobility "Innovazione e Mobilità" in risposta alla strategia dell'Unione europea sancita dalla "Dichiarazione di Amsterdam" nel 2018, e che si raccorda a livello nazionale con le linee di indirizzo strategiche del Governo in materia di sviluppo tecnologico, digitale e sostenibile ("green") del Paese. L'obiettivo principale è stabilire i presupposti regolamentari e tecnologici, coinvolgendo attori pubblici e privati, per definire un ecosistema nazionale per lo sviluppo di prodotti e servizi al territorio inquadrati in un nuovo modello di mobilità urbana che contribuisca a semplificare e migliorare la qualità di vita dei cittadini.

In questo contesto, la possibilità di implementare sul territorio nazionale un modello efficace di Mobilità Aerea Urbana, e più in generale di svolgere un ruolo attivo nell'ambito delle innovazioni che interessano la sfera più ampia della Smart City e del trasporto integrato multi-dominio (aereo, navale e terrestre) di nuova generazione, costituisce un'opportunità per il Paese, tenuto anche conto delle competenze che l'Italia ha mostrato di possedere da tempo.

Progetti in materia di innovazione e mobilità contribuiscono alla politica dei governi volta a rafforzare il dinamismo e la competitività territoriale. Lo scopo è di promuovere l'emergere di ecosistemi che favoriscano lo sviluppo economico sostenibile e il miglioramento delle condizioni di vita delle persone, sfruttando le nuove tecnologie, sulla base dei punti di forza degli attori territoriali e delle capacità delle loro popolazioni.

L'Italia si sta attivando per costruire sul proprio territorio un nuovo ecosistema fondato su concetti e modelli di mobilità urbana, ecosostenibili, in sharing, basati sulla capacità di volo autonomo e sul concetto di integrazione dello spazio aereo, in grado di ridurre la dipendenza dall'uso dei mezzi e delle infrastrutture convenzionali.

L'obiettivo è quello di definire e attuare una strategia nazionale, coinvolgendo attori pubblici e privati, per sviluppare prodotti e servizi per un nuovo modello di mobilità che contribuisca a semplificare e migliorare la qualità di vita dei cittadini attraverso un ecosistema in grado di integrare le tematiche tecnologiche, sociali e industriali proprie dell'UAM.

La sfida che ci attende coinvolge sempre più risorse e specialità tecniche affinché si possano realizzare condizioni favorevoli per sperimentazioni e promozione di nuove forme di mobilità intelligente e sviluppo economico sostenibile.

Potremo dire di averla vinta ove riuscissimo nel prossimo futuro a realizzare le condizioni per operare in sicurezza servizi di trasporto integrato e multimodale per i viaggi quotidiani, come Air-Taxi, servizi di droni per la consegna di campioni medici, materiali sanitari per gli ospedali e per i centri di emergenza, servizi di urban delivery in una nuova logistica urbana e interurbana.

Parimenti il segmento relativo alle operazioni ad elevata altitudine, fino al tema più ampio dell'accesso allo spazio, pone significative sfide al Paese e alla capacità di costruire un ecosistema sostenibile sotto il profilo ordinamentale, industriale ed economico, attesa la grande potenzialità costituita dalle eccellenze nazionali.

L'Italia, al pari degli altri Paesi economicamente sviluppati, ha inserito la Space economy tra gli obiettivi di politica economica nazionale in virtù delle forti previsioni di crescita del settore e delle ricadute

stimate per l'intera economia nazionale. L'accesso allo spazio e le conseguenti politiche spaziali rappresentano quindi un fondamentale asset del sistema Paese basato su articolate competenze istituzionali e su un moderno sistema di governance.

Un ruolo significativo all'interno della Space economy è svolto dal trasporto commerciale suborbitale che, sfruttando le tecnologie emergenti, può soddisfare anche ulteriori finalità, quali la ricerca e sperimentazione in microgravità, l'addestramento di equipaggi e astronauti e, possibilmente, il lancio in orbita di satelliti.

L'ENAC, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato individuato, nella sua qualità di Autorità di regolazione tecnica per i mezzi aerei, le infrastrutture e lo spazio aereo, quale soggetto esecutore di un progetto attuativo, inclusa la costituzione di un nuovo assetto regolatorio e di una capacità di tracking e surveillance, finalizzato a sostenere lo sviluppo delle operazioni commerciali suborbitali.

In aderenza al mandato ricevuto, è stato quindi elaborato un regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spazioporti, la cui fase di consultazione pubblica si è conclusa nel mese di giugno 2020, ed è in corso l'attività di sviluppo del regolamento che consentirà l'effettuazione delle operazioni commerciali suborbitali. Lo stesso schema potrà essere utilizzato per le operazioni delle piattaforme stratosferiche e le altre operazioni che dovessero interessare le elevate altitudini fino ai margini dell'atmosfera.

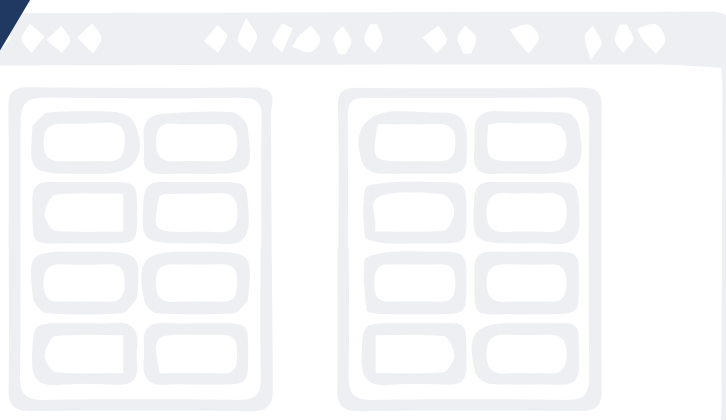
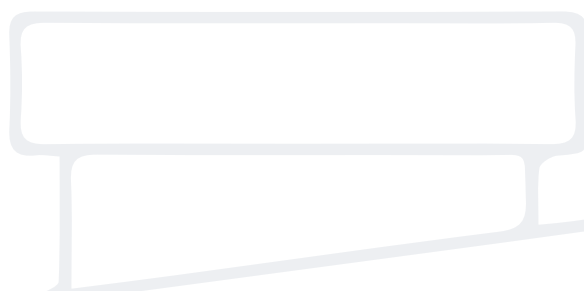
In questa sfida l'ENAC non è solo, potendo contare su un ampio supporto da parte dei principali stakeholder istituzionali e industriali, ma l'impegno richiesto è notevole, anche in considerazione del corrispondente impegno in ambito UE nello sviluppo dei concetti operativi e del quadro regolamentare delle HAO - Higher Airspace Operations, intese come quelle operazioni che si svolgono nei livelli più alti dello spazio aereo al di sopra di FL 600/660 e fino ad una quota indicativa intorno ai 100 km.

Le HAO comprendono sia le operazioni che si svolgono completamente nella suddetta fascia di spazio aereo, sia quelle che ne prevedono il solo attraversamento per i fini di messa in orbita di oggetti spaziali nello spazio esterno ("Outer Space"), sia per i fini di rientro dall'orbita, escluse le operazioni orbitali.

Anche in questo caso la sfida potrà considerarsi vinta se si riesce a costruire un ecosistema che, nel quadro delle regole di sicurezza da garantire, utilizzi tutte le risorse messe a disposizione dal Paese e sia sostenibile e pienamente integrato nelle attività dell'aviazione civile.

È quindi sulla base delle premesse e dei primi positivi risultati che ritengo sostenibili le sfide che abbiamo di fronte, con l'auspicio che il nostro sistema sia in grado di realizzare nei prossimi anni gli obiettivi che l'evoluzione tecnologica rende possibili a vantaggio delle comunità nazionali e internazionali.

IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA NEL 2019



Traffico commerciale complessivo nazionale e internazionale 2019

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri*		Transiti		Cargo T	
	Numero	Δ% 2019-18	Numero	Δ% 2019-18	Numero	Δ% 2019-18	Tonn.	Δ% 2019-18
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	9.997	-1,3%	1.385.647	2,3%	4.345	-55,6%	2,9	66,9%
3 ANCONA	5.817	6,8%	483.892	8,2%	3.947	392,8%	6.929,8	4,7%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	38.029	4,2%	5.363.791	7,0%	14.008	17,6%	2.220,1	25,9%
6 BERGAMO	91.364	3,7%	13.792.266	7,5%	6.917	127,6%	118.947,2	-4,2%
7 BOLOGNA	72.883	7,9%	9.462.808	11,5%	11.676	15,6%	38.050,1	-6,1%
8 BOLZANO	25	-87,5%	765	-90,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	3.702	23,9%	9.601	180,6%	770	100,0%	13.323,7	29,2%
10 BRINDISI	18.131	8,2%	2.700.639	9,3%	3.958	-15,8%	10,0	-76,7%
11 CAGLIARI	34.424	9,7%	4.760.858	9,3%	4.501	-54,7%	4.256,7	18,7%
12 CATANIA	72.141	1,0%	10.155.077	3,5%	17.771	-28,1%	5.779,6	-9,6%
13 COMISO	2.323	-18,6%	352.379	-16,8%	2.397	208,5%	0,0	0,0%
14 CROTONE	1.064	85,4%	171.996	105,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
15 CUNEO	624	-28,4%	89.787	-16,4%	0	-100,0%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	29.141	5,6%	2.854.215	5,5%	59	0,0%	55,1	-14,3%
17 FOGGIA	0	-100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	-100,0%
18 FORLÌ	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	14.962	1,0%	1.533.363	5,8%	3.249	195,1%	149,7	2,4%
20 GROSSETO	6	-95,8%	247	-96,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	21.469	12,4%	3.117.830	13,5%	6.330	-28,9%	44,3	-95,6%
22 LAMPEDUSA	4.156	1,2%	274.031	2,2%	0	-100,0%	15,3	4,4%
23 MARINA DI CAMPO	119	67,6%	1.869	160,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE **	69.585	-26,0%	6.536.914	-28,8%	2.199	73,4%	7.584,9	-39,7%
25 MILANO MALPENSA	222.661	17,2%	28.705.638	16,9%	118.619	-23,2%	558.440,7	-2,5%
26 NAPOLI	77.806	7,3%	10.796.590	9,0%	15.742	-12,7%	9.951,8	1,3%
27 OLBIA	22.303	-3,1%	2.934.290	-1,2%	1.971	-59,2%	93,2	-38,8%
28 PALERMO	51.219	5,3%	7.027.567	6,5%	14.642	-28,5%	1.165,2	211,9%
29 PANTELLERIA	3.685	3,8%	165.118	9,2%	0	0,0%	24,4	-10,2%
30 PARMA	531	-6,8%	71.674	-4,8%	0	-100,0%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	1.512	4,4%	218.172	-0,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
32 PESCARA	5.010	0,1%	696.327	5,9%	702	127,9%	1,2	-94,5%
33 PISA	37.611	-2,3%	5.346.624	-1,9%	5.707	42,5%	12.357,4	10,6%
34 REGGIO CALABRIA	3.397	-3,1%	367.348	2,9%	0	0,0%	38,8	146,9%
35 RIMINI	2.608	28,3%	394.583	29,7%	1.070	168,8%	4,4	-87,0%
36 ROMA CIAMPINO	34.992	-0,1%	5.851.821	0,7%	0	0,0%	18.413,5	0,9%
37 ROMA FIUMICINO	306.408	0,5%	43.354.887	1,1%	125.515	33,2%	194.473,5	-5,5%
38 SALERNO	4	0,0%	4	-97,2%	0	0,0%	0,0	0,0%
39 TARANTO	256	1,6%	603	939,7%	0	0,0%	8.695,8	27,2%
40 TORINO	32.337	-15,0%	3.695.172	-9,3%	9.351	104,8%	155,1	-62,3%
41 TRAPANI	4.421	-10,3%	407.230	-13,4%	3.592	-58,4%	12,1	-32,2%
42 TREVISO	19.020	-2,7%	3.233.483	-1,2%	1.359	619,0%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	8.477	2,8%	779.802	1,3%	987	153,7%	68,1	-41,5%
44 VENEZIA	89.173	-0,6%	11.507.301	3,7%	8.354	6,1%	58.927,3	4,2%
45 VERONA	28.691	-2,3%	3.597.869	5,6%	14.380	18,7%	610,0	-42,0%
TOTALE	1.442.084	2,0%	192.200.078	4,0%	404.118	-4,3%	1.060.802,1	-2,7%

* Il dato dei passeggeri 2019 include i passeggeri infant.

** Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio 2019 al 25 ottobre 2019 con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa.

Traffico commerciale complessivo nazionale 2019

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri*		Cargo T	
	Numero	Δ% 2019-18	Numero	Δ% 2019-18	Tonn.	Δ% 2019-18
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	7.360	-2,0%	982.618	3,0%	2,7	53,8%
3 ANCONA	1.395	-10,7%	108.839	28,8%	5.093,9	-14,8%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	21.219	0,7%	2.921.146	1,6%	2.151,7	27,5%
6 BERGAMO	23.044	5,8%	3.460.248	6,2%	19.445,5	-1,6%
7 BOLOGNA	13.702	-5,7%	1.965.539	-0,3%	3.117,9	-9,1%
8 BOLZANO	1	-99,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	3.248	21,9%	1.025	54,8%	11.180,9	25,6%
10 BRINDISI	13.282	4,7%	1.977.716	6,3%	9,8	-76,6%
11 CAGLIARI	24.662	6,6%	3.374.127	3,6%	4.194,0	21,7%
12 CATANIA	46.528	-1,1%	6.409.024	0,1%	5.593,2	-3,3%
13 COMISO	1.578	0,6%	241.406	-2,6%	0,0	0,0%
14 CROTONE	930	65,5%	153.917	83,7%	0,0	0,0%
15 CUNEO	401	27,7%	65.092	22,1%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	3.754	-2,3%	378.648	-0,8%	16,5	18,8%
17 FOGGIA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
18 FORLÌ	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	6.960	-0,6%	750.746	1,1%	106,3	26,4%
20 GROSSETO	2	0,0%	72	100,0%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	16.155	13,3%	2.320.032	13,2%	44,3	-95,6%
22 LAMPEDUSA	4.156	1,3%	274.031	2,2%	15,3	4,4%
23 MARINA DI CAMPO	3	100,0%	103	100,0%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE **	35.075	-28,7%	3.332.406	-31,2%	951,3	-14,5%
25 MILANO MALPENSA	45.813	54,7%	5.785.998	41,4%	1.077,3	21,6%
26 NAPOLI	27.847	-2,3%	3.416.549	-1,2%	8.964,7	1,1%
27 OLBIA	11.148	-5,2%	1.389.297	-4,8%	85,2	-41,8%
28 PALERMO	37.788	2,7%	5.051.799	2,5%	1.160,6	217,8%
29 PANTELLERIA	3.683	3,9%	165.115	9,2%	24,4	-9,8%
30 PARMA	282	4,1%	43.058	0,9%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	444	40,1%	54.191	8,2%	0,0	0,0%
32 PESCARA	2.649	-2,0%	306.728	5,1%	0,3	-77,7%
33 PISA	10.480	-2,6%	1.410.395	-2,1%	3.901,2	-10,3%
34 REGGIO CALABRIA	3.379	-3,5%	367.223	2,9%	38,8	146,9%
35 RIMINI	30	42,9%	88	-84,0%	0,0	0,0%
36 ROMA CIAMPINO	1.088	-21,4%	184.173	-19,6%	74,0	4,1%
37 ROMA FIUMICINO	97.273	-2,0%	11.051.812	-3,9%	6.001,4	50,2%
38 SALERNO	2	-50,0%	2	-98,6%	0,0	0,0%
39 TARANTO	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	-100,0%
40 TORINO	13.725	-15,6%	1.810.149	-9,3%	85,1	-24,6%
41 TRAPANI	3.901	-6,7%	325.359	-11,3%	11,9	-33,5%
42 TREVISO	6.360	0,6%	1.089.319	1,4%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	4.689	-7,6%	441.856	-8,9%	31,4	-5,5%
44 VENEZIA	12.952	-6,4%	1.532.577	-1,2%	2.786,5	27,0%
45 VERONA	10.903	-0,5%	1.329.842	10,3%	10,6	-97,8%
TOTALE	517.891	0,0%	64.472.265	0,7%	76.176,6	4,5%

* Il dato dei passeggeri 2019 include i passeggeri infant.

** Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio 2019 al 25 ottobre 2019 con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa.

Traffico commerciale complessivo internazionale 2019

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri*		Cargo T	
	Numero	Δ% 2019-18	Numero	Δ% 2019-18	Tonn.	Δ% 2019-18
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	2.637	0,8%	403.029	0,8%	0,2	100,0%
3 ANCONA	4.422	13,9%	375.053	3,4%	1.835,9	187,2%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	16.810	9,1%	2.442.645	14,2%	68,4	-9,0%
6 BERGAMO	68.320	3,0%	10.332.018	8,0%	99.501,7	-4,7%
7 BOLOGNA	59.181	11,6%	7.497.269	15,0%	34.932,3	-5,9%
8 BOLZANO	24	-75,3%	765	-58,3%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	454	40,1%	8.576	210,7%	2.142,8	51,9%
10 BRINDISI	4.849	19,0%	722.923	18,5%	0,1	-81,3%
11 CAGLIARI	9.762	18,6%	1.386.731	26,3%	62,7	-55,4%
12 CATANIA	25.613	5,0%	3.746.053	9,8%	186,4	-69,3%
13 COMISO	745	-42,1%	110.973	-36,7%	0,0	0,0%
14 CROTONE	134	1.016,7%	18.079	100,0%	0,0	0,0%
15 CUNEO	223	-60,0%	24.695	-54,3%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	25.387	6,8%	2.475.567	6,5%	38,6	-23,5%
17 FOGGIA	0	-100,0%	0	0,0%	0,0	-100,0%
18 FORLÌ	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	8.002	2,4%	782.617	10,8%	43,4	-30,1%
20 GROSSETO	4	-97,2%	175	-97,7%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	5.314	9,8%	797.798	14,5%	0,0	100,0%
22 LAMPEDUSA	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
23 MARINA DI CAMPO	116	63,4%	1.766	146,0%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE **	34.510	-22,9%	3.204.508	-26,3%	6.633,6	-42,1%
25 MILANO MALPENSA	176.848	10,3%	22.919.640	12,0%	557.363,4	-2,5%
26 NAPOLI	49.959	13,5%	7.380.041	14,5%	987,1	3,7%
27 OLBIA	11.155	-0,9%	1.544.993	2,3%	8,0	32,5%
28 PALERMO	13.431	13,2%	1.975.768	18,0%	4,6	-44,5%
29 PANTELLERIA	2	-50,0%	3	100,0%	0,0	-100,0%
30 PARMA	249	-16,7%	28.616	-12,2%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	1.068	-5,6%	163.981	-3,4%	0,0	0,0%
32 PESCARA	2.361	2,6%	389.599	6,6%	0,9	-95,5%
33 PISA	27.131	-2,2%	3.936.229	-1,8%	8.456,2	23,9%
34 REGGIO CALABRIA	18	200,0%	125	-2,3%	0,0	0,0%
35 RIMINI	2.578	28,1%	394.495	29,9%	4,4	-87,0%
36 ROMA CIAMPINO	33.904	0,8%	5.667.648	1,5%	18.339,5	0,8%
37 ROMA FIUMICINO	209.135	1,7%	32.303.075	2,9%	188.472,2	-6,6%
38 SALERNO	2	100,0%	2	100,0%	0,0	0,0%
39 TARANTO	256	3,2%	603	1.210,9%	8.695,8	29,0%
40 TORINO	18.612	-14,7%	1.885.023	-9,2%	70,1	-76,6%
41 TRAPANI	520	-30,5%	81.871	-20,8%	0,2	7.600,0%
42 TREVISO	12.660	-4,2%	2.144.164	-2,6%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	3.788	19,4%	337.946	18,8%	36,7	-55,9%
44 VENEZIA	76.221	0,4%	9.974.724	4,5%	56.140,8	3,2%
45 VERONA	17.788	-3,4%	2.268.027	3,1%	599,4	4,6%
TOTALE	924.193	3,2%	127.727.813	5,7%	984.625,5	-3,3%

* Il dato dei passeggeri 2019 include i passeggeri infant.

** Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio 2019 al 25 ottobre 2019 con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa.

Traffico Aerotaxi e Aviazione Generale 2019

Aeroporti aperti al traffico commerciale

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo T	
	Aerotaxi	Aviazione Generale	Aerotaxi	Aviazione Generale	Aerotaxi	Aviazione Generale
1 ALBENGA	645	1.898	1.066	1.800	0,0	0,0
2 ALGHERO	290	700	443	621	0,0	0,0
3 ANCONA	1.348	3.337	1.368	1.396	0,0	1,4
4 AOSTA	95	6.967	208	3.704	0,0	0,0
5 BARI	1.523	4.277	2.462	1.376	0,9	0,1
6 BERGAMO	1.275	2.733	2.935	1.116	0,0	0,0
7 BOLOGNA	2.728	1.678	5.982	2.694	0,0	0,0
8 BOLZANO	1.428	11.727	996	2.745	0,0	0,0
9 BRESCIA	1.614	5.632	2.789	3.822	0,0	12,9
10 BRINDISI	915	2.471	1.752	1.062	0,0	0,0
11 CAGLIARI	1.561	2.730	3.724	438	0,0	4,0
12 CATANIA	1.545	1.412	3.068	1.418	0,2	0,0
13 COMISO	117	545	136	266	0,0	0,0
14 CROTONE	26	6	30	4	0,0	0,8
15 CUNEO	1.730	2.033	1.127	1.481	0,0	0,0
16 FIRENZE	4.153	3.419	7.260	5.063	0,0	0,0
17 FOGGIA	40	828	54	321	0,0	0,0
18 FORLÌ	26	14	27	8	0,0	0,0
19 GENOVA	1.984	3.700	3.376	2.800	0,0	0,4
20 GROSSETO	988	575	1.873	915	0,0	0,0
21 LAMEZIA TERME	0	640	0	0	0,0	1.257,8
22 LAMPEDUSA	336	747	898	158	0,0	0,0
23 MARINA DI CAMPO	196	3.256	320	3.072	0,0	0,0
24 MILANO LINATE *	7.084	9.028	22.154	9.634	0,0	0,0
25 MILANO MALPENSA	3.451	7.912	11.950	6.359	0,0	41,1
26 NAPOLI	5.749	958	7.304	0	0,0	0,0
27 OLBIA	7.806	3.733	17.148	7.491	0,0	0,0
28 PALERMO	1.028	1.372	2.119	1.376	0,0	0,0
29 PANTELLERIA	137	304	288	331	0,1	0,0
30 PARMA	977	2.836	1.684	1.595	0,0	0,0
31 PERUGIA	1.066	1.270	2.113	1.220	0,0	0,0
32 PESCARA	1.932	2.207	2.270	1.195	6,9	0,0
33 PISA	4.112	1.911	7.111	2.799	0,0	37,8
34 REGGIO CALABRIA	421	1.022	328	730	0,0	0,0
35 RIMINI	1.177	1.006	2.057	873	0,0	0,0
36 ROMA CIAMPINO	8.289	8.605	16.611	6.917	0,0	34,0
37 ROMA FIUMICINO	135	3.142	202	31.677	1,1	67,4
38 SALERNO	3.980	1.649	9.606	1.791	0,0	0,0
39 TARANTO	87	714	134	152	0,0	0,0
40 TORINO	4.544	6.183	276.351	1.634	41,7	11,7
41 TRAPANI	334	573	778	420	0,7	0,0
42 TREVISO	2.022	3.063	3.901	1.943	0,0	0,0
43 TRIESTE	707	4.448	1.090	978	0,0	0,1
44 VENEZIA	3.886	2.101	7.597	3.928	0,0	44,0
45 VERONA	2.494	1.954	4.380	3.831	0,0	1,3
TOTALE	85.981	127.316	439.070	123.154	51,6	1.514,8

* Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio 2019 al 25 ottobre 2019 con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa.

Graduatoria 2019 in base al numero totale di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali - Servizi di linea e charter

AEROPORTO	Passeggeri	Δ% 2019-18	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
				Nazionale	Internazionale
1 ROMA FIUMICINO	43.354.887	1,1%	22,7%	25,5%	74,5%
2 MILANO MALPENSA	28.705.638	16,9%	15,0%	20,2%	79,8%
3 BERGAMO	13.792.266	7,5%	7,2%	25,1%	74,9%
4 VENEZIA	11.507.301	3,7%	6,0%	13,3%	86,7%
5 NAPOLI	10.796.590	9,0%	5,6%	31,6%	68,4%
6 CATANIA	10.155.077	3,5%	5,3%	63,1%	36,9%
7 BOLOGNA	9.462.808	11,5%	4,9%	20,8%	79,2%
8 PALERMO	7.027.567	6,5%	3,7%	71,9%	28,1%
9 MILANO LINATE *	6.536.914	-28,8%	3,4%	51,0%	49,0%
10 ROMA CIAMPINO	5.851.821	0,7%	3,1%	3,1%	96,9%
11 BARI	5.363.791	7,0%	2,8%	54,5%	45,5%
12 PISA	5.346.624	-1,9%	2,8%	26,4%	73,6%
13 CAGLIARI	4.760.858	9,3%	2,5%	70,9%	29,1%
14 TORINO	3.695.172	-9,3%	1,9%	49,0%	51,0%
15 VERONA	3.597.869	5,6%	1,9%	37,0%	63,0%
16 TREVISO	3.233.483	-1,2%	1,7%	33,7%	66,3%
17 LAMEZIA TERME	3.117.830	13,5%	1,6%	74,4%	25,6%
18 OLBIA	2.934.290	-1,2%	1,5%	47,3%	52,7%
19 FIRENZE	2.854.215	5,5%	1,5%	13,3%	86,7%
20 BRINDISI	2.700.639	9,3%	1,4%	73,2%	26,8%
21 GENOVA	1.533.363	5,8%	0,8%	49,0%	51,0%
22 ALGHERO	1.385.647	2,3%	0,7%	70,9%	29,1%
23 TRIESTE	779.802	1,3%	0,4%	56,7%	43,3%
24 PESCARA	696.327	5,9%	0,4%	44,0%	56,0%
25 ANCONA	483.892	8,2%	0,3%	22,5%	77,5%
26 TRAPANI	407.230	-13,4%	0,2%	79,9%	20,1%
27 RIMINI	394.583	29,7%	0,2%	0,0%	100,0%
28 REGGIO CALABRIA	367.348	2,9%	0,2%	100,0%	0,0%
29 COMISO	352.379	-16,8%	0,2%	68,5%	31,5%
30 LAMPEDUSA	274.031	2,2%	0,1%	100,0%	0,0%
31 PERUGIA	218.172	-0,8%	0,1%	24,8%	75,2%
32 CROTONE	171.996	105,3%	0,1%	89,5%	10,5%
33 PANTELLERIA	165.118	9,2%	0,1%	100,0%	0,0%
34 CUNEO	89.787	-16,4%	0,0%	72,5%	27,5%
35 PARMA	71.674	-4,8%	0,0%	60,1%	39,9%
36 BRESCIA	9.601	180,6%	0,0%	10,7%	89,3%
37 MARINA DI CAMPO	1.869	160,3%	0,0%	5,5%	94,5%
38 BOLZANO	765	-90,3%	0,0%	0,0%	100,0%
39 TARANTO	603	939,7%	0,0%	0,0%	100,0%
40 GROSSETO	247	-96,8%	0,0%	29,1%	70,9%
41 SALERNO	4	-97,2%	0,0%	50,0%	50,0%
42 ALBENGA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
43 AOSTA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
44 FOGGIA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
45 FORLÌ	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE	192.200.078	4,0%	100,0%	33,5%	66,5%

* Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio 2019 al 25 ottobre 2019 con conseguente trasferimento delle attività operative sullo scalo di Milano Malpensa.

Traffico complessivo dei primi 50 vettori operanti in Italia - Servizi di linea e charter Confronto 2019 vs 2018

RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati		Δ% 2019/2018
		2019	2018	
1 Ryanair	Irlanda	40.527.373	37.882.633	7,0%
2 Alitalia Società Aerea Italiana Spa	Italia	21.770.174	21.987.408	-1,0%
3 EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria	11.818.020		
4 Easyjet UK Ltd	Regno Unito	6.416.675	17.717.932	2,9%
5 Vueling Airlines	Spagna	6.387.056	6.245.931	2,3%
6 Wizz Air Hungary Ltd	Ungheria	5.145.132	4.748.674	8,3%
7 Deutsche Lufthansa AG	Germania	4.287.437	4.909.295	-12,7%
8 Volotea, S.L.	Spagna	3.562.495	3.130.883	13,8%
9 British Airways	Regno Unito	3.516.364	3.644.642	-3,5%
10 Air France	Francia	3.077.872	2.889.197	6,5%
11 Eurowings Gmbh	Germania	2.664.186	2.651.451	0,5%
12 Air Italy Spa	Italia	2.130.856	1.942.766	9,7%
13 KLM Royal Dutch Airlines	Paesi Bassi	1.994.151	1.993.193	0,0%
14 Emirates	Emirati Arabi Uniti	1.912.055	1.950.164	-2,0%
15 Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turchia	1.689.288	1.678.768	0,6%
16 Air Dolomiti Spa	Italia	1.630.234	1.077.408	51,3%
17 Iberia - Lineas Aereas De Espana, S.A. Operadora	Spagna	1.609.532	1.535.069	4,9%
18 Neos Spa	Italia	1.583.398	1.246.178	27,1%
19 Blue Panorama Airlines Spa	Italia	1.393.020	1.552.317	-10,3%
20 Transportes Aereos Portugueses, E.P.	Portogallo	1.284.525	1.126.792	14,0%
21 Aeroflot - Russian Airlines	Russia	1.279.864	1.159.898	10,3%
22 Blue Air Aviation S.A.	Romania	1.194.969	1.768.516	-32,4%
23 Swiss International Air Lines Ltd	Svizzera	1.147.705	1.145.224	0,2%
24 Brussels Airlines	Belgio	1.111.812	1.064.418	4,5%
25 Qatar Airways Company	Qatar	1.050.880	946.487	11,0%
26 American Airlines Inc.	Stati Uniti d'America	992.463	967.874	2,5%
27 EasyJet Switzerland SA	Svizzera	933.574	766.503	21,8%
28 Norwegian Air Shuttle AS	Norvegia	913.624	682.725	33,8%
29 Ernest Spa	Italia	904.083	885.442	2,1%
30 Delta Air Lines, Inc.	Stati Uniti d'America	891.318	610.793	45,9%
31 Air Europa	Spagna	885.236	753.861	17,4%
32 Lauda Motion Gmbh	Austria	872.235	178.944	387,4%
33 Austrian Airlines (AUA) AG	Austria	813.868	778.056	4,6%
34 Scandinavian Airlines System	Svezia	793.813	764.378	3,9%
35 Transavia Holland B.V.	Paesi Bassi	730.669	727.785	0,4%
36 Aegean Airlines	Grecia	707.544	661.877	6,9%
37 Jet2.com Ltd	Regno Unito	688.412	621.646	10,7%
38 United Airlines, Inc.	Stati Uniti d'America	599.088	496.014	20,8%
39 Pobeda Airlines, LLC	Russia	591.982	595.074	-0,5%
40 Aer Lingus	Irlanda	586.501	470.189	24,7%
41 Air China	Cina	582.745	379.229	53,7%
42 Etihad Airways	Emirati Arabi Uniti	523.666	474.265	10,4%
43 Air Malta PLC.	Malta	518.494	566.808	-8,5%
44 Pegasus Hava Tasimaciligi A.S. (Pegasus)	Turchia	493.461	456.343	8,1%
45 EL AL - Israel Airlines Ltd.	Israele	489.311	388.190	26,0%
46 Finnair OYJ	Finlandia	474.201	435.355	8,9%
47 Ukraine International Airlines	Ucraina	469.461	482.100	-2,6%
48 Norwegian Air International	Irlanda	461.448	794.550	-41,9%
49 Tui Airways Limited	Regno Unito	455.543	391.667	16,3%
50 Transavia France	Francia	446.980	457.365	-2,3%

Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono conteggiati solo IN PARTENZA.

Traffico nazionale

RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati (partenze)
1 Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia	11.879.166
2 Ryanair	Irlanda	11.296.366
3 EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria	2.851.712
4 Volotea, S.L.	Spagna	2.431.025
5 Air Italy Spa	Italia	1.459.489
6 Easyjet UK Ltd	Regno Unito	700.749
7 Blue Air Aviation S.A.	Romania	524.792
8 Vueling Airlines	Spagna	448.835
9 Danish Air Transport A/S	Danimarca	207.598
10 Blue Panorama Airlines Spa	Italia	182.379
11 Neos Spa	Italia	98.597
12 Alitalia Cityliner Spa	Italia	46.327
13 Alba Star, S.A.	Spagna	34.118
14 Bulgaria Air	Bulgaria	21.873
15 Air Horizont	Malta	20.707
16 Air Dolomiti Spa	Italia	19.877
17 Bulgarian Air Charter	Bulgaria	3.400
18 Aero4M, D.O.O.	Slovenia	2.394
19 Tayaran Jet	Bulgaria	2.269
20 JETSTAR AIRWAYS PTY. LTD	Australia	2.256

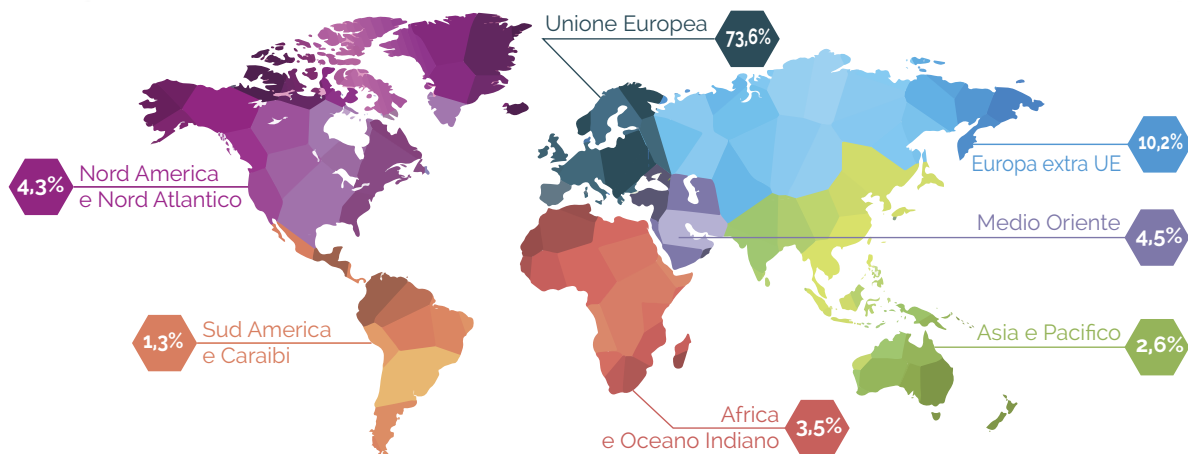
Traffico internazionale

RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati (arrivi e partenze)
1 Ryanair	Irlanda	29.231.007
2 Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia	9.891.008
3 EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria	8.966.308
4 Vueling Airlines	Spagna	5.938.221
5 Easyjet UK Ltd	Regno Unito	5.715.926
6 Wizz Air Hungary Ltd	Ungheria	5.144.968
7 Deutsche Lufthansa AG	Germania	4.287.247
8 British Airways	Regno Unito	3.516.277
9 Air France	Francia	3.077.671
10 Eurowings Gmbh	Germania	2.664.186
11 KLM Royal Dutch Airlines	Paesi Bassi	1.994.073
12 Emirates	Emirati Arabi Uniti	1.912.055
13 Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turchia	1.689.288
14 Air Dolomiti	Italia	1.610.357
15 Iberia - Lineas Aereas De Espana, S.A. Operadora	Spagna	1.609.357
16 Neos Spa	Italia	1.484.801
17 Transportes Aereos Portugueses, E.P.	Portogallo	1.284.525
18 Aeroflot - Russian Airlines	Russia	1.279.864
19 Blue Panorama Airlines Spa	Italia	1.210.641
20 Swiss International Air Lines Ltd	Svizzera	1.147.705

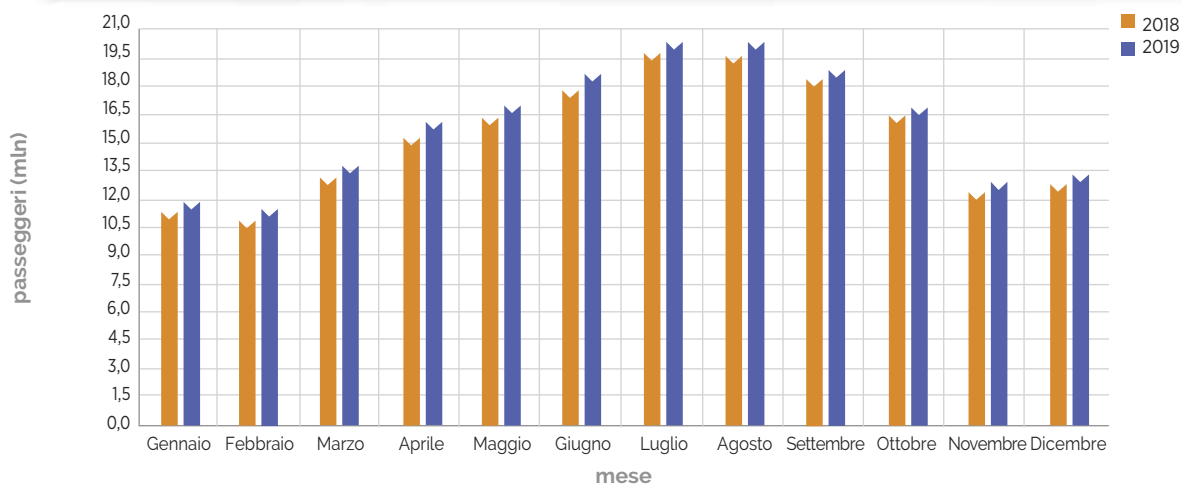
Vettore principale nei maggiori aeroporti determinato in base al numero dei passeggeri trasportati 2019 - Servizi di linea e charter

AEROPORTO	RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE
1 ALBENGA	<i>assenza traffico di linea e charter</i>	-
2 ALGHERO	Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia
3 ANCONA	Ryanair	Irlanda
4 AOSTA	<i>assenza traffico di linea e charter</i>	-
5 BARI	Ryanair	Irlanda
6 BERGAMO	Ryanair	Irlanda
7 BOLOGNA	Ryanair	Ireland
8 BOLZANO	Luxair - Societe Luxembourgaise De Navigation Aerienne S.A.	Lussemburgo
9 BRESCIA	Neos Spa	Italia
10 BRINDISI	Ryanair	Irlanda
11 CAGLIARI	Ryanair	Irlanda
12 CATANIA	Ryanair	Irlanda
13 COMISO	Ryanair	Irlanda
14 CROTONE	Ryanair	Irlanda
15 CUNEO	Ryanair	Irlanda
16 FIRENZE	Vueling Airlines	Spagna
17 FOGGIA	<i>assenza traffico di linea e charter</i>	-
18 FORLÌ	<i>assenza traffico di linea e charter</i>	-
19 GENOVA	Volotea, S.L.	Spagna
20 GROSSETO	Maleth Aero AOC Ltd	Malta
21 LAMEZIA TERME	Ryanair	Irlanda
22 LAMPEDUSA	Danish Air Transport A/S	Danimarca
23 MARINA DI CAMPO	Zimex Aviation Ltd	Svizzera
24 MILANO LINATE	Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia
25 MILANO MALPENSA	EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria
26 NAPOLI	EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria
27 OLBIA	Air Italy Spa	Italia
28 PALERMO	Ryanair	Irlanda
29 PANTELLERIA	Danish Air Transport A/S	Danimarca
30 PARMA	Ryanair	Irlanda
31 PERUGIA	Ryanair	Irlanda
32 PESCARA	Ryanair	Irlanda
33 PISA	Ryanair	Irlanda
34 REGGIO CALABRIA	Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia
35 RIMINI	Ural Airlines	Russia
36 ROMA CIAMPINO	Ryanair	Irlanda
37 ROMA FIUMICINO	Alitalia Societa Aerea Italiana Spa	Italia
38 SALERNO	<i>vettore non noto</i>	<i>nazione non nota</i>
39 TARANTO	Smartwings, A.S.	Repubblica Ceca
40 TORINO	Ryanair	Irlanda
41 TRAPANI	Ryanair	Irlanda
42 TREVISO	Ryanair	Irlanda
43 TRIESTE	Ryanair	Irlanda
44 VENEZIA	EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria
45 VERONA	Volotea, S.L.	Spagna

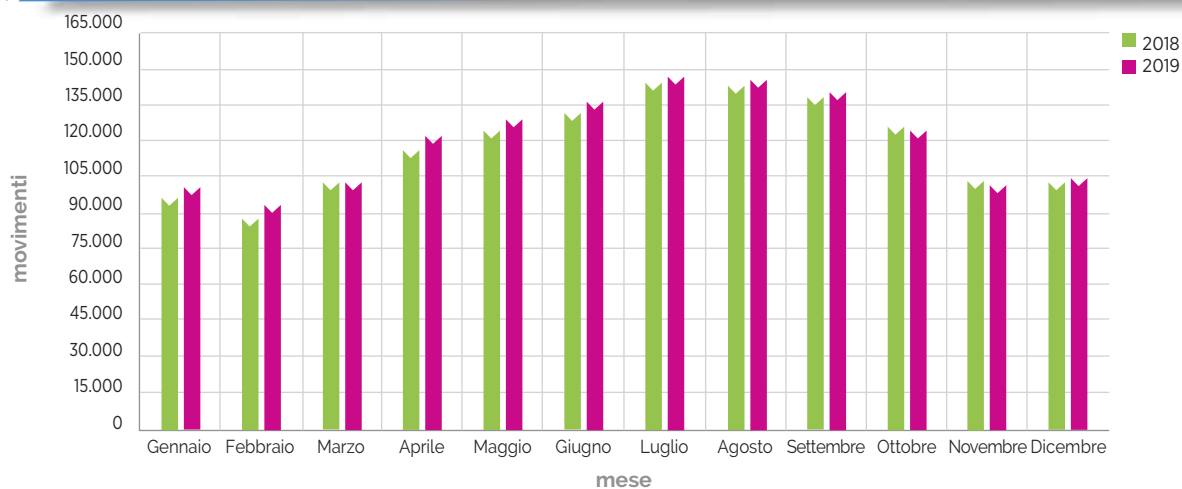
Suddivisione passeggeri internazionali per aree continentali di origine/destinazione



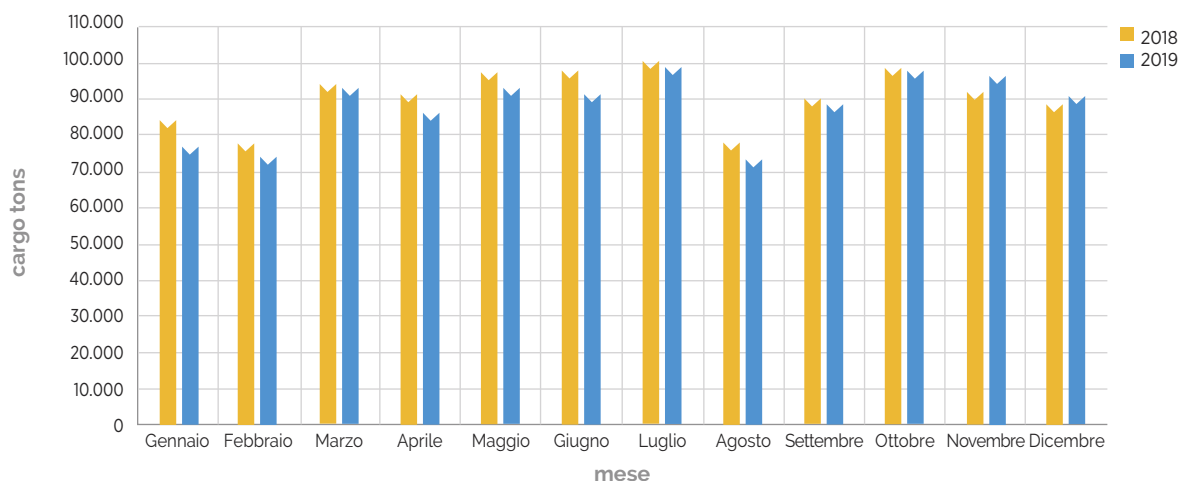
Traffico commerciale di linea e non di linea Passeggeri - confronto mensile 2018/2019



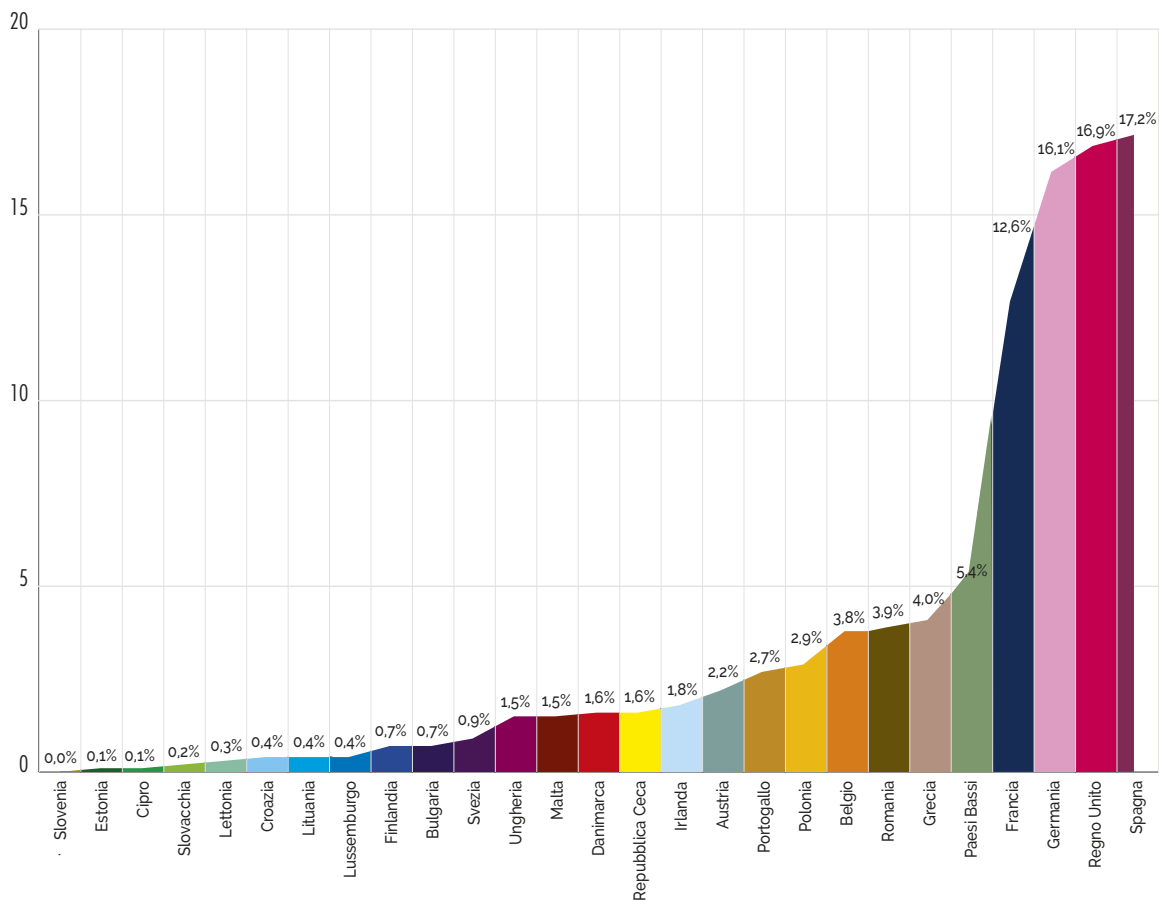
Traffico commerciale di linea e non di linea Movimenti - confronto mensile 2018/2019



Traffico commerciale di linea e non di linea Cargo (tons) - confronto mensile 2018/2019



Suddivisione passeggeri anno 2019 per origine/destinazione Paesi UE



LEGENDA DATI DI TRAFFICO

Cargo: tutte le merci e la posta imbarcate o sbarcate da un aeromobile. Sono inclusi i colli espressi e le valigie diplomatiche. Sono esclusi i bagagli dei passeggeri e le merci e la posta in transito diretto. Nei dati di traffico il cargo è espresso in tonnellate.

Movimento: operazione di decollo o atterraggio di un aeromobile in un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti. Sono esclusi i movimenti relativi a voli effettuati per ragioni di Stato e quelli relativi a voli cancellati.

Passeggero: qualunque persona che effettua un viaggio per via aerea, ad eccezione dei membri del personale di bordo e di cabina in servizio sul volo. Sono inclusi gli infants.

Passeggero in transito diretto: passeggero che, dopo un breve scalo, prosegue il suo viaggio sullo stesso aeromobile con un volo avente lo stesso numero del volo di arrivo. Nella rilevazione del traffico aeroportuale i passeggeri in transito diretto sono conteggiati una sola volta (o in arrivo o in partenza). I passeggeri che invece proseguono il viaggio su un volo avente un altro numero sono in transito indiretto e vengono contati due volte (una volta come passeggeri in arrivo/sbarcati e una come passeggeri in partenza/imbarcati).

Servizi aerei commerciali: un volo o una serie di voli per il trasporto pubblico di passeggeri e/o merci e posta a titolo oneroso o a noleggio. I servizi possono essere di linea o non di linea.

Servizi aerei di aviazione generale: servizi diversi dai servizi aerei commerciali. Comprendono tra l'altro i voli privati, i voli di addestramento, posizionamento e prova, voli per il lancio di paracadutisti e i servizi di lavoro aereo, intendendosi per questi ultimi i servizi in cui l'aeromobile viene impiegato per l'effettuazione di prestazioni specialistiche (es. voli aerofotografici, voli pubblicitari, aeroambulanze, agricoltura/spargimento sostanze, etc.).

Servizio aereo commerciale di linea: servizio aereo commerciale gestito in base ad un orario pubblicato oppure con una frequenza regolare tale da costituire una serie sistematica evidente.

Servizio aereo commerciale non di linea: servizio aereo commerciale diverso da un servizio aereo di linea. Include i servizi charter e aerotaxi.

Servizio aereo non di linea: volo effettuato per il trasporto passeggeri o merce in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti per l'utilizzo dell'intera capacità dell'aeromobile.

Trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale: traffico diverso dal trasporto aereo commerciale che comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati e i servizi di lavoro aereo pubblicitari, aerofotografici e di rilevazione, spargimenti di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo, etc.

Trasporto aereo internazionale: trasporto aereo realizzato mediante collegamenti con aeroporti situati al di fuori del territorio nazionale.

Traffico aereo internazionale extra UE: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un Paese non facente parte dell'Unione europea.

Traffico aereo internazionale UE o comunitario: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un Paese facente parte dell'Unione europea.

Traffico aereo nazionale o domestico: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo tra due aeroporti situati all'interno del territorio italiano.

1

L'ISTITUZIONE

2

LA SAFETY

3

LA SECURITY

4

GLI AEROPORTI

5

LA REGOLAZIONE
ECONOMICA

6

LA REGOLAZIONE
DELLO SPAZIO AEREO

7

L'AMBIENTE

8

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE



1

L'ISTITUZIONE

Scheda 1.1

31

Il ruolo e l'organizzazione

Scheda 1.2

32

Le risorse umane

Scheda 1.3

36

Le risorse finanziarie

Scheda 1.4

37

Gli stakeholder

Scheda 1.5

38

Il Piano della Performance

Scheda 1.6

41

**La prevenzione della corruzione
e la trasparenza**

Scheda 1.7

42

L'innovazione tecnologica

Scheda 1.8

47

L'attività legale

Scheda 1.9

48

La comunicazione e l'informazione

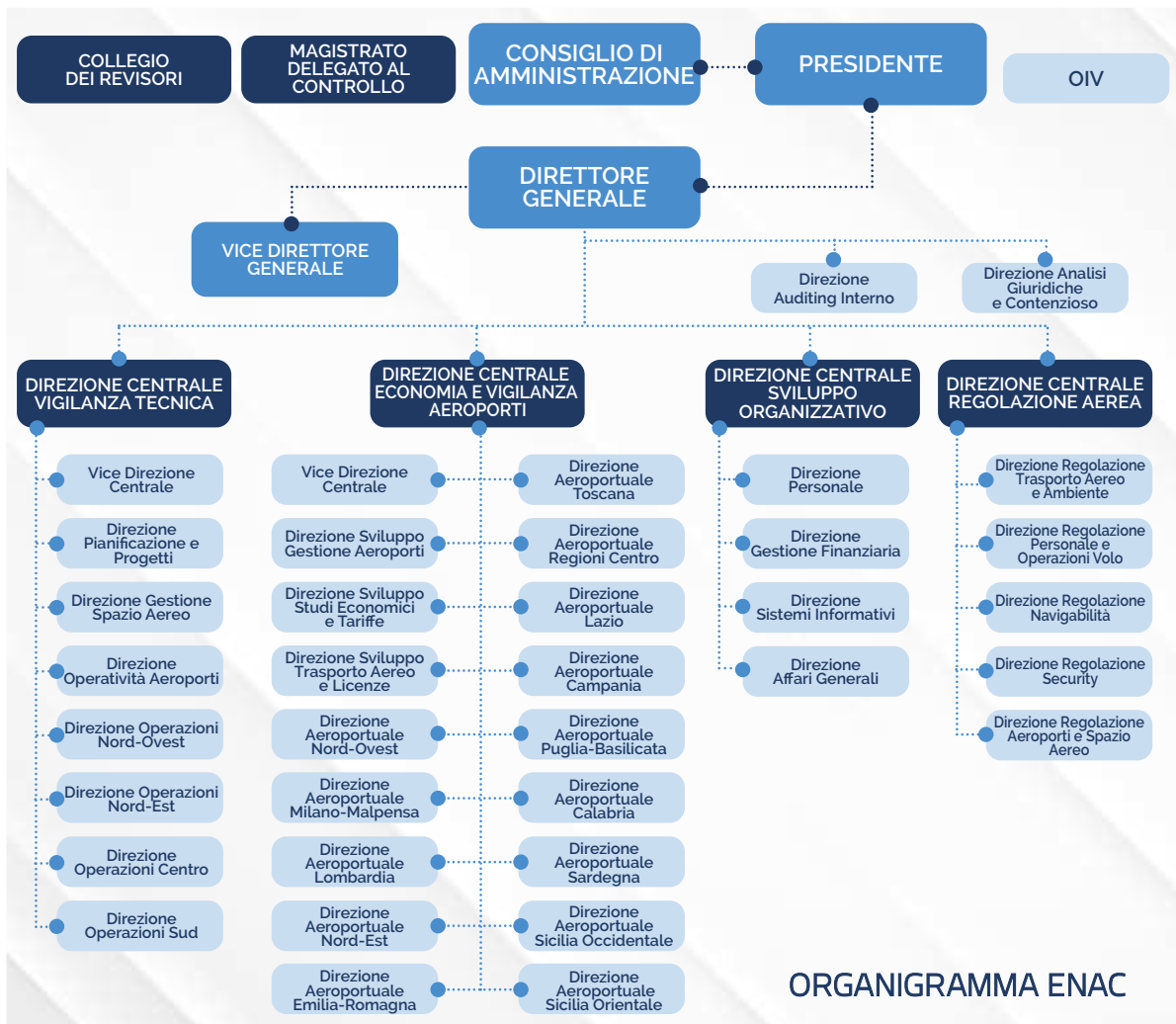
IL RUOLO E L'ORGANIZZAZIONE

L'ENAC agisce come Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione. Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono evidenziati nella Mission:

"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".

A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership: ICAO (International Civil Aviation Organization), Organismo 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, membro del Consiglio dell'ICAO, l'Italia apporta il proprio contributo nei settori delle tecnologie e delle politiche di sviluppo; Unione europea; ECAC (European Civil Aviation Conference), organizzazione intergovernativa che si pone quale punto di convergenza della cooperazione in materia di trasporto aereo a livello paneuropeo; EASA (European Aviation Safety Agency), Agenzia UE che si occupa di definire i livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile tra i Paesi aderenti all'UE; EUROCONTROL, organismo che coordina e pianifica l'attuazione di un sistema paneuropeo uniforme per la gestione del traffico aereo.

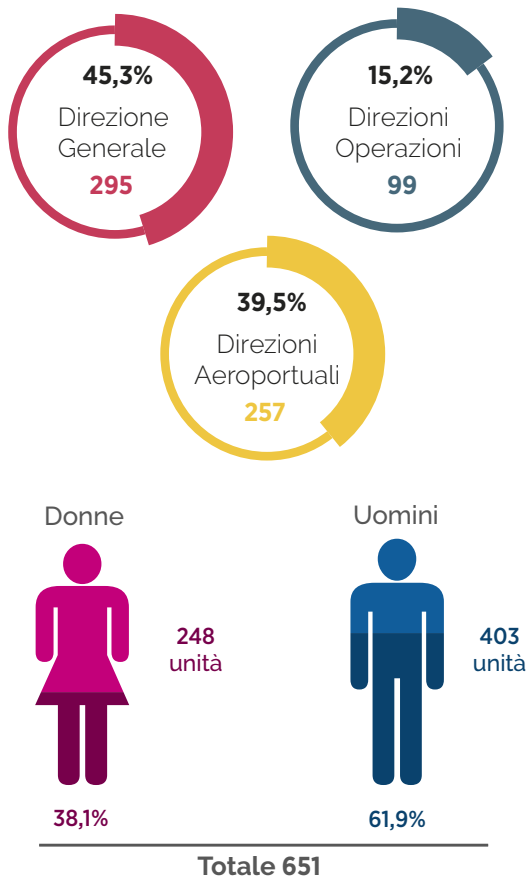


LE RISORSE UMANE

Nello svolgimento del proprio mandato istituzionale l'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2019 è pari a 651 unità articolato in quattro aree di attività.

Personale ENAC in servizio al 31 dicembre 2019		
AREE DI ATTIVITÀ	UNITÀ	%
Dirigenziale	37	5,7
Professionale (di cui 124 laureati e 19 diplomati)	143	22,0
Operativa (di cui 14 ispettori di volo, 5 ispettori comunicazione/traffico aereo e 179 ispettori aeroportuali)	198	30,4
Tecnico Economico-Amministrativa	273	41,9
TOTALE	651	100

Distribuzione sul territorio **Totale 651**



L'ENAC, nel corso del 2019 ha portato a conclusione tre bandi di concorso, preventivamente autorizzati dalla legge di bilancio 2018 (L. n. 205/2017 comma 576) in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della dotazione organica, al fine di garantire il rispetto degli standard di sicurezza stabiliti dalla normativa nazionale.

I bandi di concorso espletati e conclusi hanno riguardato il reclutamento di:

- 61 funzionari ispettori aeroportuali
- 25 ingegneri professionisti
- 6 ispettori di volo

da destinare principalmente alle sedi dislocate su tutto il territorio nazionale, per un totale di 92 nuove unità di personale. A fronte della conclusione dei lavori da parte delle Commissioni, sono state stilate le relative tre graduatorie che hanno portato alla convocazione di tutti i vincitori per la scelta della sede e alla successiva convocazione per la firma del contratto.

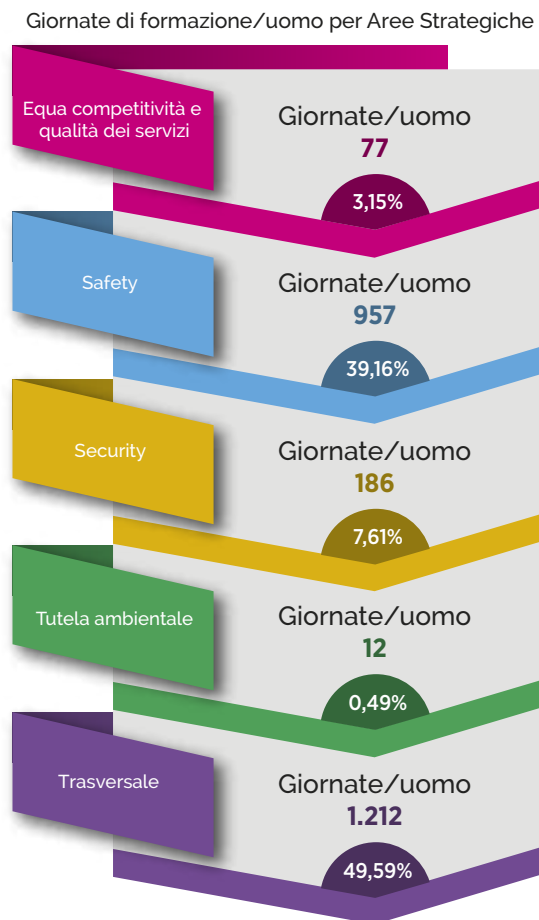
Seguendo un criterio di gradualità, l'entrata in servizio dei nuovi assunti si concluderà entro il primo semestre del 2020.

Formazione per il personale dell'Ente

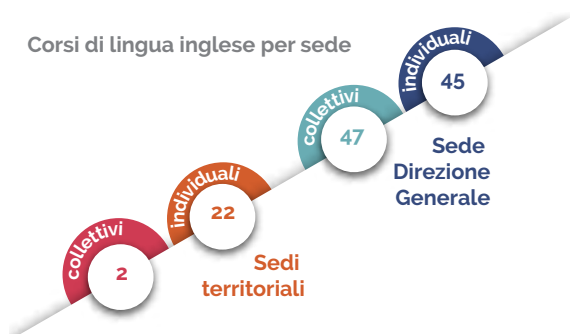
Le attività di formazione svolte nel 2019 sono state realizzate sulla base di una programmazione che ha tenuto in considerazione le esigenze rilevate al termine del 2018, nonché ulteriori esigenze manifestate nel corso dell'anno. È proseguita l'attività finalizzata alla redazione del prossimo Piano Triennale di Formazione dell'Ente attraverso l'elaborazione del Catalogo dei corsi per lo sviluppo delle competenze del personale, definito sulla base delle attività istituzionali svolte. I corsi così individuati connoteranno i Percorsi di Sviluppo Formativo, delineati per ciascuna delle Aree Strategiche dell'Ente (Safety, Security, Equa competitività e qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente, Trasversale). Nel 2019 il personale dell'Ente ha partecipato a circa 270 corsi sia interni (progettati e svolti da docenti/esperti interni) sia esterni (a catalogo); le giornate di formazione uomo sono state 2.444, per una media pro-capite di 3,8 giornate di formazione. Le partecipazioni sono state pari a 1.061.

La maggior parte delle attività di formazione è stata svolta nell'Area Strategica Trasversale che interessa tutto il personale dell'Ente; in tale ambito sono infatti ricompresi sia i corsi obbligatori legati alle tematiche dell'anticorruzione e trasparenza, sia quelli relativi alla sicurezza sui luoghi di lavoro e al Sistema di Gestione documentale interna (GEDOC). A tale riguardo, a seguito dell'aggiornamento

della piattaforma GEDOC, sia in termini di interfaccia che di funzionalità, è stata erogata per tutto il personale una significativa attività di formazione in modalità e-learning.



Particolarmente rilevante è stata l'attività di formazione dedicata allo sviluppo della competenza linguistica; i relativi corsi (collettivi e individuali) sono stati avviati nel secondo semestre del 2018 e si sono conclusi, per la maggior parte, nel dicembre 2019. Al riguardo, le ore totali erogate sono state 3.855 con una media pro capite di 33 ore.



Di notevole rilievo è stata inoltre la formazione svolta per lo sviluppo e il mantenimento delle competenze del personale impegnato nelle attività che ricadono nell'ambito dell'Area Strategica Safety, in coerenza con le regolamentazioni di settore che prevedono l'obbligatorietà ai fini della qualificazione e del relativo mantenimento in corso di validità.

Per il personale ispettivo aeroportuale sono stati svolti corsi di aggiornamento finalizzati al mantenimento delle qualificazioni degli Ispettori di Rampa (SAFA), Security e dei componenti del Nucleo Centrale Ispettivo; per questi ultimi è stato anche svolto il corso Train the Trainer previsto dalla normativa di settore, finalizzato ad aumentare il numero di istruttori certificati nel territorio.

Per rispondere alle esigenze operative di presidio nelle sedi aeroportuali dell'Ente, nel 2019 sono stati avviati e conclusi percorsi di formazione per la qualificazione di nuovi ispettori aeroportuali o per il conseguimento di ulteriori specializzazioni in materia di Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi Aeroportuali, Security e Handling. Le attività di On the Job Training propedeutiche al rilascio delle qualificazioni sono state tutte avviate.

Partecipanti ai corsi per specialità ispettive aeroportuali	
Specialità ispettive	Partecipanti ai corsi
Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi Aeroportuali	10
Security	13
Handling	9
Totale	32

Sulla tematica dell'Anticorruzione i corsi in house hanno riguardato la formazione specifica sul Portale Amministrazione Trasparente (PAT) per il personale che opera sulla piattaforma: due giornate di corso per 32 operatori.

Relativamente alle categorie contrattuali del personale dell'Ente, nel 2019 la percentuale di partecipazione alle attività di formazione è così ripartita:

Qualifica	Partecipazione ai corsi in %
Dirigenti	8,8
Professionisti	36,8
Funzionari	41,5
Collaboratori	12,9

Scheda 1.2 Le risorse umane

Formazione per stakeholder

Nel 2019 è proseguita l'attività di formazione rivolta a soggetti esterni che ne hanno fatto richiesta come l'Istituto

Lindbergh di Milano per il quale è stato realizzato un progetto di Alternanza Scuola Lavoro per 12 studenti del III e IV anno.

Attività formative svolte per Enti esterni 2019	Società	Giorni	Partecipanti
BUSINESS AVIATION SU CM/SMS/PBO Workshop ENAC	Varie del settore aviazione generale	2	71
EASA Class 1 Aeromedical Examiner (AME) Certification process - Training Course ex EASA MED.D.015(d) and "MED Module of the EMPIC EAP® software for documenting aeromedical examinations in accordance with applicable EASA and ENAC Regulations procedures"	Etihad Airways Medical Centre	2	3
Regolamento ENAC "Licenza di Operatore del Servizio Informazioni Volo"	AFIU (Aerodrome Flight Information Unit) Aosta, Trento, Reggio Emilia, Marina di Campo, Lucca, Biella	1	14
EMPIC® Mod MED per AME Classe 2/LAPL/CC - 8 edizioni	Medici Aeronautici	1	74
Safety Assessment according to Regulation 2017/373 [EUROCONTROL]	ENAV	2	29
Istruttori FISO/MET-AFIS - Aggiornamento	Apt di Capannori, Apt Reggio Emilia, Alatoscana, AVDA, Soc. Apt. Cerrione, Trentino Trasporti	1	10
ERCS Training	CAAs Estonia, Bulgaria, Malta, Cipro, Lituania, Romania	1	24
Compliance monitoring and safety management system for Italian helicopters operators	Varie del settore aviazione commerciale	2	75
Progetto Alternanza Scuola Lavoro	Istituto tecnico del trasporto e logistica Lindbergh Flying School di Milano	10	12
Corso avanzato Modulo MED EMPIC-EAP® per Esaminatori AME	Esaminatori Aeromedici	1	6
Workshop EASA Reg. (UE) 373/2017	ENAV	2	35
Workshop Occurrence Reporting e Safety	Direttori scuole di paracadutismo, Istruttori senior Paracadutismo	1	90

Infine, tutti gli ispettori di volo (ala fissa e ala rotante) sono stati avviati sia all'addestramento al volo per il mantenimento/rinnovo delle abilitazioni possedute necessarie allo svolgimento delle attività istituzionali sia al con-

seguimento delle certificazioni SFI - Synthetic Flight Instructor e TRI - Type Rating Instructor, per adempiere anche agli accordi con l'EASA.

#E-TEC ENAC TECHNOLOGY CONTEST

L'ENAC promuove lo sviluppo e l'innovazione del settore dell'aviazione con uno sguardo attento non solo alle esigenze della società e alle tematiche ambientali, ma anche alle tecnologie in evoluzione che stanno guidando la società e il nostro settore verso quella che può essere definita la nuova rivoluzione industriale. In particolare si tratta delle tecnologie digitali, della robotica, dell'intelligenza artificiale, della realtà aumentata e virtuale, dell'internet delle cose e, da ultimo, della diffusione della connettività 5G.

Nell'ambito del più ampio Piano operativo della Ricerca, l'Ente intende stabilire un nuovo approccio strategico dell'Autorità Aeronautica verso l'innovazione tecnologica che guarda alle idee, alle risorse e alle competenze che arrivano dall'esterno, in particolare da università, enti di ricerca, industria.

In tale contesto, l'Ente ha lanciato nell'ultimo semestre del 2019 un concorso di idee con assegnazione di premi, dal titolo #E-TeC ENAC Technology Contest "Idee tra terra e cielo: le nuove frontiere dell'innovazione tecnologica per lo sviluppo di moderni concetti di servizio" dedicato alla memoria dell'Ing. Giuseppe Daniele Carrabba, già Direttore Centrale Regolazione Aerea dell'ENAC, promotore della cultura aeronautica e dell'innovazione tecnologica, scomparso prematuramente nel novembre 2018.

L'iniziativa intende stimolare la crescita di realtà innovative di giovani talenti, al fine di sostenerli nelle impegnative fasi iniziali dello sviluppo di soluzioni progettuali di interesse concreto e accompagnarli nel loro percorso professionale con strumenti utili a sviluppare un business attraverso un approccio di open innovation. Il Contest prevede due fasi. Alla fine del 2019 si è conclusa la prima fase con la selezione e la premiazione di un numero pari a cinque idee progettuali, presentate da gruppi di studenti iscritti/laureati a un corso di laurea magistrale in discipline con indirizzo STEM (Science, Technology, Engineering e Math) integrate da uno o più referenti scientifici appartenenti agli atenei interessati.

La seconda fase vedrà concorrere i cinque gruppi finalisti con la presentazione di uno studio di fattibilità e, in caso di superamento, la costituzione di un nuovo soggetto giuridico con le caratteristiche previste per le start up ai sensi dell'art. 25 c.2 del D.L. n. 179/2012 e ss.mm.ii.

L'ENAC promuove, nell'ambito del proprio mandato istituzionale, lo sviluppo della cultura aeronautica attraverso accordi e convenzioni con istituti accademici sulle tematiche relative al settore dell'aviazione civile.

MASTER UNIVERSITARI IN COLLABORAZIONE CON ENAC

Gestione dell'Aviazione Civile - II livello

Nel 2019 l'Ente ha confermato l'accordo di collaborazione con Sapienza Università di Roma per l'edizione 2019-2020 del Master quale realizzazione di un percorso formativo rivolto a soggetti interessati a sviluppare una concreta professionalità nel campo dell'aviazione civile nazionale ed europea, con particolare riferimento agli studi nel settore del trasporto aereo civile inteso come comparto aerospaziale. L'obiettivo è di poter svolgere funzioni potenzialmente utilizzabili all'interno delle diverse aziende ed enti che operano in tale ambito, quali ad esempio, lo stesso ENAC, le compagnie aeree, le imprese di manutenzione certificate, gli aeroporti, ENAV, ANSV.

Pianificazione, progetto, costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali - II livello

Nel 2019, l'ENAC ha confermato l'accordo con l'Università degli studi di Padova per il Master di II livello in Pianificazione, progetto, costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali. Il Master ha l'obiettivo di formare esperti con alto livello di professionalità in grado, attraverso un approccio multidisciplinare, di svolgere funzioni di elevata qualificazione all'interno di Enti, imprese, società di ingegneria operanti nel settore.

Progettazione, Applicazione, Regolamentazione dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) - Design, Application, Regulation of UAV (Unmanned Aerial Vehicles) - I livello

Nel 2019 l'ENAC ha proseguito l'accordo con l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" per il Master con la partecipazione di aziende e scuole di settore. Il percorso formativo parte dal presupposto del crescente utilizzo dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR), comunemente noti anche come droni, in varie aree applicative e di ricerca. Attraverso il Master si intende formare una nuova classe di specialisti in grado di progettare processi e sistemi di conoscenza basati su SAPR con particolare riguardo anche allo sviluppo degli aspetti operativi di riferimento.

LE RISORSE FINANZIARIE

Le fonti di finanziamento dell'ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte per il funzionamento dell'ammini-

strazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

FINANZIAMENTI PUBBLICI

Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: finanziamento PAC **€ 15.000.000,00**

Trasferimento ordinario in conto capitale **€ 10.000.000,00**

TOTALE € 25.000.000,00

ENTRATE ENAC

TRASFERIMENTI

Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente **€ 30.491.723,00**

ENTRATE PROPRIE

Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (L. 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.) **€ 127.202.400,00**

Tariffe per le prestazioni di servizi **€ 26.024.114,00**

Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV **€ 4.651.000,00**

Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi **€ 900.000,00**

Interessi che si maturano sui prestiti, sui mutui ipotecari e sui conti correnti **€ 85.500,00**

Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente **€ 94.000,00**

Altri proventi **€ 746.923,00**

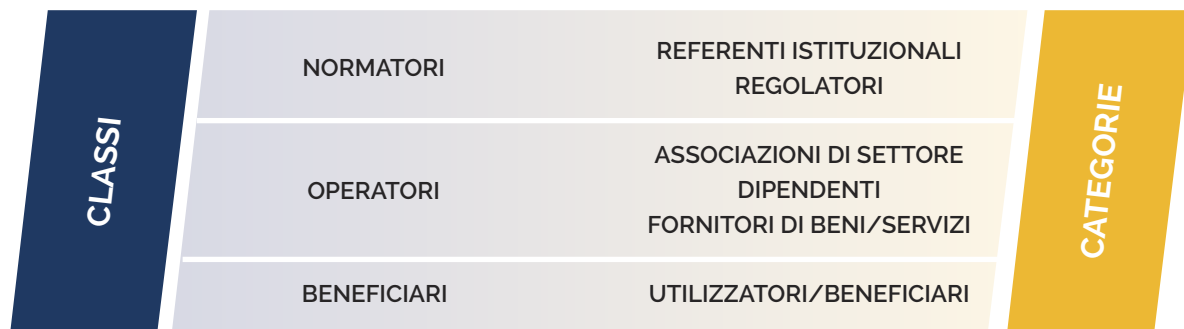
TOTALE € 190.195.660,00

TOTALE GENERALE € 215.195.660,00

GLI STAKEHOLDER

Gli stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'ENAC. Il portafoglio degli stakeholder è suddiviso in 6

Categorie, raggruppate in 3 Classi omogenee secondo il tipo di interazione con l'Ente.



L'Ente individua i propri stakeholder strategici (i più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche

attività) attraverso la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenhagen Charter.

CLASSE	CATEGORIA	STAKEHOLDER STRATEGICI
NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI	Aero Club d'Italia, Aeronautica Militare, Agenzia del demanio, Agenzia delle dogane, ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo), Autorità giudiziarie, Regioni ed Enti locali, Guardia di Finanza, Ministero Affari Esteri, Ministero Ambiente, Ministero Difesa, ANAC, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Ministero Interno, Ministero Salute, Polizia di Stato, Protezione Civile, Vigili del Fuoco
	REGOLATORI	ICAO, Commissione europea, EASA, ECAC, Eurocontrol, Autorità dell'Aviazione civile estere
OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE	Assaeroporti, Assaereo, Assoclearance, Assohandling, IBAR, Associazioni ambientaliste, Associazioni dei consumatori, Associazioni professionali
	DIPENDENTI	Dipendenti ENAC, Dipendenti Enti di Stato, Lavoratori dei servizi di navigazione aerea, Lavoratori delle compagnie aeree, Lavoratori dell'aeroporto
	FORNITORI DI BENI/SERVIZI	ENAV, Gestore aeroportuale, Impresa security, Operatore aereo, Prestatore di servizi di handling, Scuola di addestramento, Produttori, Manutentori, Operatori di droni
BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	Agente regolamentato, Privati cittadini, Passeggero, Popolazione adiacente aeroporti, Sindacati di settore, Mass media

IL PIANO DELLA PERFORMANCE

Il Piano della Performance ENAC, pubblicato in attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. n. 150/2009, è strumento di pianificazione strategica e di rendicontazione sociale: attraverso una maggiore trasparenza e visibilità delle scelte politiche e strategiche, infatti, gli stakeholder possono meglio comprendere la capacità di governo dell'Ente nel settore dell'aviazione civile.

Il Piano della Performance è parte del cosiddetto "Ciclo della performance integrato" che coniuga gli ambiti relativi alla performance, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza e integrità e al piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione.

Le aree di intervento vengono definite attraverso l'analisi

del contesto interno ed esterno nonché delle esigenze degli stakeholder: ciò permette di definire al meglio il quadro operativo attuale e gli scenari futuri per il settore dell'aviazione civile.

Il processo di definizione delle priorità dell'ENAC fa riferimento alle aree strategiche dell'Ente (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente, Trasversale), nell'ottica di promuovere la sicurezza e la qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo, favorendo e governando, nel contempo, l'interazione con tutti gli interlocutori e le capacità di sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale, nel rispetto dei principi di legalità, di trasparenza e integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

Missione e Aree strategiche

"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"

SAFETY

Attività e azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche.

SECURITY

Attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite.

EQUA COMPETITIVITÀ & QUALITÀ DEI SERVIZI

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 / Attività e azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali e alla tutela dei diritti del Passeggero.

TUTELA DELL'AMBIENTE

Attività ed azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente.

TRASVERSALE

Attività e azioni tese alla organizzazione, gestione e valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale, nonché attività e azioni trasversali alle quattro aree strategiche.

La performance organizzativa è l'insieme dei risultati attesi dell'amministrazione nel suo complesso o delle sue unità organizzative. Essa permette di programmare, misurare e poi valutare come l'organizzazione, consapevole del suo stato delle risorse (salute dell'amministrazione), utilizzi le

stesse in modo razionale (efficienza) per erogare servizi adeguati alle attese degli utenti (efficacia), con il fine ultimo di creare valore pubblico, o di migliorare il livello di benessere sociale ed economico degli utenti e degli stakeholder (impatto).

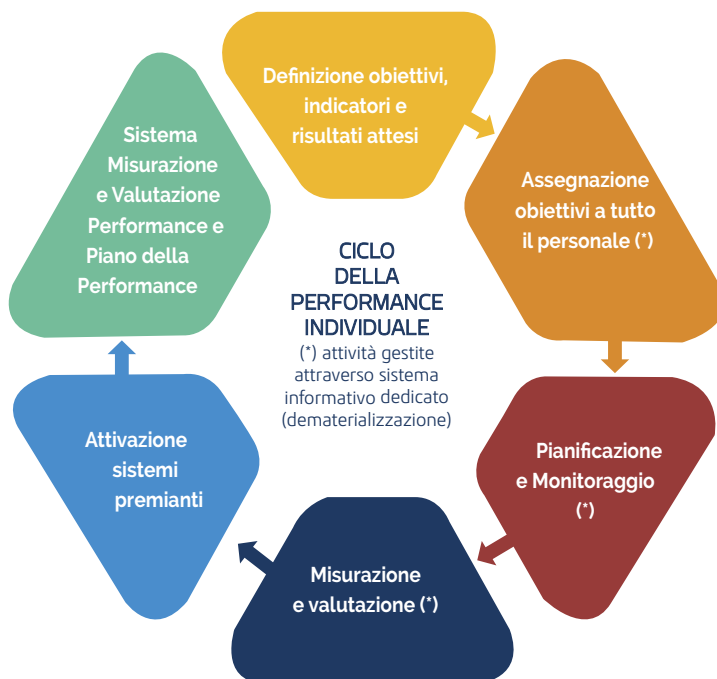
OBIETTIVI SPECIFICI 2019-2021	AREA STRATEGICA	KPI	STAKEHOLDER
Allineamento dello State Safety Programme e del Safety Plan alle disposizioni del Reg. UE n. 1139/2018	SAFETY	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza	Imprese aeronautiche
		% completamento delle azioni pianificate nel Safety Plan ENAC	Commissione europea EASA ICAO
		Ranking CMA EASA Continuous monitoring approach	Commissione europea EASA ICAO
Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	SAFETY	Atti regolatori e spaziorporto	Gestori aeroportuali Operatori aerei ASI Comunità locali
Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea, in linea con i programmi e gli standard europei	SECURITY	Efficienza dell'attività ispettiva	Gestori aeroportuali Vettori
Definire un sistema adeguato di rilevazione e monitoraggio degli attori e della qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo in sinergia con gli aeroporti aperti al traffico commerciale	EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Stato di attuazione del PNA cargo	Gestori aeroportuali Operatori cargo
		% investimenti monitorati su aeroporti strategici	Gestori aeroportuali
		Monitoraggio performance e capacità operativa degli operatori nazionali e di quelli stabiliti in Italia, per voli commerciali passeggeri	Vettori Gestori aeroportuali Passeggeri
		Quadro che disciplini l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti	Handler Gestori aeroportuali
Rafforzare le misure a tutela dei diritti del passeggero	EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Verifica e miglioramento delle modalità di gestione dei reclami dei passeggeri da parte delle compagnie aeree	Passeggeri Vettori
		Individuazione dei servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	Passeggeri Vettori Commissione europea
Favorire e promuovere la ricerca nell'ambito del trasporto aereo e del settore aeronautico	SAFETY, SECURITY, EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI, TUTELA AMBIENTALE, TRASVERSALE	Stato di attuazione del Piano della Ricerca 2018-2022	Istituti di ricerca Università
Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	TRASVERSALE	FTE (Full Time Equivalent) dei servizi accessibili via web	Utenti ENAC
		Numero di aree tematiche individuate dall'ENAC da gestire secondo criteri di risk management	Dipendenti ENAC
Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro	TRASVERSALE	Tracciabilità delle istanze proposte	Dipendenti ENAC

Scheda 1.5 Il Piano della Performance

La performance individuale misura, invece, il contributo fornito dal singolo individuo al raggiungimento degli obiettivi dell'amministrazione.

La performance individuale viene misurata prendendo

in considerazione i risultati raggiunti in termini di obiettivi assegnati e comportamenti agiti, con pesi diversi in base al proprio ruolo e alle proprie responsabilità.



Nel 2019 è stata pubblicata la Relazione sulla performance ENAC 2018, strumento di rendicontazione sociale mediante il quale l'amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli altri stakeholder, interni ed esterni, i risultati organizzativi e individuali rispetto ai singoli obiettivi programmati e alle risorse ottenuti nel corso dell'anno precedente. La Relazione ha mostrato un sostanziale raggiungimento degli obiettivi programmati, sia in termini di performance organizzativa, che in termini di performance individuale.

L'albero della performance

L'albero della performance è una mappa logica che rappresenta le connessioni tra missione, aree strategiche, obiettivi specifici, programmazione annuale, fino ad arrivare alla definizione degli obiettivi individuali. Esso fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica e integrata della performance dell'amministrazione.



LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA

Le disposizioni vigenti per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione articolano il processo di formulazione e attuazione delle strategie di prevenzione su un doppio livello: quello nazionale, attraverso l'adozione del Piano Nazionale Anti-corruzione (PNA), a cura dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC), e quello decentrato, in base al quale ogni amministrazione pubblica definisce e adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC). Il PNA 2016 ha introdotto l'unificazione del PTPC e del Programma triennale della trasparenza e dell'integrità.

Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza ENAC è un documento programmatico triennale, elaborato in coordinamento con il Piano della Performance, che definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente.

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

dell'azione e, quindi, classificati in base al diverso grado di rischio riscontrato.

I processi qualificati a rischio alto sono, poi, classificati per area e sottoarea di rischio e ulteriormente analizzati in base alla probabilità concreta del verificarsi dell'evento corruttivo e in considerazione dell'impatto economico, organizzativo e reputazionale (c.d. rischio "in concreto"), identificando il fatto che potrebbe concretizzare l'evento corruttivo e, individuando, per ogni processo, le misure comuni obbligatorie e trasversali ritenute idonee a contenere il rischio del verificarsi di eventi corruttivi in senso lato.

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

Il Piano viene aggiornato annualmente, anche in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

LA TRASPARENZA - AZIONI SPECIFICHE NEL 2019

- Implementazione della sezione "Amministrazione Trasparente" del sito web dell'Ente attraverso la piattaforma dedicata (PAT) che consente di gestire in modo omogeneo, semplice e guidato le informazioni e i dati necessari ad adempiere agli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione in conformità alle disposizioni del quadro normativo vigente.
- Implementazione di forme di comunicazione e informazione attraverso lo sviluppo dell'interazione tra cittadino e sito web.
- Utilizzo dei canali social dell'Ente: "ENACChannel" sulla piattaforma YouTube, Twitter, Instagram e LinkedIn per una maggiore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza.
- Formazione interna sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all'etica e alla trasparenza.
- Organizzazione delle giornate della trasparenza.

LA CARTA DEI SERVIZI

La Carta dei Servizi è uno strumento informativo finalizzato a orientare l'utenza nella rete dei servizi resi con l'obiettivo di far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare. Nell'ambito delle attività di regolazione tecnica, certificazione, autorizzazione, vigilanza e controllo che l'ENAC svolge nel settore dell'aviazione civile in Italia, i servizi considerati nella Carta sono individuati tra quelli di maggiore impatto sull'utenza. Con la pubblicazione dei risultati del monitoraggio, l'ENAC continua a promuovere, nell'ottica di una sempre maggiore trasparenza, l'informazione sul rispetto degli standard qualitativi programmati rispetto ai valori rilevati nell'anno di riferimento.

In totale i servizi per i quali sono stati definiti i valori programmati e istituito il monitoraggio della qualità resa sono attualmente 43 e comprendono i principali settori di azione dell'Ente, dalle certificazioni degli aeromobili e delle imprese aeronautiche, alle licenze di pilotaggio, al rilascio delle autorizzazioni agli operatori SAPR (droni), alla trattazione dei reclami dei passeggeri a seguito di disservizi aeroportuali e dei vettori aerei. Per ognuno di essi sono stati definiti alcuni indicatori relativi alle dimensioni e alle sottodimensioni della qualità.

Il monitoraggio consente di tenere sotto controllo i processi, riscontrando i valori rilevati per la produzione di ogni output di processo/servizio durante il periodo considerato, di confrontarlo con lo standard definito e di avviare eventuali specifiche attività di verifica per analizzare la variazione dei fattori che caratterizzano i processi non in linea con gli standard di qualità e mettere in atto eventuali azioni correttive e preventive.

L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Servizi e innovazione

È proseguito anche per l'anno 2019 l'impegno dell'ENAC per razionalizzare le infrastrutture tecnologiche e i servizi per i cittadini e per le imprese di settore in modo da rispondere in modo più efficace alle esigenze degli stakeholder istituzionali. In occasione dell'iniziativa Contest #E-TeC - "Idee tra Terra e Cielo. Droni: le nuove frontiere dell'innovazione tecnologica per lo sviluppo dei moderni concetti di servizio" promossa dall'ENAC e dedicata alla memoria dell'Ing. Giuseppe

Daniele Carrabba, è stata implementata una piattaforma innovativa mediante la quale i referenti dei gruppi di lavoro hanno potuto presentare online la domanda di partecipazione e la documentazione tecnica dei progetti per la successiva valutazione da parte della Commissione appositamente costituita. Il servizio erogato dal sito serviziweb.enac.gov.it prevede che l'autenticazione sulla piattaforma venga effettuato tramite SPID (Sistema Pubblico di Identità Digitale).

spid Sistema Pubblico
di Identità Digitale

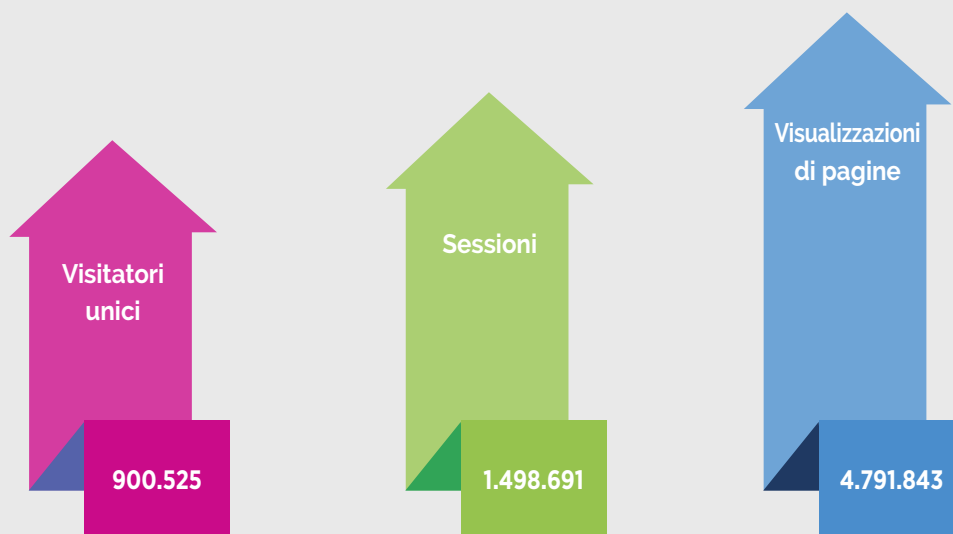
L'iniziativa recepisce a pieno le linee di indirizzo per le PA inserite nel Piano Triennale ICT 2019-2021 di AgID - Agenzia per l'Italia Digitale in quanto SPID è una delle piattaforme abilitanti per la trasformazione digitale e per favorire l'attuazione di un modello uniforme di interazione per i servizi realizzati dalla PA per i cittadini e le imprese.

Sito istituzionale - www.enac.gov.it

Il sito web istituzionale continua a raccogliere consensi comprovati dai dati acquisiti attraverso una raccolta anonima effettuata mediante degli strumenti di analisi della navigazione delle pagine dei siti web (web analytics).

Dall'elaborazione delle statistiche raccolte emerge che nel 2019 il sito istituzionale ha raggiunto una platea di circa 900.500 visitatori unici, per un totale di 1.498.691 sessioni, che esplorano mediamente i contenuti del sito web navigando 3,2 pagine per sessione.

Sito web istituzionale www.enac.gov.it - Anno 2019



Emerge inoltre che il sito web istituzionale, anche se con volumi inferiori rispetto al traffico rilevato sul territorio ita-

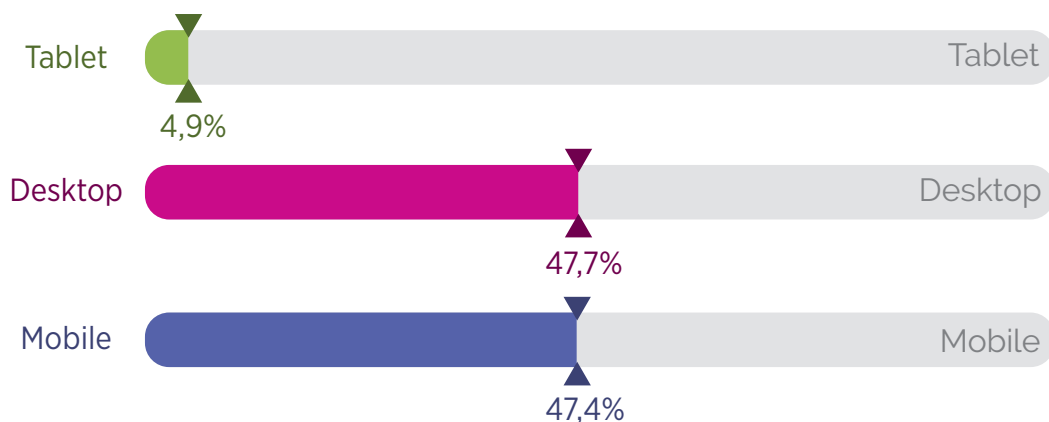
liano, raccoglie interesse sia da Paesi europei sia extra-europei quali USA, Cina, Russia, Canada, Emirati Arabi.

Nazione di origine dei visitatori sito web www.enac.gov.it - Anno 2019

PAESE	UTENTI	SESSIONI
Italia	796.693	1.350.634
USA	17.113	19.475
Regno Unito	11.837	17.703
Germania	8.568	11.572
Francia	7.352	9.718
Spagna	7.016	9.329
Svizzera	6.689	8.901
Olanda	3.923	4.915
Danimarca	3.170	3.367
Belgio	2.393	3.302
Austria	1.805	2.414
Russia	1.683	2.212
Polonia	1.505	2.089
Irlanda	1.450	2.094
Albania	1.433	1.951
Grecia	1.345	1.684
Giappone	1.335	1.541
Emirati Arabi Uniti	1.333	2.351
Romania	1.319	1.801
Finlandia	1.280	1.429
Colombia	1.276	1.302
Cina	1.206	1.410
Canada	1.080	1.504
Portogallo	1.066	1.473

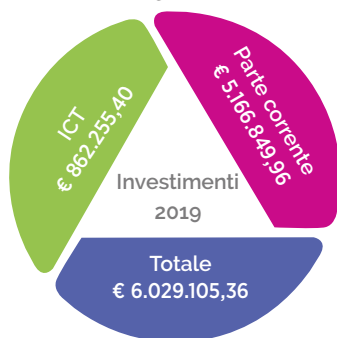
Scheda 1.7 L'innovazione tecnologica

Utenti per categoria dispositivo (sito web istituzionale)



Investimenti

Nel 2019 gli investimenti ENAC nel settore ICT sono stati rilevanti e pari a 6.029.105,00 Euro, con un incremento percentuale di circa il 10% rispetto all'anno precedente, di cui una parte rilevante è riservata all'innovazione dei sistemi e delle infrastrutture tecnologiche.



Si è concentrata una parte significativa dei propri sistemi IT sia verso lo sviluppo di servizi online dedicati all'utenza sia per l'implementazione del sistema di smart working (lavoro agile) per il proprio personale con l'obiettivo di:

- ridurre significativamente, con l'ausilio dell'informatizzazione, l'impegno necessario per la gestione dei procedi-

menti amministrativi e istituzionali;

- migliorare la qualità e l'efficacia dei servizi offerti ai cittadini e alle imprese;
- ampliare il numero di dipendenti ENAC che utilizzano il sistema di smart working, fornendo postazioni di lavoro sostanzialmente omologhe a quelle presenti in sede che consentono di svolgere l'attività, a prescindere dal luogo e dal dispositivo che viene utilizzato.

Efficientamento

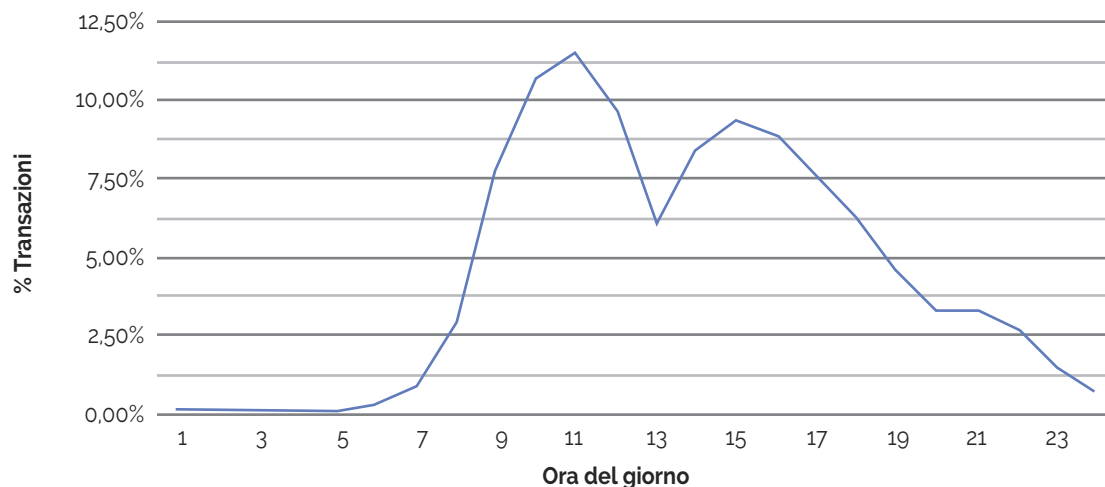
La progressiva informatizzazione dei processi, esposti attraverso piattaforme web, ha consentito di ottenere significativi risultati rispetto agli obiettivi prefissati. Il servizio online di pagamento e fatturazione ha registrato 16.548 transazioni prodotte nel 2019; in considerazione del fatto che questo processo consente il pagamento e l'emissione della fattura in modo totalmente automatico, si può stimare un risparmio medio di 1.182 FTE (Full Time Equivalent) di elaborazione da parte degli operatori amministrativi. Nello schema seguente sono riepilogati ulteriori processi con l'indicazione dei risparmi, in termini di FTE che il loro avvio a regime ha generato nell'anno 2019.

Processi online - Anno 2019	Pratiche gestite	Risparmio FTE
Transazioni online di pagamento prodotte	16.548	1.182
Reporting degli esaminatori del personale navigante	11.775	841
Comunicazioni dei centri di addestramento piloti dei droni	7.197	514
Dichiarazioni SAPR	4.413	315
Conversioni Licenze Alianti	945	68

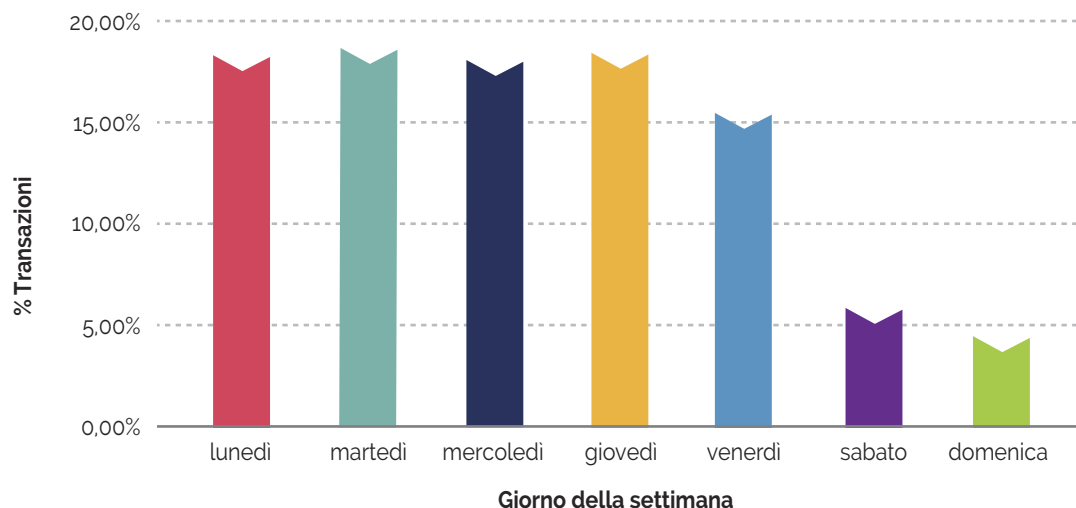
Attraverso i servizi online, l'Ente offre alla propria utenza la possibilità di fruire delle prestazioni automatizzate con modalità innovative, rapide, digitali e al di fuori dei consueti

orari di ufficio. Il grafico seguente mostra, per ciascuna ora della giornata, la percentuale media di transazioni registrate rispetto al totale.

% Transazioni vs ore del giorno (anno 2019)



% Transazioni vs giorno della settimana (anno 2019)



Dall'analisi dei dati registrati nel 2019 risulta che i sistemi online permettono di gestire circa il 32% delle operazioni al di fuori del consueto orario di ufficio.

Anche l'analisi della distribuzione delle transazioni rispetto ai giorni della settimana mostra che l'11,7% delle stesse viene svolto nel fine settimana. Sulla base dei positivi risultati raggiunti, anche per gli anni 2020 e 2021 sono

previsti nuovi investimenti finalizzati allo sviluppo e all'evoluzione dei servizi online dell'Ente, attraverso, in particolare, l'avvio di ulteriori servizi digitali con l'utilizzo di tecnologie innovative, quali lo SPID per l'accesso ai sistemi e per la sottoscrizione delle istanze e il timbro digitale per la marcatura delle certificazioni e dei documenti emessi.

Scheda 1.7 L'innovazione tecnologica

Innovazione

L'evoluzione della tecnologia nel campo ITC è chiaramente un fattore abilitante per poter rinnovare i processi dell'Ente. Nel 2019 quindi sono state innovate diverse piattaforme dell'Infrastruttura ICT, tra le quali quelle abilitanti al sistema di smart working e all'aggiornamento dell'infrastruttura di rete e dei server delle sedi sul territorio nazionale.

L'ENAC, da diversi anni, ha un proprio sistema informatico per il lavoro agile. I nostri dati indicano come la tendenza ad adottare un nuovo approccio a tale modalità lavorativa aumenta le capacità di risposta alle nuove sfide della PA legate soprattutto ai nuovi servizi creati per i cittadini.

I nuovi sistemi, pertanto, per la gestione del lavoro agile sono stati potenziati con nuovi apparati di ultima generazione che consentono, attraverso nuovi strumenti, di migliorare la sicurezza delle postazioni di smart working, la loro gestione nonché di moltiplicare il numero degli smart worker senza sovraccaricare l'infrastruttura dei CED.

Si è provveduto inoltre al potenziamento della rete di con-

nessione nonché dei server di dominio, permettendo all'ENAC di avere un'amministrazione semplificata delle postazioni di lavoro sulle sedi territoriali.

L'amministrazione semplificata di servizi di dominio Active Directory consente di gestire in modo più puntuale i servizi offerti ai dipendenti ENAC, migliorandone al contempo il livello di sicurezza e la resilienza attraverso la distribuzione automatizzata e il ripristino dello stato precedente del server.

È importante sottolineare come, nell'attuale emergenza determinata dalla diffusione del Covid-19, il potenziamento dei sistemi per la gestione del lavoro agile abbia consentito all'Ente di garantire la prosecuzione delle attività da remoto e senza interruzione, tutelando, al contempo, la salute dei propri dipendenti.

Durante la fase di emergenza, infatti, l'ENAC ha reso possibile la modalità lavorativa "smart working" per circa il 95% del personale in servizio.

L'ATTIVITÀ LEGALE

L'attività legale comprende la consulenza, la pareristica, il contenzioso giudiziale e stragiudiziale nei settori di competenza dell'Ente e in quelli comuni alle PA.

In tema di diritti dei passeggeri, anche nel 2019 l'ENAC si è difeso con successo innanzi a diversi Tribunali sull'intero territorio nazionale e ha ottenuto ulteriori pronunce favorevoli nel contenzioso conseguente all'opposizione avverso le 145 ordinanze-ingiunzione adottate nei confronti di un vettore aereo per mancata assistenza dei passeggeri di numerosi voli cancellati a seguito dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjöll.

L'Ente è stato inoltre impegnato nella predisposizione di pareri ad hoc a favore dell'Avvocatura generale dello Stato, chiamata a rappresentare lo Stato italiano dinanzi alla Corte di giustizia europea, per le sempre più numerose questioni pregiudiziali poste dalle Corti degli altri Stati membri, in merito all'interpretazione delle disposizioni del Reg. (CE) n. 261/2004 sulla protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo.

Quanto ai rapporti con i gestori e i prestatori di servizi di assistenza a terra, non si è ancora concluso il contenzioso promosso da alcuni handler sulla sospensione del procedimento di certificazione o di estensione della certificazione ai sensi del D.Lgs. 13 gennaio 1999 n. 18 di attuazione della Direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione europea, e del Regolamento ENAC Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, in pendenza del procedimento di limitazione dell'accesso al mercato avviato su istanza del gestore aeroportuale per esigenze di sicurezza ai sensi della predetta normativa. È altresì ancora oggetto di giudizio la disciplina

del c.d. subappalto come modificata con l'edizione 5, emendamento 1, del Regolamento ENAC Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra a garanzia della qualità dei servizi e per evitare effetti distorsivi della concorrenza, fenomeni di dumping sociale e gravi criticità per la sicurezza delle operazioni aeroportuali, dei passeggeri e degli addetti ai servizi, con l'introduzione dell'attestazione di idoneità tecnica per gli operatori non certificati come prestatori di servizi di assistenza a terra ma che intendono svolgere alcune attività di handling, nei riformulati limiti indicati dal Regolamento stesso, in base al (sub)affidamento da parte del prestatore certificato.

Rispetto alle gestioni e alle concessioni aeroportuali, il contenzioso sulla definizione del canone di concessione di beni appartenenti al demanio aeronautico civile, assegnati in uso gratuito all'ENAC ex art. 693 CdN, già sviluppatosi negli anni passati, nel 2019 si è incentrato sul tema delle attività di natura commerciale svolte dalle associazioni e dagli enti senza scopo di lucro, anche sulla base delle certificazioni tecniche rilasciate dall'Ente, in concorrenza con gli operatori economici, e ha visto il riconoscimento, da parte del giudice amministrativo, della legittimità dei provvedimenti adottati dall'Ente, quali gli avvisi per l'affidamento di concessioni demaniali, che, in tale particolare contesto, hanno equiparato le associazioni e gli enti citati ai predetti operatori economici.

Risultano ancora non conclusi i giudizi riguardanti le royalties sul carburante, ai sensi dell'art. 11 terdecies del D.L. 30 settembre 2005 convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 2 dicembre 2005 n. 248, che pone il principio della connessione effettiva ai costi sostenuti, come accertati dall'istruttoria condotta dall'ENAC.

LA COMUNICAZIONE E L'INFORMAZIONE

L'ENAC, in linea con l'opera di modernizzazione della PA, sempre più vicina ai cittadini, assegna un ruolo importante alle funzioni di comunicazione e di informazione.

Relazioni con l'utenza

È proseguito per questa attività un notevole impegno nel corso del 2019: il servizio all'utenza, ispirato ai principi di ascolto, attenzione, accesso, trasparenza e comunicazione, è costantemente assicurato dall'ENAC con l'impegno di risorse e strumenti dedicati allo svolgimento delle specifiche attività tese a ottimizzare i rapporti dell'Ente con i vari pubblici di riferimento anche attraverso la gestione delle richieste sullo stato di atti e procedimenti ai sensi della L. 241/1990 e ss.mm.ii. e sul diritto all'Accesso Civico semplice e generalizzato (D.Lgs 33/2013).

Eventi

L'ENAC, nel promuovere e sviluppare una sempre maggiore cultura dell'aviazione civile, cura e organizza eventi istituzionali, per la maggior parte nella sede di Roma, su tematiche di settore per gli Stakeholder sia nazionali che internazionali.

Nel corso del 2019, rispetto all'anno precedente, si è registrato un notevole incremento dell'attività connessa all'organizzazione di eventi istituzionali (+37%), promossi dall'Ente stesso o da soggetti esterni operanti nel settore del trasporto aereo, con ambito e target nazionale/internazionale.

Sono stati circa 90 gli eventi, tra seminari, workshop e convegni organizzati per un totale di 142 giornate.



Numero Verde



Il Numero Verde dell'ENAC 800 898 121 rappresenta uno dei canali ormai consolidati attraverso il quale l'Ente risponde direttamente agli utenti su domande relative al trasporto aereo. In particolare, fornisce informazioni sui diritti dei passeggeri in caso di disservizi, sulle compagnie aeree nazionali e straniere operanti in Italia, sulla EU Safety List, sul sistema e sulle regole dei controlli di sicurezza. Il servizio, attraverso risorse esclusivamente interne coordinate a livello centrale, consente di far fronte all'esigenza di professionalità e di conoscenza di un settore ad alta complessità come quello dell'aviazione civile. Nel 2019 il Numero Verde ENAC ha gestito circa 4.000 chiamate.

Il sito web istituzionale - www.enac.gov.it

A seguito della pubblicazione del nuovo sito web istituzionale, avvenuta nel settembre 2018, nel corso del 2019 la piattaforma web è stata implementata dal punto di vista editoriale, attraverso la creazione di nuove sezioni, nonché con interventi tecnici di tipo evolutivo. Fondamentali in tal senso i feedback ricevuti dagli utenti a seguito della messa online che hanno consentito di rimodulare contenuti sulla base delle esigenze emerse con l'obiettivo di agevolare sempre più l'individuazione degli argomenti di interesse. Con oltre 10.000 contenuti aggiornati nel 2019, il sito internet dell'Ente rappresenta uno dei principali strumenti di servizio per un'informazione diretta e tempestiva all'utenza.

Comunicati stampa

Nel 2019 sono stati 91 i comunicati stampa emessi dall'ENAC. Attraverso i comunicati l'Ente fornisce, in modo tempestivo, informazioni ai media, e di riflesso a tutti i cittadini, gli operatori e gli stakeholder, in merito alle principali attività relative al mandato istituzionale dell'Ente stesso e del suo vertice, nel rispetto della normativa di riferimento sulle attività di informazione delle pubbliche amministrazioni.

Con i comunicati, pertanto, viene fornito un immediato riscontro sulle maggiori attività dell'ENAC, sulle iniziative intraprese, sulla regolamentazione adottata, sulla normativa vigente, sulle informazioni tecniche relative a inconvenienti e disservizi del settore, sulle attività internazionali, sulle comunicazioni di servizio agli utenti in merito ad aspetti di rilievo per l'opinione pubblica, sulla gestione dell'informazione di crisi, sull'evoluzione del sistema, sulle novità editoriali, sugli eventi organizzati e su quelli a cui l'Ente partecipa con il proprio vertice e, più in generale, sui risvolti che eventuali cambiamenti del settore possono determinare per i passeggeri che utilizzano l'aereo.

I comunicati stampa, oltre a essere diffusi agli organi di informazione, sono pubblicati in tempo reale sul sito dell'Ente, dove è possibile consultare anche l'archivio degli anni precedenti, a partire dal 2001.

L'elaborazione e la divulgazione dei comunicati stampa costituisce una parte di rilievo istituzionale nell'ambito delle varie attività di informazione dell'ENAC. Tra gli altri aspetti di carattere informativo, vi sono, a titolo di esempio, anche la gestione dei rapporti con la stampa; il presidio delle informazioni di interesse dell'Ente; l'organizzazione di interviste, conferenze, incontri ed eventi stampa; l'elaborazione di materiale destinato ai giornalisti; la pubblicazione e la gestione della rassegna stampa, web e audio-video sugli avvenimenti legati all'aviazione civile a favore di tutti i dipendenti dell'Ente che possono consultarla sul sito intranet; la partecipazione a tutte le campagne di comunicazione e agli eventi per la cura degli aspetti di informazione e divulgazione giornalistica.

Atti di sindacato ispettivo parlamentare

Nel corso del 2019 sono state fornite 50 risposte agli atti di sindacato ispettivo parlamentari oltre 5 aggiornamenti per un totale di 55 risposte. Le materie trattate hanno riguardato, in prevalenza, il settore del trasporto aereo e degli aeroporti, con particolare attenzione al tema dell'ambiente.

Patrocini

L'ENAC concede il proprio supporto, senza alcun contributo finanziario, alle iniziative di carattere culturale, scientifico, sociale, educativo e sportivo finalizzate alla promozione e alla diffusione della cultura aeronautica. Nel corso del 2019, l'ENAC ha gestito la procedura di concessione di numerosi patrocini che hanno registrato rispetto all'anno precedente un considerevole incremento (+45%), in totale sono stati concessi 32 patrocini.

Iniziative e campagne di comunicazione istituzionale

Molteplici le iniziative e le campagne di comunicazione istituzionale promosse dall'ENAC nel corso del 2019 con la finalità di sensibilizzare i cittadini/utenti su tematiche di interesse nel settore del trasporto aereo.

L'Ente, oltre a sostenere iniziative istituzionali in materia dei diritti dei passeggeri nei vari aeroporti italiani in collaborazione con gli stakeholder di riferimento, ha promosso nel 2019:

- **"Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto"**, proseguendo l'implementazione della campagna di familiarizzazione con gli ambienti aeroportuali a favore delle persone affette da autismo che dal suo avvio nel 2015 sull'aeroporto di Bari registra l'adesione dei principali scali nazionali.
- **Viaggiare sicuri e Dove siamo nel mondo**, fornendo la propria fattiva collaborazione all'Unità di Crisi della Farnesina.
- **Festa della Musica**, favorendo manifestazioni musicali sugli aeroporti assicurando la propria cooperazione al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.
- **#salvALI**, a sostegno del Fondo Emergenza Voli, grazie al quale la Fondazione Flying Angels assicura tempestivamente il trasporto aereo di bambini gravemente malati che non possono essere curati nel proprio Paese o di equipe mediche che partono per missioni chirurgiche nei Paesi in via di sviluppo.
- **ICAO75**, in occasione del 75° Anniversario dalla costituzione dell'ICAO, sono state messe in campo iniziative divulgative mirate a celebrare la ricorrenza quale importante momento di storia che ha significato una pietra miliare per lo sviluppo della connettività nel trasporto aereo a livello mondiale.
- **Giubileo Lauretano (8 dicembre 2019 - 10 dicembre 2020)**, svolgendo attività di coordinamento nell'organiz-

Scheda 1.9 La comunicazione e l'informazione

zazione delle attività del Giubileo Lauretano, concesso dal Santo Padre Papa Francesco, in occasione del centenario della proclamazione della Madonna di Loreto quale patrona degli aeronauti, relativamente al "viaggio itinerante" di una statua raffigurante la Madonna di Loreto su 20 aeroporti civili nazionali. L'ENAC, Assaeroporti e Alitalia, con la collaborazione dell'Aero Club d'Italia, sono infatti tra le Istituzioni e i soggetti coinvolti nelle iniziative di accoglienza in occasione dell'arrivo e della partenza della statua della Madonna Pellegrina.

Canali social

Con l'obiettivo di instaurare nuove modalità di interazione e partecipazione, l'ENAC ha implementato i propri spazi di social networking, non solo per informare e comunicare in maniera ancora più diretta ed efficace, ma anche per rafforzare una relazione di fiducia, ascoltando e monitorando il livello di soddisfazione dei cittadini/utenti.

Nel 2019 l'Ente ha deciso di attivare propri account ufficiali su diverse ulteriori piattaforme Social, in particolare:



Twitter: @EnacGov utilizzato come strumento di diffusione delle informazioni sulle attività dell'ENAC e sui temi più interessanti del settore;



Instagram: @enacgov per condividere immagini e video notizie sulle attività ENAC;



LinkedIn: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per sviluppare e diffondere informazioni e contenuti specifici relativi a attività professionali dell'Ente.



Nel corso dell'anno è inoltre proseguita l'implementazione del palinsesto del canale istituzionale

EnacChannel su YouTube, attivo dal 2012 per veicolare un'informazione di servizio il più possibile diretta ed efficace per il cittadino al fine di far comprendere meglio le attività dell'ENAC e il funzionamento di un settore sensibile come quello del trasporto aereo. Nel 2019 sono stati pubblicati su EnacChannel 33 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente. Sono inoltre stati resi disponibili 42 tra i principali e più significativi servizi estrapolati dalla rassegna stampa radio-televisiva. Nel corso dell'anno EnacChannel ha ospitato inoltre dirette streaming di eventi, incontri, workshop organizzati dall'Ente.

Collegamento radiofonico RAI Isoradio



Attraverso un collegamento pomeridiano quotidiano con RAI Isoradio (FM 103.3), l'ENAC,

coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, fornisce le informazioni più rilevanti riguardo lo svolgimento delle operazioni aeroportuali e le previsioni di regolarità del traffico. Nel 2019 le informative trasmesse in diretta sono state 250.

Biblioteca

La Biblioteca dell'ENAC, con il suo patrimonio bibliografico di circa 10.000 documenti inerenti la letteratura italiana e straniera del settore dell'aviazione civile, rappresenta un costante punto di riferimento per studenti e studiosi offrendo un servizio di informazioni e ricerche in sede e a distanza di documenti sia nel catalogo online sia nei cataloghi di altre biblioteche, italiane e straniere, raggiungibili tramite OPAC nazionali e internazionali.

LA SALA CRISI ENAC

La Sala Crisi ENAC o Crisis Management Team (CMT), struttura che opera direttamente alle dipendenze del Direttore Generale dell'Ente, ha la funzione di gestire le situazioni di crisi in coordinamento con altri enti pubblici competenti, occupandosi anche degli aspetti organizzativi gestionali in caso di eventi di particolare rilevanza o gravità inerenti il trasporto aereo. In tale contesto, il CMT contribuisce affinché le strutture dell'ENAC preposte possano fornire un'informazione univoca e coerente sia ai media sia al cittadino/passeggero, svolgendo inoltre un ruolo di supporto anche ai vari soggetti che istituzionalmente ricoprono una funzione di emergenza attiva, in pieno coordinamento con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio. Le principali attività del CMT ENAC nel corso del 2019 hanno riguardato:

- 40 esercitazioni, di cui 35 aeroportuali, 5 complesse (BOREA 19 - CAMPI FLEGREI 19 - VOLCEX 19 - VOLCITA 19 - FCO.GEN.5A)
- 22 emergenze gestite
- 106 eventi aeronautici

CELEBRAZIONI PER I 75 ANNI DELL'ICAO E DELLA CONVENZIONE SULL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE



Nel 2019 l'aviazione civile mondiale ha celebrato il 75° anniversario della costituzione dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) e della firma della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale (Convenzione di Chicago).

La Convenzione di Chicago, firmata nel 1944, rappresenta una delle pietre miliari dell'aviazione civile moderna in quanto contiene i principi fondamentali dell'aviazione civile mondiale e istituisce l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), agenzia specializzata dell'ONU composta da 193 Stati membri, incaricata di coordinare e regolamentare il trasporto aereo internazionale, emanando regole comuni e linee guida necessarie a standardizzare il settore a vantaggio della sicurezza della navigazione aerea.

Per ricordare tale importante momento storico, nel 2019 l'Organizzazione ha chiesto a tutti i Paesi membri e alle loro Civil Aviation Authorities di porre in essere azioni divulgative mirate.

È in tale contesto che l'Italia si è unita alle celebrazioni messe in atto in tutto il mondo attraverso un'iniziativa, nata dalla collaborazione tra l'ENAC e l'ENAV, che ha visto l'installazione di tre maxi teli sulla torre di controllo dell'aeroporto di Roma Fiumicino, per veicolare il logo celebrativo del 75° anniversario ICAO per il periodo settembre - dicembre 2019.

I pannelli, posizionati sui lati del fusto della torre, ideale punto di attenzione visivo, sono stati in questo modo visibili a milioni di passeggeri, equipaggi e lavoratori del settore, sia dalle piste che dall'area del terminal dell'Aeroporto Leonardo da Vinci, il principale aeroporto italiano per volume di traffico.





LA SAFETY

Scheda 2.1

53

La sicurezza del volo

Scheda 2.2

59

Le attività di certificazione

Scheda 2.3

68

La sorveglianza delle imprese

Scheda 2.4

83

Le licenze del personale

Scheda 2.5

88

**Le visite ispettive da parte di
organismi internazionali**

LA SICUREZZA DEL VOLO

L'insieme delle attività e delle azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato. Essa costituisce, pertanto, una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale dell'aviazione civile.

State Safety Programme (SSP)

Per garantire che le azioni degli Stati siano volte al massimo livello di sicurezza possibile dell'aviazione civile, l'Annesso 19 dell'ICAO prevede, per gli Stati contraenti, l'obbligo di elaborare un programma nazionale definito State Safety Programme (SSP). In Italia l'SSP (tradotto come "Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile") è alla quarta edizione ed è governato da un Comitato di coordinamento di alto livello, presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC, su delega del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Executive Accountable. Il Comitato, che si riunisce periodicamente, svolge un importante ruolo di guida e indirizzo sulle materie riguardanti la safety dell'aviazione civile italiana; ne fanno parte l'ENAC, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), l'Aeronautica Militare, l'ENAV e l'Aero Club d'Italia.

Lo State Safety Programme, la cui emissione è richiesta agli Stati membri dal Reg. (UE) n. 2018/1139, è il documento programmatico dello Stato italiano che descrive l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza ed è finalizzato al raggiungimento e

al mantenimento di un accettabile livello di safety da realizzare attraverso il miglioramento continuo delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza. Il documento è stato emesso in accordo alle indicazioni contenute nell'Annesso 19 dell'ICAO nel quale la determinazione di un livello "accettabile" di prestazione della safety dell'aviazione civile presuppone che tale livello sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato, che deve poi utilizzarlo, come esplicitamente stabilito dagli standard ICAO, per verificare le prestazioni dell'intero Sistema dell'aviazione civile.

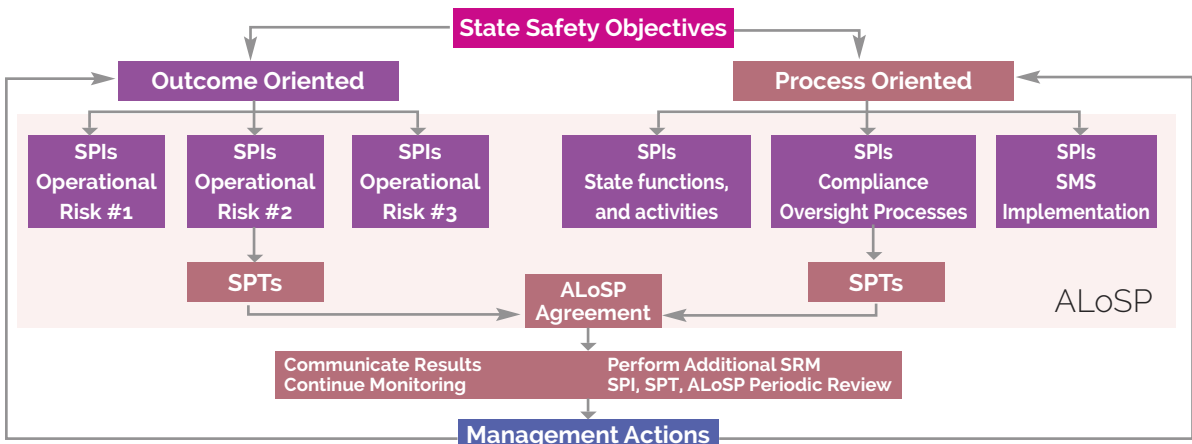
Stabilire un accettabile livello di safety e, quindi, un programma di raggiungimento dello stesso, porta a integrare l'attuale impostazione di gestione della sicurezza, basata sulla rispondenza ai regolamenti (compliance-based), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (performance-based/risk based).

Safety Performance Indicators (SPI)

Lo State Safety Programme, come richiesto dall'Annesso 19 e dal Doc. ICAO n. 9859 (Safety Management Manual), prevede che lo Stato italiano definisca degli indicatori per misurare il livello di sicurezza raggiunto nel settore dell'aviazione civile. Tali indicatori vengono definiti Safety Performance Indicators (SPI) e permettono di verificare il raggiungimento e il mantenimento di un accettabile livello di prestazione di safety.

Nel mese di giugno 2019, al fine di integrare e completare lo sviluppo dello SSP, sono stati pubblicati i Safety Performance Indicators che hanno lo scopo di individuare un livello accettabile di prestazione di safety in Italia.

Schema ICAO (rif. Doc. 9859 Ed.4)



Scheda 2.1 La sicurezza del volo

Gli elementi chiave che definiscono il livello accettabile di prestazione di safety sono i seguenti:

- Safety Performance Indicators (SPI): misurano le prestazioni di safety;
- Safety Performance Targets (SPT): sono i valori di riferimento assunti per gli SPI;
- Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP): è il livello accettabile delle prestazioni di safety.

Le prestazioni di safety devono essere costantemente monitorate al fine di:

- individuare i settori critici per la safety nel sistema dell'aviazione civile dello Stato;

- identificare le condizioni di alert che possano indicare la presenza di aree critiche;
- ottenere un miglioramento continuo delle prestazioni di safety;
- determinare se sono necessarie modifiche o aggiunte agli indicatori e/o agli alert.

Trattandosi di un processo complesso, che richiede uno sviluppo graduale dei vari elementi che lo costituiscono, l'ENAC ha deciso di darne avvio individuando dei propri indicatori che costituiranno la base di quelli che verranno sviluppati a livello di Stato nell'ambito dell'SSP.

Il processo sviluppato dall'ENAC è suddiviso in tre fasi rappresentate di seguito.



Nel 2019 è iniziata la fase 2 con la pubblicazione, avvenuta nel gennaio 2020, di un primo Safety Report che contiene l'analisi dei dati di safety del quadriennio 2015-2018 e che dovrà successivamente condurre all'individuazione dei target (SPT) da applicare agli indicatori scelti.

Il ciclo si concluderà con una fase di monitoraggio che avrà

lo scopo di verificare se i target prefissati siano stati raggiunti o se sia necessario mettere in atto delle azioni correttive per riportare i valori degli indicatori ai target prefissati. Tali eventuali azioni correttive troveranno collocazione nel Safety Plan dell'ENAC.

SAFETY REPORT

Il Safety Report ENAC è il risultato dell'analisi statistica dei dati di safety disponibili nel sistema eE-MOR (electronic ENAC Mandatory Occurrence Report), utilizzato dall'Ente per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti), per il periodo 2015-2018 con riferimento agli SPI fissati con lo State Safety Programme. Tale analisi ha i seguenti obiettivi:

- verificare le tendenze degli SPI nel quadriennio 2015-2018 al fine di identificare, se possibile, gli SPT;
- verificare se gli SPI scelti dall'ENAC sono realistici e significativi ed, eventualmente, ottenere indicazioni su come adattarli o modificarli;
- fornire uno strumento di valutazione per verificare l'efficacia delle azioni del Safety Plan 2018-2022.

Nel 2020, peraltro, l'ENAC intende integrare nell'analisi anche i dati del 2019 al fine di avere un quadro più completo e identificare con maggior precisione gli SPT da misurare nel corso dell'anno.

Safety Plan

Il Safety Plan è il piano delle azioni di safety che l'ENAC mette in atto, nell'ambito dello SSP, per gli aspetti di propria competenza e che descrive le azioni dell'Ente in materia di safety, così da orientare le attività di regolamentazione,

certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. In particolare, nel Safety Plan sono comprese sia le safety actions che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) attribuisce agli Stati membri EASA, sia le safety actions in-

dividuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base delle evidenze raccolte durante la propria attività di certificazione, sorveglianza e controllo. A tale riguardo è opportuno segnalare che, a livello nazionale, un particolare rilievo è assunto dalle cosiddette tematiche emergenti che incidono sullo sviluppo dell'aviazione civile in Italia quali, ad esempio, quelle relative ai velivoli a pilotaggio remoto, al controllo in remoto del traffico aeroportuale e ai voli suborbitali. Con la pubblicazione del Safety Plan l'ENAC si pone, pertanto, questi obiettivi:

- attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme;
- mettere in atto le safety actions attribuite agli Stati membri da parte dell'EASA;
- mettere in atto le safety actions individuate a livello nazionale;
- realizzare le azioni di mitigazione dei rischi identificati.

Il Safety Plan non è un documento statico, ma evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, dall'aggiornamento periodico dell'EPAS e dall'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni raccolte a livello nazionale. Organo direttivo del Safety Plan è il Safety Board dell'ENAC, che si riunisce periodicamente per monitorare l'andamento del Piano e per valutare la necessità di apportare eventuali modifiche o aggiornamenti.

Nel 2019 l'ENAC ha effettuato il monitoraggio dello stato di avanzamento delle azioni incluse nell'edizione 2018-2022 del Safety Plan e ha contestualmente iniziato l'analisi di quanto richiesto dall'EASA nell'edizione 2020-2024 dell'EPAS, al fine di poter adeguare il proprio Safety Plan anche alla luce dei nuovi requisiti contenuti nel Reg. (UE) n. 2018/1139, che stabilisce che gli Stati membri dell'UE emettano il cosiddetto Safety Plan for Aviation Safety (SPAS).

Raccomandazioni di sicurezza

L'ANSV è l'Agenzia preposta in Italia alle inchieste su incidenti e inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile. In accordo al Reg. (UE) n. 996/2010, a conclusione delle investigazioni effettuate, essa ha la facoltà, sulla base delle evidenze riscontrate, di emanare raccomandazioni di sicurezza attraverso le quali prevenire altri eventi dello stesso tipo o ridurre le conseguenze. Tali raccomandazioni possono essere indirizzate, tra l'altro, alle autorità aeronautiche competenti, quali l'ENAC, per eventuali provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. Se recepite, tali raccomandazioni portano alla definizione dei provvedimenti correttivi. La posizione assunta dal-

l'ENAC in merito a ciascuna raccomandazione è contenuta nel cosiddetto modello FACTOR (Follow-up Action on Occurrence Report), pubblicato sul sito internet dell'Ente, che riporta i dati identificativi dell'evento, una sintetica descrizione, gli eventuali provvedimenti assunti e il loro stato di attuazione.

Nel 2019 sono stati emessi 6 modelli FACTOR in risposta ad altrettante raccomandazioni emesse dall'ANSV ed è stato, inoltre, avviato un processo di rivisitazione delle attività ENAC al fine di consentire una sempre migliore e più tempestiva risposta alle raccomandazioni di sicurezza che pervengono all'Ente.

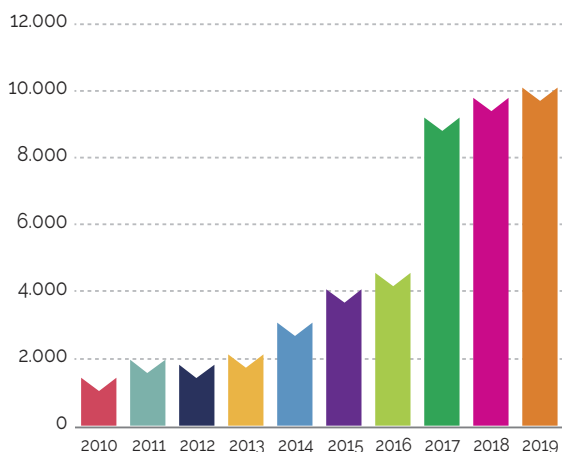
Segnalazioni e analisi degli eventi aeronautici

Per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti) l'ENAC utilizza il sistema eE-MOR che è conforme ai requisiti del Reg. (UE) n. 376/2014. Il sistema eE-MOR, che utilizza il software Ecceairs 5 fornito dalla Commissione europea, consente l'inserimento delle informazioni direttamente da parte degli operatori grazie all'utilizzo di un'interfaccia web (definita Webdas) che trasferisce automaticamente i dati nel database nazionale gestito dall'ENAC.

Nel 2019 il sistema eE-MOR ha, per il primo anno, finalmente operato a pieno regime, raccogliendo le segnalazioni provenienti dalla quasi totalità dei soggetti obbligati e ha, inoltre, fornito i dati necessari per l'analisi dei Safety Performance Indicator consentendo l'elaborazione del Safety Report 2015-2018.

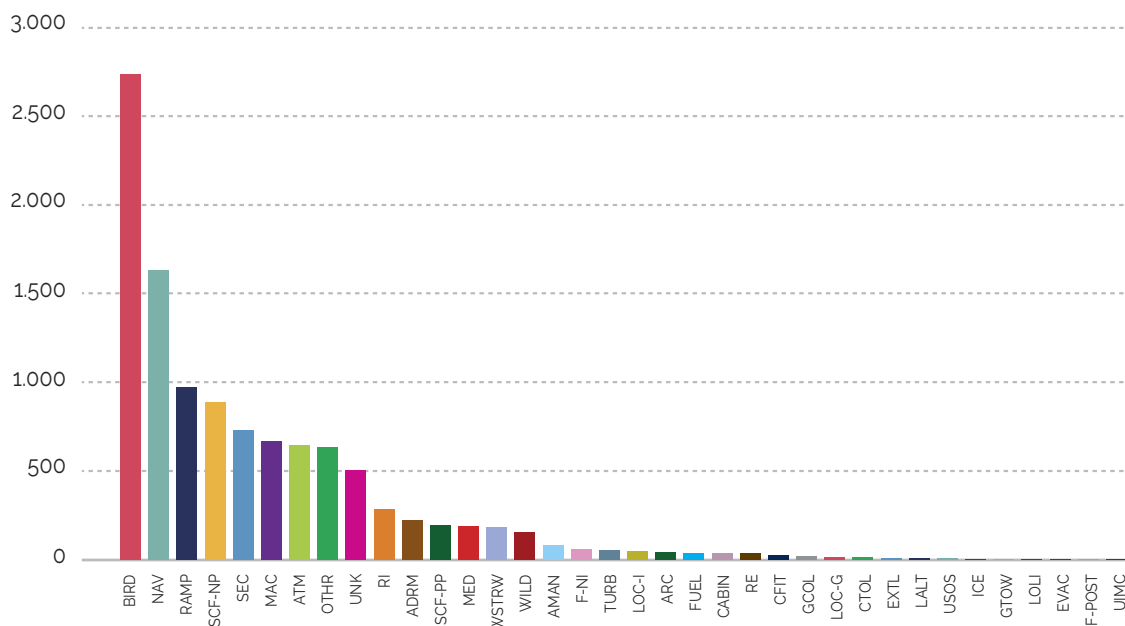
È da sottolineare che le segnalazioni pervenute nel 2019 sono aumentate del 4% rispetto a quelle pervenute nel 2018, raggiungendo un numero pari a 10.094.

Andamento segnalazioni



Scheda 2.1 La sicurezza del volo

Numero segnalazioni 2019 - categorie ADREP



BIRD: Birdstrike	2.737
NAV: Navigation errors	1.631
RAMP: Ground handling	975
SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	889
SEC: Security related	730
MAC: Mid Air Collision	666
ATM: ATM/CNS	643
OTHR: Other	635
UNK: Unknown or undetermined	505
RI: Runway Incursion	283
ADRM: Aerodrome Runway incursion - vehicle, aircraft or person	220
SCF-PP: powerplant failure or malfunction	196
MED: Medical	187
WSTRW: Windshear or thunderstorm	184
WILD: Collision Wildlife	157
AMAN: Abrupt manœuvre	81
F-NI: Fire/smoke (non-impact)	57
TURB: Turbulence encounter	53
LOC-I: Loss of control - inflight	48
ARC: Abnormal runway contact	45
FUEL: Fuel related	36
CABIN: Cabin safety events	35
RE: Runway Excursion	34
CFIT: Controlled flight into or toward terrain	28
GCOL: Ground Collision	18
LOC-G: Loss of control - ground	14
CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing	12
EXTL: External load related occurrences	10
LALT: Low altitude operations	8
USOS: Undershoot/overshoot	6
ICE: Icing	5
GTOW: Glider towing related events	4
LOLI: Loss of lifting conditions en route	1
EVAC: Evacuation	1
F-POST: Fire/smoke (post-impact)	1
UIMC: Unintended flight in IMC	1

INCHIESTE SUGLI INCIDENTI PARACADUTISTICI

L'ENAC, sulla base del proprio mandato istituzionale, conduce investigazioni in merito a incidenti e inconvenienti gravi di paracadutismo al fine di prevenire il verificarsi di eventi del medesimo tipo. L'investigazione si riferisce ai principi sanciti nell'Annesso 13 ICAO, adottando la metodologia d'indagine indicata nel Doc. 9962 e nel Doc. 9756 ICAO. Scopo dell'indagine è stabilire la dinamica, le cause e le concause che hanno determinato l'incidente, con il proposito di apportare elementi conoscitivi che possano contribuire a migliorare la sicurezza del sistema aviazione civile.

Nel 2019 sono state aperte tre investigazioni sulle cause di altrettanti incidenti avvenuti nel corso dell'anno.

Per il settore paracadutistico, inoltre, è divenuto operativo un sistema di reporting progettato e realizzato dall'ENAC per la raccolta delle segnalazioni relative agli inconvenienti e agli incidenti paracadutistici. Tale sistema, oltre a migliorare le attività di Risk Analysis del settore, si propone quale strumento per un necessario cambiamento all'insegna della Just Culture anche nel mondo del paracadutismo sportivo. Al fine di incentivare l'uso del reporting, diffondere la cultura della Safety e i principi della Just Culture, nel mese di novembre l'ENAC ha organizzato, con la collaborazione dell'Associazione Italiana Paracadutisti (AIP) e dell'Unione Istruttori Paracadutisti, un workshop al quale hanno partecipato i rappresentanti di tutte le scuole di paracadutismo italiane.

L'ENAC ha, infine, normato il reporting per gli incidenti/inconvenienti di paracadutismo con l'emissione della Circolare ENAC GEN-07.

Wildlife strike

Per wildlife strike si intende l'impatto tra un aeromobile e uno o più volatili o altre specie di fauna selvatica, con conseguenze sia in termini di sicurezza della navigazione aerea sia di costi economici correlati all'evento.

Le varie professionalità che si occupano di wildlife strike (autorità aeroportuali, biologi, personale addetto alla sicurezza, piloti, ingegneri e avvocati) sono organizzate in organismi internazionali e nazionali, come il World Birdstrike Association o le commissioni birdstrike/wildlife strike a livello nazionale.

In Italia, per garantire la sicurezza degli aeroporti e fronteggiare il problema del wildlife strike, dal 1987 opera il Birdstrike Committee Italy (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'ENAC.

Attualmente la banca dati del BSCI ospita tutti i dati di wildlife strike avvenuti negli aeroporti italiani a partire dal 2002. Dalle analisi di questi dati si è potuto stabilire che l'81,70% degli impatti riportati per l'aviazione civile risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio. Ciò è dovuto, tra le varie cause, anche al fatto che le aerostazioni costituiscono un habitat ideale per molte specie ornitiche, tra cui gabbiani, storni e vari uccelli rapaci: tutte specie particolarmente insidiose per la sicurezza della navigazione aerea.

Dal 2002 ad oggi, nel 3,1% dei casi sono stati registrati danni all'aeromobile, nel 9,3% si è trattato di impatto multiplo (ov-

vero con più animali), il 3,3% delle volte è stata registrata l'ingestione nei motori e nel 2,7% dei casi sono stati registrati effetti significativi sul volo (ritardi, aborto di decollo, atterraggio precauzionale e/o cancellazione del volo).

Le specie più colpite sono il rondone e la rondine (32% dei casi), il gheppio (17%) e il gabbiano reale (15%). Il piccione incide per il 6%, mentre gli impatti con la lepre costituiscono il 5% del totale.

Per quanto riguarda il 2019, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni, poiché devono essere ancora confrontati e integrati con i dati raccolti dai gestori aeroportuali, soggetti responsabili del controllo del rischio di wildlife strike in aeroporto e il cui ambito di risk management riguarda gli impatti avvenuti al di sotto dei 300 piedi. Si sottolinea che l'aumento del numero di eventi di wildlife strike che si verifica a partire dal 2017 non è dovuto ad una reale intensificazione del fenomeno, ma all'integrazione dei dati riportati dai gestori con quelli registrati nel database eE-MOR, in maniera da ottenere un'informazione sempre più accurata e realistica.

Tenendo in considerazione quanto sopra, da un'analisi generale dei dati in possesso dell'ENAC, pur se ancora parziali per il 2019, risulta che negli ultimi anni il numero delle segnalazioni di impatti è in costante aumento, il che evidenzia la crescente attenzione dedicata al problema, che ha di fatto portato alla luce le vere cifre del fenomeno wildlife strike in Italia. Al contempo si nota, negli ultimi tre anni, un trend discendente del numero complessivo di segnalazioni: evidentemente la sempre maggiore attenzione posta alle fonti attrattive nei dintorni aeroportuali e la sempre più accurata messa in atto di strategie di dissuasione che ridu-

Scheda 2.1 La sicurezza del volo

cono o mantengono, per quanto possibile, sotto controllo la presenza di fauna selvatica, stanno mostrando i loro frutti. A seguito della pubblicazione della Nota Informativa ENAC NI/2017/011, in cui sono stabiliti 12 indicatori di performance "oggettivi" (applicazione normativa, risk assessment, etc.)

sulla base dei quali poter valutare l'opportunità di una visita di monitoraggio su un dato aeroporto per ottimizzare e razionalizzare le risorse dell'Ente, il BSCI ha predisposto le schede di ranking per gli anni 2018 e 2019 e nel corso del 2020 si programmeranno le prime visite di monitoraggio.

ANNO	Impatti totale	Impatti < 300 ft	Impatti > 300 ft	Impatti con danni	Impatti multipli	Impatti con ingestione	Impatti con effetto sul volo
2009	858	628	230	31	102	28	21
2010	942	733	209	25	124	23	24
2011	882	803	79	37	143	17	26
2012	1.048	960	88	46	121	37	30
2013	1.096	982	114	25	179	13	22
2014	1.084	961	123	26	121	8	12
2015	1.299	940	359	51	98	24	39
2016	1.313	998	315	52	91	36	37
2017	2.034	1.730	304	37	132	95	33
2018	1.770	1.484	286	53	102	121	46
2019*	1.814	1.473	341	62	108	96	68

* Dati parziali ancora da verificare con quelli del gestore aeroportuale.

Normativa ENAC emessa nel 2019 in materia di safety

- Regolamento Trasporto aereo delle merci pericolose - Edizione 2 del 2 luglio 2019.
- Regolamento Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e Regolamento (UE) n. 255/2010 - Edizione 1 del 24 luglio 2019.
- Regolamento Mezzi aerei a pilotaggio remoto - Ed. 3 dell'11 novembre 2019.
- Circolare NAV-68D del 31 ottobre 2019 - Parte 66 - Conversione dei Certificati d'Idoneità Tecnica quale Certifying Staff in Licenza di Manutenzione Aeronautica limitata.
- Circolare OPV-19A del 2 ottobre 2019 - Manifestazioni aeree.
- Circolare ATM-09 del 24 maggio 2019 - Aeromobili a pilotaggio remoto, Criteri di utilizzo dello spazio aereo.
- Circolare GEN-07 del 16 dicembre 2019 - Reporting degli incidenti/inconvenienti paracadutistici.

LE ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE

Certificazione di prodotti

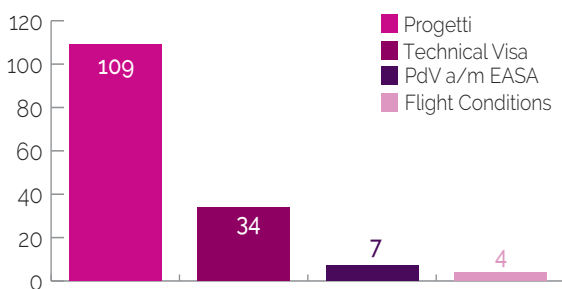
Le attività di certificazione dell'Ente hanno lo scopo di stabilire la conformità degli aeromobili, dei componenti, delle infrastrutture e dei sistemi ai requisiti di sicurezza stabiliti dall'UE e dall'EASA. Ad oggi sono devolute all'EASA le attività di certificazione riguardanti aeromobili, motori, eliche e componenti, mentre sono di prerogativa nazionale alcune categorie di aeromobili riportate nell'Annesso II del Reg. (CE) n. 216/2008 (Regolamento Basico) e sue successive revisioni (Reg. CE n. 1139/18) e le infrastrutture aeroportuali.

L'ENAC, nel 2019, ha svolto attività di propria competenza e attività su delega dell'EASA ricadenti nella sfera di applicabilità di un contratto di Partnership, stipulato tra l'Ente e l'Agenzia al fine di potenziare il supporto delle Autorità Nazionali con riconosciuta capacità professionale e tecnica verso l'organismo europeo nello svolgimento dei compiti di sicurezza assegnati.

Attività per conto EASA

Nel corso del 2019 l'ENAC ha condotto attività di certificazione e sorveglianza per conto dell'EASA su un totale di 109 progetti di varie tipologie, in particolare ha emesso verso l'Agenzia i seguenti pareri tecnici e approvazioni:

- 34 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione di modifiche;
- 4 proposte di approvazione di Flight Conditions per operazioni di volo;
- 7 permessi di volo per aeromobili EASA.



L'Ente ha assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale dei seguenti costruttori:

- Leonardo SpA Elicotteri;
- General Avia;
- Leonardo SpA Velivoli;
- Piaggio Aero Industries;
- Tecnam, Vulcanair;
- Magnaghi, OmaSud;
- GT Propellers, DieseUjet;

e degli aeromobili, di seguito elencati, per i quali l'ENAC è responsabile della sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua per conto dell'EASA:

- Piper PA-60/PA-31;
- PA-42, PA-30, PA-39 & PA-40;
- Commander 100, 112, 114 serie, 200D, 500, 680, 690 & 700 serie;
- Bellanca Champion 7, 8, 17-31 ATC, 14-13-3;
- Bell 204/205/210/214 e Erickson S-64F;
- idrovolante Lake 250 & LA-42 serie;
- aliante Calif A-21.

Nell'ambito della partnership l'ENAC ha assicurato, per conto di EASA, la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale quali:

- Leonardo Divisione Velivoli;
- Alitalia, Avionica;
- DieseUjet;
- Jet Avionics;
- LEAT;
- Mecaer Northern Avionics;
- OMA SUD;
- Piaggio Aero Industries;
- Piaggio Aviation;
- Vulcanair.

Inoltre ha assegnato per alcuni specifici progetti risorse professionali all'EASA per il rilascio del DOA (Design Organisation Approval) ad alcune nuove imprese nazionali di progettazione: Giannuzzi, Superjet e Interiors CS.

Scheda 2.2 Le attività di certificazione

Le attività svolte dalle strutture tecniche dell'ENAC, derivanti dalle previsioni contrattuali con l'Agenzia, rivestono carattere di primaria importanza nell'ambito della politica dell'Ente di supportare la crescita e sviluppo in sicurezza dell'Industria nazionale. Infatti il mantenimento della capacità tecnica dell'Ente è elemento fondamentale per continuare a prestare il proprio contributo in termini di risorse per la certificazione e la sorveglianza delle imprese nazionali che permette al sistema italiano di avvantaggiarsi della presenza nei contesti internazionali di una Autorità Nazionale competente, innovativa e garante dell'equo sviluppo.

L'attività svolta dall'ENAC per conto dell'EASA, sulla base dell'accordo di cooperazione, relativamente alla certificazione e sorveglianza su imprese di Paesi extra-europei è risultata notevolmente incrementata nel corso del 2019, portando il numero delle imprese sorvegliate dall'ENAC a oltre il doppio rispetto all'anno 2018.

Le tipologie di organizzazioni interessate sono imprese di:

- manutenzione (Parte 145);
- produzione (Parte 21 Subpart G);
- addestramento tecnico per il personale Certifying Staff (Parte 147).

In particolare l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni è stata svolta sulle seguenti imprese di manutenzione estere:

- Asia Technical Aviation Services Ltd.
- ST Aerospace Technologies Co. Ltd.
- Tulpar Interiors Group LLC
- Tulpar Technologies LLC
- Beijing Cronda Aviation Technology Co. Ltd.
- China Air Lines
- Challenge Airport Ltd.
- PJSC UEC-Saturn
- WUHU SHUANGYI AERO-TECH Co. Ltd.

Nel 2019, sono state svolte attività:

- per il rilascio delle seguenti nuove approvazioni di

imprese di manutenzione secondo Parte 145 e di imprese di addestramento del personale tecnico Certifying Staff secondo Parte 147:

- Celestica Malaysia SDN. BHD
- RUAG Aviation Malaysia SDN
- BHD
- Esterline Service China LTD
- GKN Engine Systems Component Repair SDN. BHD
- TATA SIA Airlines Limited - TSAL
- College Of Aviation Technology
- di certificazione e sorveglianza delle seguenti imprese di produzione:
 - Havelsan Hava Elektronik Sanayi
 - Aspilsan Askeri Pil Sanayi A.S.
 - Tusas Aerospace Industries
 - Selex Communication.

L'ENAC, nei programmi di certificazione gestiti direttamente dall'EASA nel corso del 2019 ha:

- fornito professionisti all'Agenzia in particolare per gli elicotteri Leonardo AW169 e AW189, per il velivolo della Sukhoi Civil Aircraft Superjet 100, per l'elicottero della Bell 429 e del velivolo Piaggio P180 Avanti II;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Sukhoi Civil Aircraft Superjet 100, P180 Avanti II;
- partecipato alle attività del Processo MRB (Maintenance Review Board) per il velivolo ATR 42/72;
- fornito assistenza per la convalida da parte dei Paesi terzi di prodotti nazionali;
- validate 36 qualificazioni EASA di dispositivi per l'addestramento a terra del Personale Navigante (simulatori di volo).

Nel 2019 il valore del Contratto di Servizio con l'EASA per le attività gestite ammonta a circa 700.000 Euro.

ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE PIÙ SIGNIFICATIVE NEL 2019

Aeromobili:

Per aeromobili di costruzione nazionale l'ENAC è stato coinvolto nei processi di approvazione di modifiche significative e gestione della continuing airworthiness sugli elicotteri Leonardo A109 e AW139, Velivoli Tecnam modelli P2006T, P2002 e P92, Velivoli Vulcanair P68 e V1 e Piaggio P180.

In particolare tra le attività di maggiore rilievo relative all'elicottero AW139, che nel corso del 2019 ha raggiunto il prestigioso traguardo di 1.000 esemplari prodotti, vanno citate l'incremento di quota operativa fino ad 11.000ft al peso massimo di 6.800 Kg, l'approvazione della configurazione per le operazioni PBN, e soprattutto l'incarico ad un team ENAC per la certificazione EASA del nuovo modello del AW139, provvisoriamente denominato AW139 MKII, che presenterà una serie di modifiche innovative alla motorizzazione tali da consentire un miglioramento delle prestazioni di volo accompagnato da una riduzione significativa del consumo di carburante.

Durante il 2019 è stata emessa, a completamento di un'indagine tecnica approfondita, l'autorizzazione per l'esecuzione di una campagna di prove di volo sperimentali in Italia per il velivolo Tiltrotor AW609 progettato e costruito dalla azienda sussidiaria di Leonardo negli Stati Uniti AugustaWestland Philadelphia Corporation (AW/PC).

L'attività di volo per la quale FAA aveva già rilasciato uno Special Airworthiness Certificate ha avuto lo scopo di monitorare e registrare i carichi agenti sui principali componenti strutturali del Tiltrotor.

L'ENAC ha inoltre svolto attività di certificazione con i propri esperti nei Team EASA sugli elicotteri AW609, AW139, AW189, AW169 e EH 101.

Per aeromobili di costruzione estera l'ENAC è stato coinvolto nei processi di approvazione di modifiche maggiori alla certificazione di tipo e riparazioni maggiori sui velivoli Sukhoi Superjet 100, Boeing MD 80, ATR Avions De Transport Regional ATR 42/72.

Per quanto riguarda la Continuing Airworthiness l'Ente ha predisposto per conto di EASA varie Airworthiness Directive per gli elicotteri AW139 e A109 per richiedere le necessarie azioni correttive per ripristinare le condizioni di sicurezza delle operazioni potenzialmente compromesse a seguito di seri inconvenienti riscontrati in servizio.

Infine l'ENAC ha fornito supporto e consulenza per la preparazione degli aggiornamenti richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alle attività legate alla modifica al sistema MCAS del velivolo B-737 MAX resesi necessarie a seguito dei tragici incidenti occorsi. Tale supporto ha incluso sia incontri con gli esperti EASA che stanno seguendo il processo di approvazione delle modifiche sia con rappresentanti della stessa Boeing.

Permessi di Volo Annesso I Basic Regulation 1139/2018

Durante l'anno 2019 è stata completata l'attività per il rilascio di un permesso di volo per ricerca e sviluppo per un nuovo velivolo monomotore realizzato interamente in materiali compositi del peso di 700 Kg, prodotto dalla CFM Air di Torino. L'attività, iniziata 2 anni fa e che ha visto coinvolti Specialisti dell'Ente per le discipline Volo, Strutture, Motori ed Elettro-Avionica, si è risolta in una certificazione a tutti gli effetti di questo velivolo secondo il regolamento CS-VLA la cui rispondenza ai requisiti è stata verificata dagli specialisti ENAC anche attraverso la richiesta di prove dedicate.

L'esperienza accumulata per questo permesso di Volo verrà utilizzata da CFM per la loro richiesta ad EASA di certificazione di questo aeroplano per il quale la società ha già chiesto ad ENAC di fornire supporto e assistenza.

Attività di assistenza per la validazione della certificazione da parte di Autorità aeronautiche straniere

L'ENAC ha fornito assistenza per la convalida in Paesi terzi di prodotti nazionali, in particolare:

- convalida in Cina dei velivoli Tecnam P92JS e P2006T;
- convalida in Perù del velivolo Tecnam P2006T;
- convalida, in USA, Canada, Cina ed altri Paesi esteri, di modifiche maggiori riguardanti elicotteri Leonardo Spa del tipo AW139, A109/119;
- convalida per il Canada di modifiche maggiori al tipo per il velivolo regionale turboelica ATR 42/72.

Motori

Nel 2019 è stata conclusa l'attività di certificazione EASA del Motore CMD 22 della Costruzioni Motori Diesel SpA (CMD). In tale processo di certificazione l'ENAC è stato ampiamente coinvolto fornendo all'EASA degli esperti.

Eliche

Nel 2019 è proseguita l'attività di sorveglianza della gestione della Aeronavigabilità Continua dei prodotti GT Propellers della Tonini.

Scheda 2.2 Le attività di certificazione

Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)

Nel 2019 il settore dei SAPR è stato in forte espansione e ha comportato:

- 2.697 valutazioni di dichiarazioni di Operatori SAPR per operazioni specializzate non critiche;
- 824 emissioni di autorizzazioni per operazioni specializzate critiche (valutate 891);
- 15 emissioni di Permessi di Volo per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg;
- 14 lettere di Autorizzazione per Ricerca e Sviluppo;

- Varie Consulenze nel settore dei droni;
- Partecipazione ai lavori dei Gruppi ICAO, EASA e JARUS.

Consulenza, ricerca e promozione del settore aereo

- Partecipazione a Programmi di Ricerca in diversi ambiti, quali nuovi materiali compositi, nano strutturati, emissioni vulcaniche, carburanti alternativi;
- Supporto alla FOCA (Federal Office of Civil Aviation-CH) per la certificazione di elicotteri.

Attività di competenza ENAC

Principali attività di certificazione e autorizzazione 2019

Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti AVL e radioaiuti (nuove opere e opere già esistenti)	284
Visite ai fini della Vigilanza di costruzione opere aeroportuali, impianti, AVL e radioaiuti aeroportuali	173
Rilascio Autorizzazioni dry lease aeromobili	84
Rilascio Autorizzazioni wet lease aeromobili	39
Rilascio Certificati per esportazione aeromobili	145
Rilascio Certificati di navigabilità (EASA e Annesso II)	74
Rilascio Attestati collaudo stazione radio	319
Rilascio Permessi di volo di aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR) >25 kg	15
Emissione Permessi di Volo di aeromobili	148
Autorizzazioni/esenzione/approvazione Merci Pericolose (rif. Doc. ICAO 9284)	54
Autorizzazioni al sorvolo/scalo di aeromobili con certificazione di aeronavigabilità non ICAO	114
Autorizzazioni per costituzione ostacoli permanenti alla navigazione aerea	95
Provvedimenti emessi per costituzione ostacoli temporanei alla navigazione aerea/attuazione vincolo	791
Provvedimenti di Approvazione e monitoraggio attuazione piano di utilizzo aerostazioni	11
Istanze valutazione ostacoli	1.113
Approvazioni progetti e perizie di variante	24

RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni

L'ENAC svolge la funzione di conservatoria dei registri degli aeromobili civili immatricolati in Italia ai quali

il Codice Civile attribuisce lo status di beni mobili registrati. Tale funzione viene assicurata attraverso la tenuta del RAN e del Registro delle Costruzioni.

Attività RAN/Registro delle Costruzioni	2018	2019
Iscrizioni Registro delle Costruzioni	148	329
Riserva marche di immatricolazione	97	104
Immatricolazioni	78	72
Trascrizioni Atti relativi proprietà	333	286
Trascrizioni locazioni finanziarie/operative	349	176
Deregistrazioni	77	84
Visure/certificazioni	1.627	1.378

Accordi/Memorandum of Understanding con autorità estere

Nel 2019, al termine di interlocuzioni e dopo un audit congiunto effettuato nel mese di aprile su una sessione di esame condotta da un'impresa titolare di approvazione secondo Parte 147 rilasciata dalla Autorità Svizzera (FOCA) sul territorio italiano (senza che emergessero non conformità), si sono completate le fasi di negoziazione per la sottoscrizione di un Memorandum of Understanding (MoU) che sancisce l'impegno reciproco a fornire a richiesta supporto nell'effettuazione delle attività di sorveglianza sull'addestramento ed esami effettuati da imprese approvate secondo Parte 147 da una delle due Autorità, su sedi situate sul territorio dello Stato per cui l'altra Autorità è Autorità Competente (AC). Tale MoU è uno dei primi di tale tipologia sottoscritto nel settore della Parte 147. L'approccio proattivo adottato da ENAC nella gestione delle succitate situazioni e la decisione di sottoscrivere tale tipologia di accordi ha riscontrato, per le vie brevi, il vivo apprezzamento anche da parte dell'EASA.

Tecnologie emergenti

Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR)

Le recenti ricerche di mercato rivolte al trasporto hanno evidenziato che entro i prossimi dieci anni, nei Paesi maggiormente emergenti, la diffusione delle tecnologie digitali e dell'innovazione tecnologica in generale cambierà radicalmente il volto del settore e del suo indotto.

Le tecnologie in evoluzione, in particolare la robotica e l'Intelligenza Artificiale (AI), stanno guidando verso l'automazione i lavori più tradizionali.

Il mondo industriale del trasporto aereo e il più complesso sistema dell'Aviazione si stanno aprendo a questi scenari, occorre prenderne coscienza e rafforzare la formazione delle Istituzioni, dell'Autorità e dei soggetti interessati perché siano volano e non freno in quest'epoca di cambiamento.

La diffusione di modelli di "smart city", "smart economy" e persino "smart governance", dove nel termine "smart" si racchiudono i concetti di migliore qualità di vita e minor impatto ambientale, grazie all'utilizzo intelligente delle innovazioni tecnologiche,

Scheda 2.2 Le attività di certificazione

sono già pronti a rivoluzionare il settore del trasporto con l'introduzione, ad esempio, dei veicoli a guida autonoma (AV), dell'intelligenza artificiale, dell'Internet of Things e degli aeromobili a pilotaggio remoto (APR), comunemente chiamati droni.

Gli APR sono uno degli elementi cardine di questa rivoluzione industriale dal momento in cui entreranno sempre di più nel nostro utilizzo quotidiano, nei più svariati settori urbani e industriali, grazie alla crescita della consapevolezza negli ultimi anni da parte delle imprese, dell'opinione pubblica e dei diversi soggetti istituzionali che il loro utilizzo in molteplici applicazioni e settori commerciali potrà rendere sostenibile e migliorare il lavoro quotidiano. La loro potenzialità è di operare in scenari pericolosi a vantaggio dell'incolumità umana e di svolgere particolari operazioni di interesse pubblico e delle grandi imprese a basso costo e impatto ambientale.

Ad oggi solo in Italia risultano registrati circa 8.000 operatori specializzati e 12.000 APR con massa minore di 25 kg (esclusi i modelli ricreativi). Questi già operano in scenari cosiddetti standard, regolati dall'ENAC (attività di utilizzo commerciale, videoriprese, telerilevamento, fotogrammetria, operazioni di manutenzione, ispezioni e il censimento delle infrastrutture industriali, degli elettrodotti, degli impianti fotovoltaici, delle cabine elettriche, degli impianti di rete radiomobile, la rilevazione di campo per le comunicazioni, la valutazione della copertura del segnale radio, il monitoraggio del territorio e il trasporto di materiale biologico deperibile).

Evoluzione del settore

Il settore degli APR è in continua evoluzione e le richieste dell'industria e degli stakeholder di settore, alle quali l'ENAC deve farsi trovare pronto, sono quelle di utilizzare i droni in operazioni sempre più sfidanti e con maggiore valore aggiunto, quali l'impiego:

- in scenari Beyond Visual Line of Sight (BVLOS), in cui il pilota gestirà il volo da un luogo remoto senza averli in vista diretta;
- in scenari di volo automatico e autonomo che non richiedono quindi l'intervento del pilota, in quanto sfrutteranno sempre più le nuove tecnologie quali le reti 5G, come complemento del GPS (Global Position System); la nuova connessione segnerà la

vera rivoluzione che toccherà non solo il campo delle telecomunicazioni ma anche quello tecnologico, dell'Internet delle cose e della realtà aumentata, dell'Intelligenza Artificiale, la Machine Learning e il Block chain;

- in scenari di utilizzo quali stazioni "base aeree (BS)", punti di accesso (AP) o relè, per assistere le comunicazioni wireless terrestri dal cielo utili in situazioni dove ci sono congestioni o assenze di copertura del segnale.

La sfida per le Autorità dell'Aviazione Civile nazionali e per i Prestatori di Servizi della Navigazione Aerea (ANSP) è quella di assicurare che i droni si integrino in sicurezza nello spazio aereo a fianco dei velivoli pilotati.

La risposta italiana al concetto di U-Space

Grazie alla sinergia tra ENAC e ENAV, nel 2016 è stata sottoscritta una Convenzione con lo scopo di definire i fattori abilitanti per far coesistere il traffico aereo tradizionale con le esigenze della nuova tipologia di traffico, consentendo l'impiego degli APR per un numero crescente di servizi e garantendo il mantenimento di adeguati livelli di safety e security.

Gli obiettivi fondamentali della Convenzione riguardano:

- a) individuare i concetti Operativi (CONOPS) per operazioni in BVLOS;
- b) individuare gli elementi per l'integrazione nello spazio aereo degli APR;
- c) implementare e gestire un sistema di registrazione e identificazione degli aeromobili a pilotaggio remoto rispondente ai requisiti del Regolamento ENAC;
- d) avviare le attività propedeutiche all'erogazione dei servizi Unmanned Traffic Management (UTM);
- e) assicurare il coordinamento delle attività finalizzate alla registrazione, all'identificazione e al "traffic management" degli Unmanned Aerial Vehicles (UAV).

Il programma ha coinvolto imprese primarie nazionali anche di erogazione di servizi di pubblica utilità e di partner industriali, quali Leonardo, Telespazio e IDS-Ingegneria Dei Sistemi e stakeholder primari del settore energetico, delle telecomunicazioni, della telefonia mobile, dei trasporti.

L'esperienza BVLOS

L'iniziativa ENAC-ENAV sulle operazioni dei droni in BVLOS si pone come una delle prime a livello internazionale e ha suscitato un grande interesse da parte degli stakeholder. La stessa mira a raggiungere una serie di benefici: di economicità, di efficienza organizzativa, di flessibilità di impiego, elementi che contribuiscono al miglioramento delle performance organizzative e rappresentano punti caratterizzanti della sperimentazione.

Le attività sono state incentrate sull'impiego di droni in operazioni a bassa quota, quali ad esempio: il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture, il monitoraggio ambientale, il monitoraggio delle aree colpite da eventi (naturali/sociali), il controllo del territorio (frontiere e linea di costa), la ricerca e il soccorso, agricoltura, ricerca e sviluppo, la logistica e la delivery, l'aerofotogrammetria e le riprese cinematografiche.

Le sperimentazioni, svolte nell'ultimo biennio in diverse località dislocate sul territorio italiano in aree estese e in diversi scenari tipo, hanno coinvolto numerosi stakeholder principali e hanno previsto una serie di voli operati a distanze sempre crescenti. L'approccio progressivo è fondamentale per lo sviluppo di un quadro normativo per l'integrazione degli UAV nello spazio aereo nazionale a garanzia della safety, della security, della cybersecurity e della privacy.

L'implementazione di D-Flight

Un altro aspetto fondamentale della Convenzione è quello di individuare gli elementi per l'integrazione nello spazio aereo nazionale degli UAV. A tale proposito è stata realizzata da ENAV SpA, con la partecipazione di importanti partner industriali (ad es. Leonardo e Telespazio), una piattaforma nazionale, denominata D-Flight. Obiettivo è l'erogazione dei servizi di Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management (UTM) e il loro rilascio secondo una roadmap tecnologica, che anticipa il programma europeo U-space e l'applicazione del nuovo regolamento europeo per volare in piena sicurezza e in osservanza delle normative vigenti.

Il portale D-Flight, a pieno regime, consentirà di accedere ai seguenti servizi:

- identificazione e autenticazione dell'operatore;

- registrazione degli operatori e conseguente rilascio del codice univoco di identificazione di operatore e drone attraverso un QR-code;
- visualizzazione dell'anagrafica della propria flotta;
- identificazione statica tramite QR-code attraverso una APP;
- pubblicazione delle mappe (a livello nazionale, stradale, ibrida, satellitare) in accordo alla Circolare ENAC ATM-09;
- informative generali.

In futuro la piattaforma D-Flight consentirà così di supportare la possibilità di monitorare i voli dei singoli droni e di fornire alle forze dell'ordine, in tempo reale, le informazioni relative alla generalità dell'operatore che sta operando il drone in uno specifico momento e luogo.

Attività dell'ENAC nel 2019

Gli obiettivi dell'ENAC per il 2019 sono stati i seguenti:

- revisionare la regolamentazione nazionale per traghettare il settore verso i nuovi regolamenti UE e regolare le operazioni in BVLOS secondo gli scenari tipo già validati;
- estendere la campagna di sperimentazione a operazioni BVLOS in scenari più complessi (ad esempio, urbani, aeroporti), avviare sperimentazioni in volo automatico e autonomo, partendo dai siti oggetto di specifiche convenzioni con l'ENAC, quali i test-bed dell'aeroporto di Taranto Grottaglie e il DORALAB della Città di Torino per poi estenderle a tutto il territorio nazionale;
- valutare le operazioni in BVLOS di sciame di droni e contemporanee di più droni gestite da un singolo pilota;
- rilasciare i servizi della piattaforma D-Flight.

Aspetti regolamentari

Il 2019 ha rappresentato, dal punto di vista regolamentare, una svolta epocale. Infatti, nel mese di giugno la Commissione europea ha pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Regolamento Delegato (EU) n. 2019/945 che stabilisce le regole per l'immissione nel mercato dei SAPR e il relativo Regolamento di Esecuzione (EU) n. 2019/947 che definisce le regole applicabili alle operazioni dei SAPR, ai piloti e agli

Scheda 2.2 Le attività di certificazione

operatori. Tali regolamenti entrano in vigore il 1° gennaio 2021. I Regolamenti europei si pongono l'obiettivo di integrare in modo sicuro tutti gli aeromobili a pilotaggio remoto, inclusi i droni di piccole dimensioni, nello spazio aereo europeo, attraverso regole di sicurezza comuni ispirate a principi di proporzionalità, di centralità delle operazioni, di "risk and performance based", di progressività e di semplicità. Per facilitare la transizione, l'ENAC ha elaborato una modifica regolamentare al fine di anticipare in ambito nazionale alcuni requisiti derivanti dai Regolamenti europei (EU) 2019/945 e 2019/947.

In questa revisione regolamentare, oltre a eliminare la distinzione tra uso professionale e uso ricreativo dei SAPR, è stato identificato il portale D-Flight quale infrastruttura tecnologica per la fornitura dei servizi relativi alla registrazione, identificazione e alla pubblicazione delle informazioni sulle zone geografiche applicabili agli APR.

D-Flight è inoltre considerato il punto di accesso degli operatori APR per effettuare la registrazione e, nel caso di operazioni critiche in scenari standard, per rendere all'ENAC la dichiarazione.

TAVOLO TECNICO PERMANENTE PER L'ALA ROTANTE

Accanto alle attività di certificazione e di continuing airworthiness condotta per conto di EASA sui principali modelli di elicotteri progettati in Italia, l'ENAC nel corso del 2019 ha dato avvio ad un'importante iniziativa di safety, denominata Forum Ala Rotante Italiana (FARI) che si prefigge come scopo, attraverso la condivisione di esperienze e competenze nel campo della progettazione, costruzione, manutenzione e operazione degli elicotteri, quello di sviluppare proposte, progetti finalizzati ad aumentare la sicurezza delle operazioni elicotteristiche nel nostro Paese.

Il FARI rappresenta inoltre nelle intenzioni di ENAC, la sede naturale dove verranno disseminate e condivise tutte quelle informazioni in merito alle nuove iniziative regolamentari sviluppate dall'EASA che hanno impatto sulle operazioni con gli elicotteri, fornendo al contempo all'industria nazionale e agli Operatori la possibilità di poter contribuire e incidere, attraverso l'ENAC, sui processi decisionali dell'Agenzia attraverso l'elaborazione di pareri e proposte dedicate.

La prima riunione del Forum si è tenuta il 19 dicembre e ha visto la partecipazione di 18 rappresentanti di alcuni dei maggiori Operatori Nazionali di elicotteri nonché di Leonardo Helicopters e Airbus Helicopters.

Vale infine la pena sottolineare come, nel corso del 2019, l'attività internazionale dell'ENAC in campo elicotteristico e, segnatamente, quella svolta in ambito EASA, sia andata ulteriormente rafforzandosi, attraverso la partecipazione all'EASA Rotorcraft Committee, organo consultivo costituito dai maggiori operatori elicotteristici e costruttori europei, e la designazione proprio alla fine del 2019 di due rappresentanti in seno al nuovo gruppo consultivo EASA "NAA Rotorcraft Expert" che vede la partecipazione di esperti in materia elicotteristica delle Autorità dell'Aviazione Civile provenienti dai Paesi UE.

VOLI SUBORBITALI

L'attività sul trasporto commerciale suborbitale prende avvio dal "Memorandum of Cooperation in the Development of Commercial Space Transportation" firmato dall'ENAC e dall'FAA nel 2014 e rinnovato poi nel 2016 con la partecipazione dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI).

Prendendo atto del lavoro preliminare svolto dall'ENAC sin dal 2014, il 10 luglio del 2017 il MIT ha pubblicato l'Atto di Indirizzo concernente lo sviluppo sostenibile del settore dei voli commerciali suborbitali che individua l'ENAC come il soggetto attuatore incaricato di elaborare, nell'ambito della propria autonomia regolamentare e nel più ampio quadro della Space Economy, un progetto che definisca, entro l'arco temporale di un triennio, il quadro regolatorio per l'effettuazione delle operazioni di trasporto commerciale suborbitale in Italia, definendo altresì un livello adeguato di sicurezza sia per le terze parti a terra sia per gli occupanti, in linea con lo stato dell'arte e lo sviluppo tecnologico del settore.

A seguito dell'Atto di indirizzo, l'ENAC ha formalmente istituito una task force per lo sviluppo del progetto coordinando un Gruppo di lavoro con i principali stakeholder di settore per l'elaborazione dei regolamenti in materia. Nel 2019 è stata finalizzata la bozza del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spazioporti posta in consultazione nei primi mesi del 2020. È stato inoltre definito lo schema di lavoro per la predisposizione del Regolamento per le operazioni di volo dei veicoli suborbitali.

L'approccio operation centric seguito è volto a garantire un livello adeguato di protezione delle terze parti a terra e in aria unitamente ad un adeguato livello di protezione per le persone a bordo, secondo quanto consentito dallo stato dell'arte e dalle caratteristiche introdotte dalle nuove tecnologie emergenti.

Il lavoro attualmente in corso a livello europeo sotto l'impulso della Commissione UE consiste:

- (i) nel predisporre, sotto il coordinamento di Eurocontrol, le ConOps HAO (documento di specifica per le operazioni ad alta quota), in collaborazione con gli Stati e le industrie attivi nel settore, sulla base delle quali EASA potrà sviluppare il lavoro preparatorio relativo agli aspetti regolamentari;
- (ii) nell'iniziare, sotto il coordinamento di EASA, un lavoro preparatorio per la definizione di un quadro regolamentare per le HAO, armonizzato a livello europeo, che tenga conto sia delle ConOps HAO sia delle esperienze e dagli approcci regolamentari in corso di evoluzione e sviluppo negli Stati europei, come ad esempio in Italia e UK per quanto riguarda il volo suborbitale e l'accesso allo spazio. A tale attività partecipa attivamente l'Italia tramite ENAC, ENAV e CIRA (Centro Italiano Ricerche Aerospaziali).

Quanto sopra sulla base e nel rispetto di High Level Principles basati sui concetti della performance based regulation della proporzionalità basata sul rischio.

In merito al coordinamento tra gli Stati europei sul tema del trasporto suborbitale commerciale e l'accesso allo spazio, è attivo dal 2016 il gruppo di lavoro European Group on Suborbital Flight Regulation (EGSFR) formato dalle Autorità Aeronautiche, dalle Agenzie Spaziali e da altri enti governativi dei Paesi che hanno in corso attività regolamentari relative al volo suborbitale o che siano ad esse interessati, con lo scopo di discutere problematiche comuni e produrre potenziale materiale informativo e linee guida a supporto dello sviluppo regolamentare; l'Italia, tramite l'ENAC, ne ha tenuto la presidenza per il 2019.

LA SORVEGLIANZA DELLE IMPRESE

Le attività di sorveglianza, in accordo agli standard normativi nazionali e internazionali, vengono svolte dall'ENAC sulla base di un Programma Nazionale di Sorveglianza, attraverso due principali tipologie:

- Audit, consistono in verifiche ispettive, programmate e non programmate, condotte sull'organizzazione, sulle infrastrutture, sul personale, sulle attrezzature, sulle documentazioni, sulle procedure, sui processi e sui prodotti,

al fine di verificare la rispondenza ai requisiti di certificazione e le effettive condizioni di svolgimento dei processi tecnici e/o operativi.

- Ispezioni, consistono in verifiche cosiddette "deep cut" su un determinato argomento o attività, sia a terra che in volo, programmate e non programmate, eventualmente anche senza preavviso.

Organizzazioni approvate valide al 31/12	2017	2018	2019	Con PBO applicato nel 2019
ADR Aeroporti aperti al traffico commerciale	43	43	41	sì
ANSP Air Navigation Service Provider	7	7	10	sì
POA Production Organisation Approval (Part 21 Subpart F) - Organizzazioni di produzione senza il privilegio della certificazione	4	4	5	no
POA Production Organisation Approval (Part 21 Subpart G) - Organizzazioni di produzione con il privilegio della certificazione	52	54	55	sì
AMO Approved Maintenance Organisation (Part 145) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "Large" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	128	133	129	sì
AMTO Approved Maintenance Training Organisation (Part 147) - Organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione	14	15	15	sì
AMO Approved Maintenance Organisation (PART M Subpart F) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili eccetto quelli considerati "Large aircraft" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	37	37	34	sì
CAMO Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M Subpart G) - Organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili	123	116	113	sì
COA Air Operator Certificate ad ala fissa/elicotteri - Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	57	59	59	sì
COLA Certificato Operatore di Lavoro Aereo non EASA	23	6	3	no
COAN Certificato Operatore Aereo Antincendio	-	30	26	no
NCC Non Commercial Complex Declaration - Operatori privati con aeromobili complessi che svolgono attività Non Commerciali	-	18	19	no
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni non critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, etc.	69	52	49	no
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo operazioni critiche	30	34	26	no

Organizzazioni approvate valide al 31/12	2017	2018	2019	Con PBO applicato nel 2019
AeMC Aero Medical Centers - Centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo	3	3	3	no
OR Organizzazioni Registrate - Organizzazioni che effettuano l'addestramento per piloti privati	63	54	9	no
ATO Approved Training Organisation - Organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante	78	81	77	sì
Laboratori - Organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico	6	6	4	no
DTO Declared Training Organisation - Organizzazioni che, a seguito di una dichiarazione all'Autorità (ENAC), effettuano l'addestramento per il conseguimento di licenza di pilota di aeromobili leggeri	-	5	43	no
CA APR - Centri di Addestramento per piloti Aeromobili a Pilotaggio Remoto	-	65	34	no
FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta	40	46	47	no
FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta per conto EASA	-	-	35	no
SPA - Commercial Operator with Specific Approvals	-	5	11	no

Programma Nazionale di Sorveglianza sulle Imprese Certificate

L'attività di oversight, che la normativa internazionale assegna all'Autorità nazionale competente, è uno degli strumenti attraverso cui si attua il monitoraggio della safety nel settore dell'Aviazione Civile.

L'ENAC ha organizzato la propria attività di oversight specializzando il programma di sorveglianza per ogni organizzazione certificata. La logica sottesa è quella di caratterizzare le imprese classificandole in base alla loro complessità e alla loro performance. Lo scopo di tale logica, la cui implementazione è iniziata nel 2016, è quello di focalizzare l'attività di sorveglianza sulle aree in cui la certificazione richiede più attenzione (per complessità o performance della certificazione stessa), ottimizzando così l'impiego delle risorse dei team di sorveglianza.

Nel 2018 si è concluso il primo biennio di attuazione della metodologia Performance Based Oversight (PBO) per la

maggior parte delle certificazioni del settore aeronautico, mentre per le restanti, inclusi gli aeroporti, si è concluso il primo anno di implementazione.

La valutazione dei dati a consuntivo rispetto a quanto preventivato permetterà di effettuare gli opportuni correttivi al calcolo del manpower relativo ai diversi processi, nonché l'ottimizzazione del numero di ispezioni privilegiando quegli indicatori che hanno manifestato maggiore criticità.

Inoltre è stato completato il primo anno di utilizzo del tool informatico, su piattaforma Google Drive, che ha consentito di automatizzare l'elaborazione, l'approvazione e l'archiviazione dei piani di sorveglianza di tutte le organizzazioni certificate. Ciò ha permesso di completare concretamente una prima fase di raccolta dei dati, più veloce e organica rispetto al passato, consentendo di avviare le valutazioni per uniformare, a livello nazionale, i criteri di pianificazione e quantificazione della sorveglianza e analizzare i dati al fine di un migliore impiego delle risorse disponibili.

Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

Principali attività di sorveglianza nel 2019 in termini di numero di Audit/Ispezioni effettuati (on site/desktop)	
Aeroporti (Reg. UE n. 139/2014 e Reg. ENAC)	156
AMO F - Impresa di manutenzione secondo Parte M Capitolo F	47
CAMO - Impresa gestione navigabilità continua secondo Parte M Capitolo G (Settore Trasporto commerciale)	351
CAMO - Impresa gestione navigabilità continua (Settore Trasporto non commerciale)	200
AOC - Operatore trasporto aereo commerciale	576
CVRP - Centro Verifiche Ripiegamento Paracadute	7
ATO - Aircraft Training Organisations (Organizzazioni certificate di Addestramento Piloti)	352
COLA - Impresa di Lavoro Aereo (non convertiti in SPO o COAN)	8
SPO HR - Impresa Operazioni specializzate ad Alto Rischio	77
SPO DEC - Impresa Operazioni specializzate	32
COAN - Organizzazioni per operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel Reg. (UE) n. 965/2012 (es. Antincendio)	10
ATM/ANS (ANSP) - Fornitori di servizi alla navigazione aerea	80
Laboratori Prove Tecnologiche	5
DTO - Declared Training Organisations (Organizzazioni Dichiarate di Addestramento Piloti)	54
AMO Part 145 - Imprese di manutenzione secondo Parte 145	444
AMTO Part 147 - Imprese di addestramento secondo Parte 147	31
POA F - Impresa di produzione secondo Parte 21 Capitolo F	5
POA G - Impresa di produzione secondo Parte 21 Capitolo G	148
APR - Centri di addestramento piloti di droni	10
FSTD - Flight Simulation Training Devices Qualificati dall'ENAC	94
FAA - Imprese di manutenzione secondo FAR Part 145 sul territorio italiano	35
TCCA - Imprese di manutenzione secondo CAR 573 sul territorio italiano	19
ATCO	15
Ispezioni di Rampa	793
Ispezioni SANA	48
Ispezioni ACAM	144

Ispezioni aeroportuali 2019	
Flight Safety	1.772
Aerodrome Safety	377
Handling	1.650
Security	1.875
Security (Nucleo Centrale Ispettivo)	40
Handling (Nucleo Centrale Ispettivo)	14
Carta diritti e qualità dei servizi	1.066
Qualità dei servizi (monitoraggi)	2.986
Sanzioni avviate per infrazioni al Reg. (CE) n. 261/2004	163 (verbalì)

AUDIT DELLA QUALITÀ

L'audit della Qualità è uno strumento a sostegno delle politiche, dei controlli e dei monitoraggi effettuati dall'ENAC e fornisce informazioni, sulla base dell'individuazione di rischi e opportunità, sulle quali l'Ente può agire al fine di migliorare le proprie prestazioni e per dare attuazione al Sistema di Monitoraggio e Miglioramento continuo.

L'audit della Qualità consiste nel controllo del flusso delle attività e della relativa documentazione attraverso le interviste condotte dagli auditor al personale responsabile dell'esecuzione di tali attività al fine di determinare, con l'ausilio di check list predisposte ad hoc, la rispondenza delle modalità di esecuzione alle prescrizioni contenute nelle norme, negli standard applicativi, nei Manuali e nelle procedure operative e organizzative.

Rappresenta inoltre uno strumento per:

- garantire il controllo sistematico del funzionamento del Sistema di Gestione;
- verificare l'efficacia, l'adeguatezza e il rispetto dei requisiti di sistema, così come risultano prescritti;
- fornire all'Ente l'opportunità di migliorare il proprio Sistema di Gestione;
- valutare complessivamente le prestazioni qualitative e sostenere il miglioramento dei processi e delle attività dell'Ente e dei servizi forniti all'utenza.

La scelta degli audit è definita sulla base di elementi oggettivi riconducibili a:

- rilievi emersi nel corso delle visite di standardizzazione ICAO/Commissione europea/EASA;
- programma visite di standardizzazione ICAO/Commissione europea/EASA;
- osservazioni pervenute all'ENAC da parte di Organi Istituzionali;
- nuovi processi o metodi di lavoro;
- esigenze rappresentate dagli utenti;
- priorità manifestate dalla Direzione Generale;
- processi che richiedono azioni di miglioramento;
- miglioramento del sistema di gestione qualità;
- esigenze specifiche o contingenti (cambiamenti organizzativi, procedurali);
- opportunità di verificare la congruità della standardizzazione;
- follow-up su precedenti audit della Qualità;
- processi critici come individuato dal Risk Management System;
- risultati del riesame delle prestazioni.

L'attività degli audit della Qualità avviata con l'obiettivo di misurare il grado di "compliance" di certificazione, sorveglianza e vigilanza dell'Ente rispetto alle normative vigenti, di identificare eventuali anomalie di sistema e di indicare le possibili aree di miglioramento, si è ulteriormente sviluppata nel corso del 2019.

Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

La sorveglianza delle imprese Fornitori di Servizi Navigazione Aerea (ANSF)

L'attività svolta dall'ENAC sui Servizi della Navigazione Aerea (SNA), come definiti sia dal Codice della Navigazione Aerea che dai regolamenti e dalle norme di implementazione (IR - Implementation rules) emanati dall'UE, comprende sia le approvazioni dei fornitori SNA che la sorveglianza sull'operato degli stessi.

Così come per le organizzazioni certificate negli altri settori del mondo aeronautico, le attività di sorveglianza vengono svolte sulla base di un "Programma Nazionale di Sorveglianza" con audit e ispezioni che l'ENAC attua sulle imprese che operano nel settore dei Servizi per la Navigazione Aerea, in particolare:

- fornitori dei servizi di navigazione aerea: Controllo Traffico Aereo (ATS), Informazioni Volo (FIS), Gestione dei flussi del Traffico Aereo (AFTN), Meteorologia Aeronautica (MET), Informazioni Aeronautiche (AIS), Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza (CNS);
- organizzazioni di formazione del personale impiegato nei servizi della navigazione aerea: Controllori di Volo, Meteorologi (Osservatori e Previsori), Operatori del Servizio Informazioni Volo, Personale tecnico dei servizi CNS;
- organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale.

Il programma di sorveglianza per i fornitori di servizi della

navigazione aerea per il 2019 è stato elaborato in aderenza ai principi di Performance Based Oversight (PBO), pianificando l'attività di sorveglianza in base alle complessità e alle prestazioni di safety delle organizzazioni certificate dotate di un sistema di gestione (MS – Management System) che, seguendo precise normative europee in continua evoluzione, mettono in atto processi operativi e di controllo particolarmente attenti alla sicurezza, sia nell'accezione di safety che di security, strutturati e formalizzati in un apposito documento di gestione della sicurezza: il Safety Management System (SMS). La corretta elaborazione di tali processi, nonché la loro conformità alle disposizioni normative è verificato attraverso ispezioni documentali e on-site condotte dall'ENAC. Il 2019 è stato l'anno di preparazione alla completa transizione al nuovo paradigma normativo costituito dal Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373, che ha inserito la gestione dello Spazio Aereo sotto la struttura regolamentare dell'EASA, a similitudine di altri domini aeronautici, quale gli aeroporti, le licenze e l'airworthiness.

Nel 2019, l'ENAC ha emesso un nuovo certificato per la fornitura del servizio Comunicazione nel dominio CNS (Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza) dei Servizi di Navigazione Aerea, alla società Telespazio SpA.

Nel campo degli SNA, l'ENAC approva le seguenti tipologie di organizzazioni:

TIPO DI APPROVAZIONE	NUMERO DI ORGANIZZAZIONI
Air Navigation Service Provider (ANSP)	8 (inserite nel PBO)
Flight Procedure Design Organisation (FPDO)	3
ATS Training Organisation (TO)	2

Principali attività di sorveglianza nel 2019

Audit su fornitori di Servizi della Navigazione Aerea																				26
Audit su organizzazioni di formazione del personale (ATCO, FISO)																				10
Audit su organizzazioni di progettazione di procedure di volo																				2
Riesami Risk Assessment documents relativi a modifiche ai sistemi funzionali ATM																				12
Declaration of Verification (DoV) esaminate relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea																				18

Esiti Attività Sorveglianza 2019				
Tipologia di Imprese	Numero di Audit	Rilievi Livello 1	Rilievi Livello 2	Rilievi Livello 3
		Grave non conformità ai requisiti di certificazione, immediata adozione di misure a garanzia della sicurezza	Non conformità ai requisiti di certificazione, da recuperare con azioni e tempistiche concordate con ENAC	Osservazioni di ENAC per migliorare gli standard e per segnalare aree da tenere sotto controllo
ANSP	26	0	83	70
TO	10	0	20	5
FPDO	2	0	1	7

L'ANSP di maggiore rilevanza è sicuramente ENAV SpA, che gestisce circa la totalità del traffico aereo generale commerciale in aerovia e circa il 80% del traffico nelle aree terminali. Il 20% rimanente è gestito dall'Aeronautica Militare, che ha stipulato con l'ENAC un Accordo Tecnico per regolare l'attività di vigilanza. L'Accordo, nel rispetto dei regolamenti europei e del Codice della Navigazione, prevede una supervisione indiretta per la fornitura dei servizi di navigazione, attraverso un rapporto annuale sulle evidenze dell'attività svolta e della qualità dei servizi, e una vigilanza diretta sull'organizzazione di formazione e sugli enti territoriali di addestramento. Per tale ragione, l'Aeronautica opera in regime di deroga certificativa nella fornitura dei servizi e con certificato, quale ente di formazione. Ad ENAV SpA, di contro, sono stati rilasciati quattro differenti certificati, tre per la fornitura dei servizi e per la progettazione delle procedure di volo e "airspace designer" (in esecuzione della L. n. 242/1980 e del Reg. CE 2150/2005) e uno quale ente di formazione.

Oltre ai due principali fornitori di servizi, sono certificati altri 6 AFIS, operanti su aeroporti minori e formalmente designati, oltre che certificati, da ENAC, 3 scuole di formazione per "operatori informazioni volo" (FISO) e 3 imprese per la progettazione e il disegno delle procedure di volo. In tale ambito, particolare rilevanza assume l'elaborazione delle procedure di volo in applicazione del regolamento europeo 139/2014, sulla gestione degli aeroporti. Da segnalare che l'assetto normativo italiano, che assegna all'ENAC la gestione dello spazio aereo e ai fornitori dei servizi il disegno delle procedure di volo, anticipa l'assetto che la nuova Basic Regulation introduce nella gestione del Cielo Unico Europeo (SES).

Nel 2019, a conclusione della migrazione della codificazione delle frequenze con spaziamento a 8,33 kHz, l'ENAC,

ha continuato a mantenere la vigilanza di tutti gli operatori di terra e curato le richieste di esenzione per gli aeromobili di Stato e per le stazioni fisse non coinvolte nel transito, fungendo da interfaccia nazionale per la Commissione europea.

L'attività dell'ENAC nel settore dei servizi alla navigazione aerea, oltre a garantire un elevato e uniforme livello di sicurezza attraverso gli audit e le ispezioni, è volta anche ad assicurare l'integrazione e l'interoperabilità dei sistemi di gestione del traffico aereo nazionali nell'ambito della rete europea (European Air Traffic Management Network-EATMN). In tale ottica, l'ENAC svolge un'attiva supervisione al fine di assicurare una coerente e coordinata introduzione delle nuove tecnologie nella gestione del traffico aereo, in accordo al programma europeo SESAR, pilastro tecnologico del progetto normativo del SES, la cui completa attuazione è pianificata nel 2035. Questa attività viene attuata attraverso tre processi principali:

- la sorveglianza sull'applicazione dei regolamenti afferenti lo sviluppo della rete EATMN;
- l'esame dei Dossier Tecnici e delle Declaration of Verification (DoV) relative alla messa in esercizio di sistemi della rete EATMN;
- la sorveglianza sulle valutazioni di sicurezza (Risk assessment) relative ad ogni modifica introdotta nel sistema di gestione del traffico aereo.

Il 2019 ha visto l'implementazione della nuova normativa di base europea, la Basic Regulation (BR) (Reg. UE n. 2018/1139), che ha sostituito il regolamento europeo del 2008 (Reg. CE n. 216/2008), integrando sempre più le varie anime del mondo aeronautico (operatori di volo, aeroporti, servizi di navigazione aerea), continuando il processo di armonizzazione nella gestione della safety iniziato, nel settore dei SNA nel 2015, con il regolamento sulla concessione

Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

delle licenze dei Controllori del Traffico Aereo, e ribadito nel 2017 con il regolamento europeo che rivede i criteri applicativi per la sorveglianza dei requisiti comuni per i fornitori degli SNA, la cui completa implementazione si è avuta dal 2 gennaio introducendo dal 2020 procedure di verifica similari a quelli già in uso negli altri domini aeronautici.

Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

L'ENAC, in accordo all'Annesso II del Reg. (UE) n. 1321/2014, effettua un programma di controllo a campione

dello stato di navigabilità della flotta nazionale (Programma ACAM) che è condotto mediante tre possibili tipologie di ispezione (Approfondita, di Rampa o in Volo) nelle quali viene sempre condotta una visita fisica dell'aeromobile, sebbene non sia necessario effettuare contestualmente tutte e tre le tipologie di ispezione. Le verifiche sono raggruppate all'interno di elementi chiave di rischio (Key Risk Elements-KRE), definiti dalla normativa applicabile, per poter facilitare l'elaborazione di una strategia per il controllo delle non conformità, anch'esse catalogate in base agli stessi KRE.

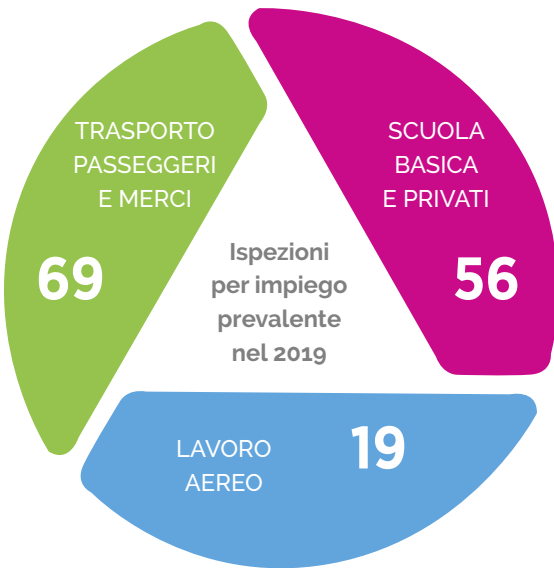
Numero di ispezioni	2017	139	2018	131	2019	144
Numero di rilievi	2017	90	2018	102	2019	86
Incidenza rilievi/ispezioni	2017	0,647	2018	0,779	2019	0,597

Rilievi riscontrati per elemento di rischio					
KRE	Descrizione	Esaminati	Rilievi 2017	Rilievi 2018	Rilievi 2019
A.1	Progetto di tipo e sue modifiche	93	5	1	0
A.2	Limitazioni di aeronavigabilità	51	9	8	8
A.3	Prescrizioni di aeronavigabilità	54	3	5	1
B.1	Documenti dell'aeromobile	56	5	6	7
B.2	Manuale di volo	51	7	0	6
B.3	Massa e bilanciamento	32	4	5	3
B.4	Marcatura e targhette	49	17	12	7
B.5	Requisiti operativi	45	3	5	2
B.6	Gestione dei difetti	43	6	10	5
C.1	Programma di manutenzione	53	13	30	24
C.2	Controllo dei componenti	49	4	8	5
C.3	Riparazioni	40	1	1	1
C.4	Registrazioni	54	13	11	17
TOTALE		666	90	102	86

Nel 2019 le ispezioni effettuate ad aeromobili impiegati da operatori italiani, ma immatricolati all'estero, sono state 14, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente anche a causa della riduzione delle flotte in leasing. È stato mantenuto l'approccio nella campionatura delle ispezioni su tutte le tipologie di aeromobili, in proporzione alla numerosità della flotta.

Inoltre, nello scenario di continua interazione con operatori

stranieri è indispensabile confrontarsi con le altre Autorità dell'Aviazione Civile dei Paesi che rientrano nel perimetro EASA. È stata sperimentata per la prima volta la "delega" dell'esecuzione di ispezioni ACAM su aeromobili registrati in Italia e operanti all'estero: nel caso specifico un aeromobile operante in Grecia e uno in Romania. In questo caso le ispezioni sono state effettuate da ispettori greci e rumeni sotto le istruzioni dell'ENAC.



Sorveglianza sugli operatori stranieri

L'attività di controllo sugli operatori stranieri è stata avviata dall'ENAC mediante il programma di ispezioni di rampa nel 2004. I nuovi modelli di business adottati da alcuni operatori aeronautici hanno moltiplicato le casistiche di operazioni transfrontaliere, estendendole anche ad attività aeronautiche al di fuori del trasporto aereo commerciale. Il modello di sorveglianza basato esclusivamente sull'Autorità competente sul territorio dove è posizionato il management dell'Impresa dimostra oggi aspetti di inadeguatezza nell'affrontare le sfide di un mondo aeronautico sempre più internazionalizzato e capace di sfruttare le possibilità offerte da sistemi fiscali sostanzialmente

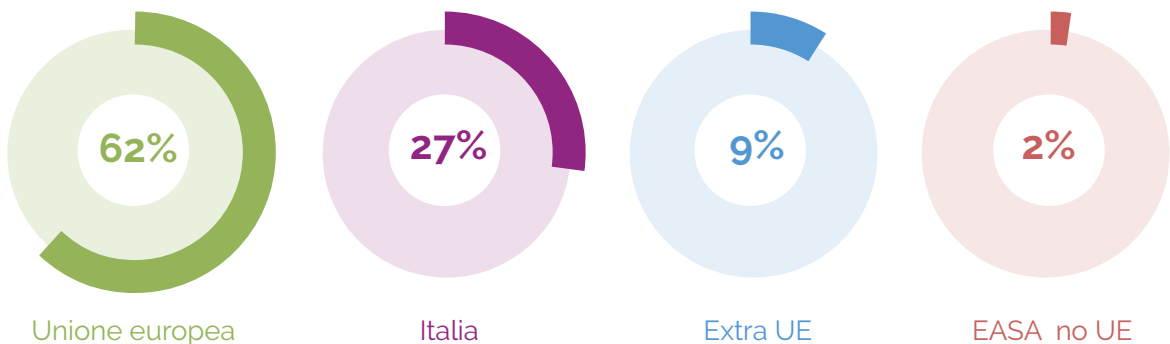
differenti, seppure tutti contenuti all'interno dell'Unione europea.

I provvedimenti di apertura del mercato interno dell'aviazione non sono stati infatti seguiti da una pari omogeneizzazione del costo del lavoro e del sistema di tassazione; in aggiunta, l'incertezza sul reale svolgimento della Brexit ha moltiplicato le migrazioni di impresa all'interno della UE, in molti casi allontanando il teatro delle operazioni dalla sede di controllo delle stesse.

In questo scenario, il mercato italiano del trasporto aereo commerciale è sempre più dominato da compagnie europee che effettuano la maggioranza dei propri voli dagli aeroporti italiani.

TRAFFICO 2019 IN ITALIA

Ripartizione atterraggi IFR su aeroporti italiani per nazionalità operatore



Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

Rispetto allo scorso anno, c'è stato un recupero del 3% della fetta di mercato degli operatori extraeuropei; questo sembra dovuto all'indisponibilità del Boeing 737 MAX. Molti operatori europei infatti avevano pianificato la sostituzione progressiva delle loro flotte di Boeing 737-800 con i MAX, ma i noti incidenti e il blocco dei nuovi aeromobili li ha costretti a stipulare accordi di wet lease con operatori europei

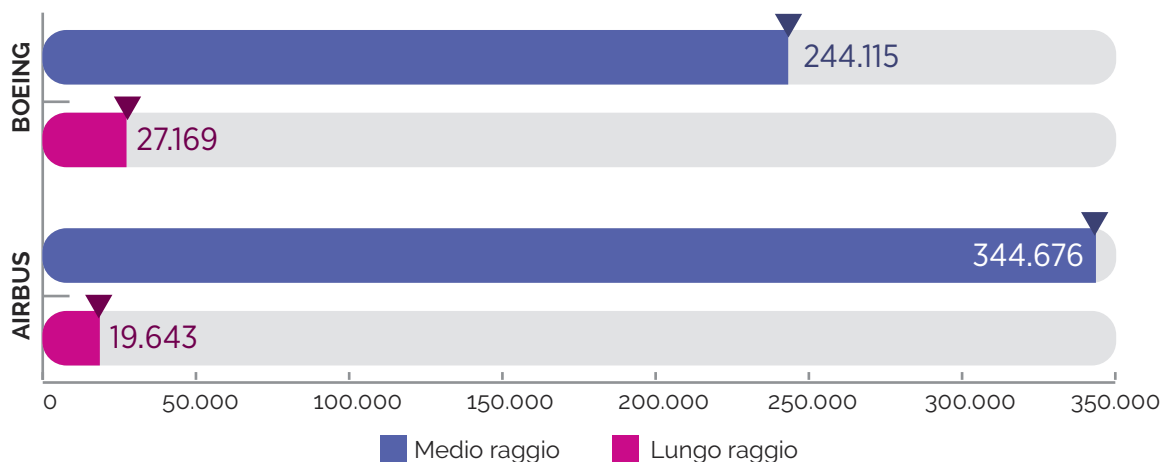
non facenti parte della UE.

Nelle figure seguenti sono riportati i grafici relativi all'utilizzo degli aeromobili dei maggiori costruttori mondiali.

La crisi di Boeing e l'immissione dei modelli NEO di Airbus ha favorito il prevalere del costruttore europeo sul medio raggio, mentre la maggiore offerta di modelli ha mantenuto il prevalere di Boeing sul lungo raggio.

Atterraggi 2019

Confronto atterraggi modelli Boeing e Airbus

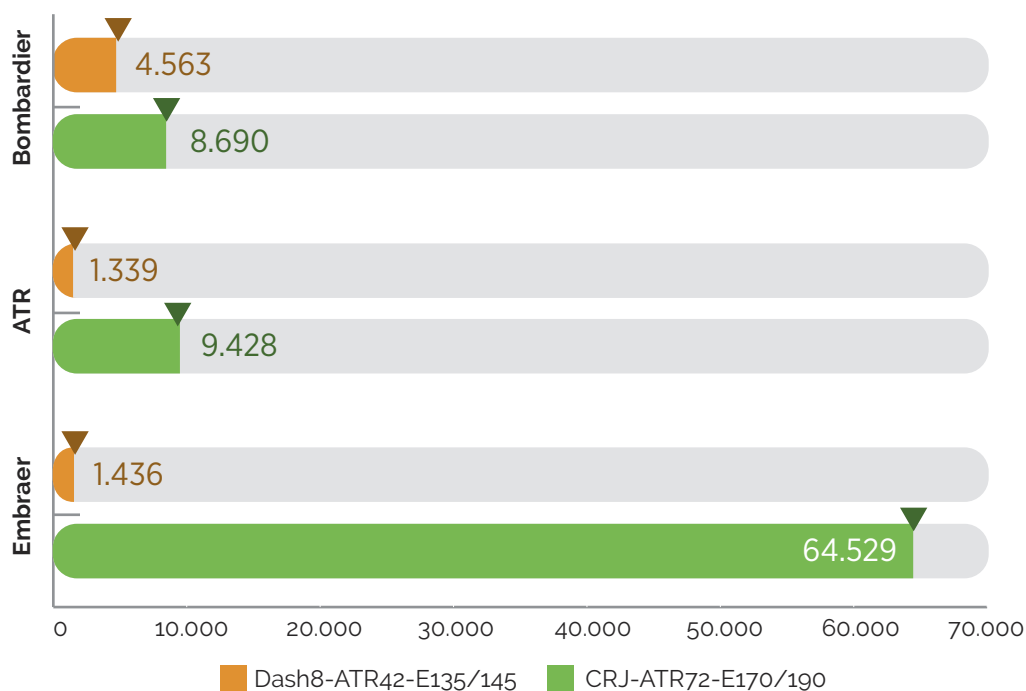


Nel campo dei regional jet, la preferenza è di gran lunga sugli aeromobili Embraer, mentre per i turboelica il più fre-

quente sugli aeroporti italiani è il Dash-8.

Sono stati 582 gli operatori stranieri commerciali che nel

Atterraggi 2019 regional aircraft

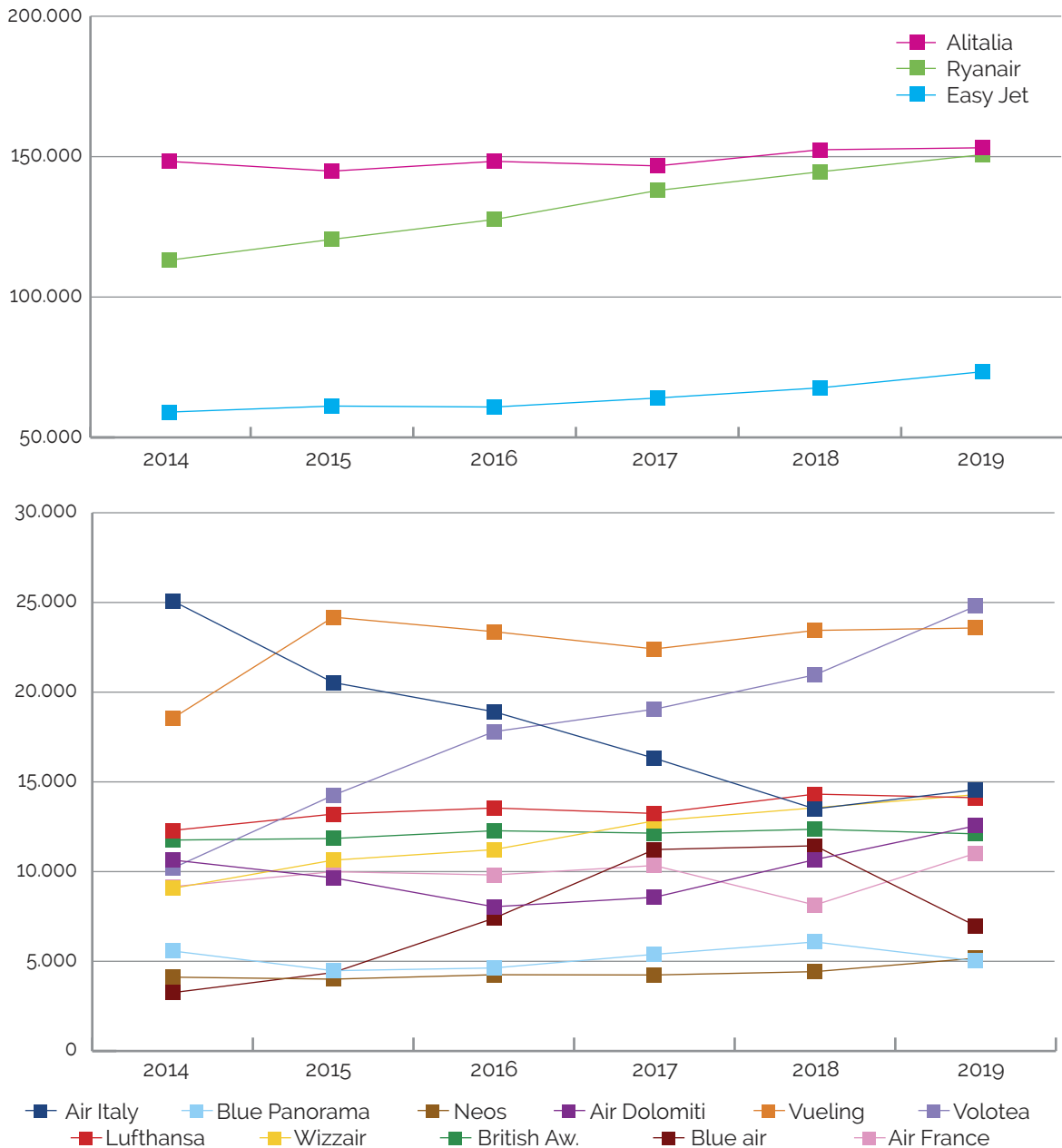


2019 hanno effettuato almeno un atterraggio in Italia, 47 in meno rispetto al 2018 e 113 in meno rispetto al 2017.

Il calo degli operatori non è dovuto a una perdita di interesse per l'Italia come destinazione turistica, ma può essere legato al consolidamento delle compagnie soprattutto nel mercato europeo; rimane anche da valutare il possibile calo degli operatori business che, oltre a dipendere da un processo di consolidamento, potrebbe essere anche un indicatore di economia stagnante. Gli operatori ispezionati almeno una

volta sono stati 370, pari al 64%, dato in crescita rispetto a quello degli anni precedenti. Va aggiunto che solo il 53% dei 582 ha effettuato almeno 60 atterraggi, che è ritenuto un minimo "fisiologico" per poter pianificare almeno un'ispezione nel corso dell'anno. Da notare che la percentuale di operatori con più di 60 atterraggi era stata del 43% nel 2018, a ulteriore conferma di maggiore frammentazione del mercato nell'anno precedente. La maggior parte del traffico è svolta dagli operatori riportati nei grafici successivi.

Andamento traffico maggiori compagnie



Atterraggi in Italia come vettore operativo (Alitalia include anche i voli di Alitalia Cityliner e Air Italy include anche i voli Meridiana).

Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

L'osservazione dell'andamento dell'ultimo quinquennio dimostra come le compagnie maggiormente attive sul mercato italiano presentino quasi tutte un incremento di traffico più o meno marcato, con gli incrementi più rilevanti da parte di Ryanair, Easy Jet e Volotea. Stabile la presenza delle major europee e di Vueling; in ribasso nel 2019 l'attività di Blue Air, dopo alcuni anni di forte espansione. Per confronto è riportato anche il dato dei maggiori operatori di trasporto passeggeri italiani: i dati Alitalia comprendono anche i voli effettuati da Alitalia Cityliner, mentre nella curva Air Italy sono stati sommati i voli di Air Italy e di Meridiana.

Fra tutte le italiane, Air Italy segna un calo vistoso dovuto in parte al lungo periodo di transizione verso una compagnia unica dopo la fusione tra Meridiana e Air Italy, e in parte sulla revisione del network a seguito dell'ingresso nell'azionariato di Qatar Airways che ha incrementato il numero di voli a lungo raggio. Debole anche l'attività di Blue Panorama, mentre è buono il trend sia di Neos che di Air Dolomiti, quest'ultima in decisa crescita.

Ispezioni di rampa

L'art. 9 del Regolamento Basico (Reg. CE 216/2008), richiede il rispetto degli standard ICAO per gli aeromobili in transito sugli aeroporti comunitari. Con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 965/2012 è stata data definitiva attuazione a tale articolo del Regolamento Basico e pertanto il complesso delle attività correlate a un'ispezione di rampa a un aeromobile impiegato da un operatore di un Paese terzo è ormai un'attività istituzionale di un'Autorità per l'aviazione civile. Di conseguenza è terminato anche lo "status" di programma separato e l'acronimo SAFA è ormai sparito dalla normativa di riferimento, sostituito dalla più generica "Ramp Inspection", pur continuando a rimanere nel gergo comune. In tal senso oggi si parla di ispezioni SAFA se rivolte ad aeromobili impiegati da operatori appartenenti a Stati non-EASA e di ispezioni SACA negli altri casi.

Nel corso del 2019 il numero complessivo degli ispettori qualificati per le attività nell'ambito dei programmi ispettivi in rampa è stato pari a 18 ispettori aeroportuali + 4 professionisti.

Attività ispettiva nell'ultimo triennio

	2017		2018		2019	
	UE	Extra UE	EASA	non EASA	EASA	non EASA
Ispezioni totali	465	361	526	289	504	289
	56%	44%	65%	35%	64%	36%
	826		815		793	
Aeromobili ispezionati	439	339	496	277	478	271
	778		773		749	
Operatori ispezionati	242	200	265	158	237	138
	55%	45%	63%	37%	63%	37%
	442 ¹		423 ²		375 ³	
Stati ispezionati	27	52	30	44	30	48

¹ Di cui 374 commerciali e 68 privati; ² Di cui 373 commerciali e 50 privati; ³ Di cui 370 commerciali e 5 privati.

Dopo il cambiamento sostanziale del sistema di pianificazione delle ispezioni da parte dell'EASA, entrato in vigore nel 2018, l'attività è rimasta stabile in termini di ripartizione tra operatori EASA e non EASA ispezionati.

La pianificazione 2019 inizialmente assegnata dall'EASA prevedeva dei target leggermente superiori a quelli dell'anno precedente in termini di ispezioni. I target sono elabo-

borati sulla base dell'analisi di rischio sull'operatore e dei dati di traffico dell'anno precedente: se il primo fattore varia poco tra un anno e l'altro, il secondo può invece essere soggetto a variazioni significative a livello di Stato nazionale. Per questo l'EASA ha previsto un "midyear update" cioè un aggiornamento della pianificazione a luglio, in modo da adattare meglio la pianificazione alla realtà dei collega-

menti aerei. A seguito dell'aggiornamento, i target tassativi iniziali diventano un intervallo accettabile di ispezioni tra un minimo ed un massimo, e alcuni operatori possono transitare dal layer 1 al layer 2.

I risultati dell'attività ispettiva sono riportati nella tabella seguente rispetto alla programmazione scaturita dal Midyear Update.

Ispezioni			
Pianificate		Eseguite	
layer 1 inspections assigned	474-560	layer 1 performed	498
layer 2 assigned	184	layer 2 performed	295
Total assigned	658-744	Total performed	793

Come si può notare dai dati, l'ENAC ha condotto le ispezioni assegnate dall'EASA e ha effettuato il 160% delle ispezioni previste per gli operatori meno ispezionati, che era un obiettivo del progetto System Wide Coordination. Il contributo complessivo dell'Italia al programma ha superato comunque del 7% il valore atteso dalla programmazione.

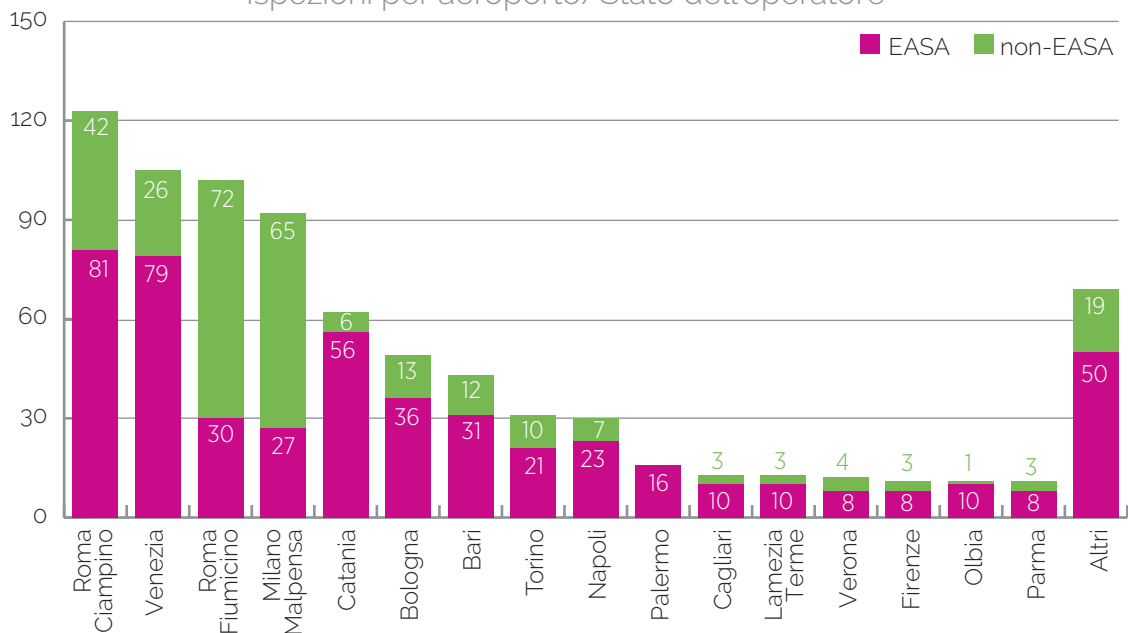
I risultati delle ispezioni hanno evidenziato un calo di quelle con rilievi più gravi e un conseguente incremento di quelle senza rilievi (+6%) e con solo rilievi minori (+1,5%). Tale dinamica sembra essere dovuta a normali oscillazioni da un anno all'altro, in un sistema di controlli ormai maturo e che può portare significative novità solo in caso di cambio di procedure di ispezione.

Incidenza dei rilievi nell'ultimo triennio					
Ispezioni	2017		2018		2019
Senza rilievi	457	55,30%	420	51,50%	456
Solo con rilievi Cat.1	81	9,80%	107	13,10%	116
Con almeno un rilievo Cat. 2 e senza Cat. 3	143	17,30%	135	16,60%	121
Con almeno un rilievo di Cat. 3	145	17,60%	153	18,80%	100
Totale ispezioni	826	100%	815	100%	793

La copertura territoriale dell'attività ispettiva è rimasta in linea con il dato 2018 con 33 aeroporti. Gli operatori taxi e operatori non commerciali con aeromobili complessi hanno continuato a ricevere maggiore attenzione rispetto

agli anni precedenti, ciò spiega il numero maggiore di ispezioni a Roma Ciampino rispetto ad aeroporti più trafficati come Roma Fiumicino o Milano Malpensa.

Ispezioni per aeroporto/Stato dell'operatore



Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

I rilievi più comuni tra quelli di maggiore impatto sulla sicurezza del volo sono legati all'accesso alle uscite di emergenza. Nel 2018 c'era stata una alta incidenza anche per rilievi relativi al vincolo del carico nei compartimenti bagagli, ma nel 2019 questa difettologia ha pesato di meno. Rimangono inalterati i rilievi relativi al monitoraggio dei difetti riscontrati sull'aeromobile e gli errori nella compilazione del piano di volo operativo, in flessione invece i casi di chiusura dei portelli di accesso mal regolata seppure ancora tra le prime cause di rilievo di cat. 2.

Attività congiunte con altre Autorità

Nello scenario di continua interazione con operatori stranieri è sempre più necessario confrontarsi con le altre Autorità dell'Aviazione Civile dei Paesi europei, non solo quelli appartenenti all'Unione. Tali attività si esplicano nei seguenti modi:

- audit congiunti con Autorità Competenti per operatori stranieri basati in Italia;
- reporting periodico degli inconvenienti occorsi in Italia;
- effettuazione di ispezioni di rampa in team misti con ispettori di altri Stati;
- attività di supporto alle Autorità limitrofe.

Nel corso del 2019 sono stati condotti due audit congiunti:

- con Autorità della Lituania a Pantelleria e Lampedusa per le basi operative e di manutenzione di DAT, concessionario degli oneri di servizio pubblico dalle isole per Palermo, Catania e Trapani;

- con AESA Spagna per la verifica della base operativa di Venezia di Volotea.

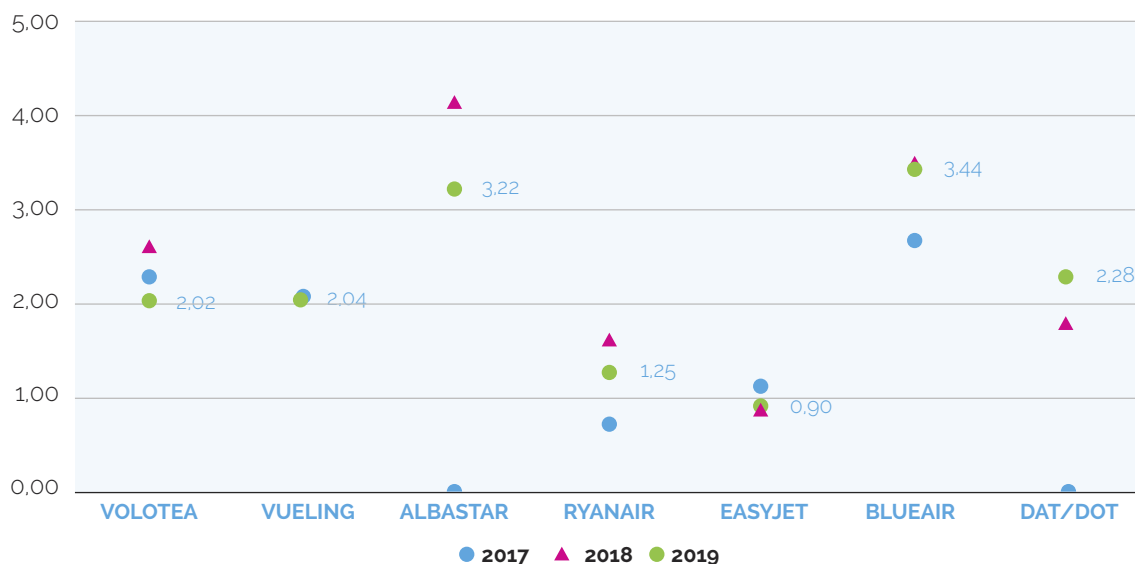
In entrambi i casi è stato consentito all'ENAC di partecipare attivamente agli audit, formulando domande all'operatore, in un clima di assoluta cooperazione con l'Autorità competente.

In aggiunta, è stato organizzato un incontro a Roma con CAA-UK per confrontarsi sulla sorveglianza degli operatori nell'ambito di una iniziativa dei britannici sulla cooperative oversight, mirata allo scambio di informazioni ricevute attraverso le segnalazioni fatte dagli operatori italiani riguardanti problemi durante le operazioni di volo nello spazio aereo britannico e viceversa.

L'attività di analisi degli inconvenienti segnalati ad ENAC, avviata nel 2017, comincia a produrre dati di confronto. Sono analizzati tutti gli inconvenienti delle compagnie basate in Italia o impegnate in rotte con oneri di servizio pubblico. Nel grafico seguente è possibile vedere lo scostamento, tra il 2017 e il 2019, degli inconvenienti segnalati ad ENAC per ogni operatore sotto monitoraggio.

Da notare che sono solo considerati gli inconvenienti che, dalla narrativa, lasciano pensare a una responsabilità dell'operatore. Sono quindi stati depurati da eventi meteo, puntamenti raggi laser, impatti con fauna a terra e in volo, eventi medici a passeggeri, eventi durante la movimentazione a terra attribuibili alla controparte, sottoseparazioni risultanti da aderenza a istruzioni ATC, incluse le attivazioni ACAS.

Inconvenienti per 1.000 atterraggi in Italia

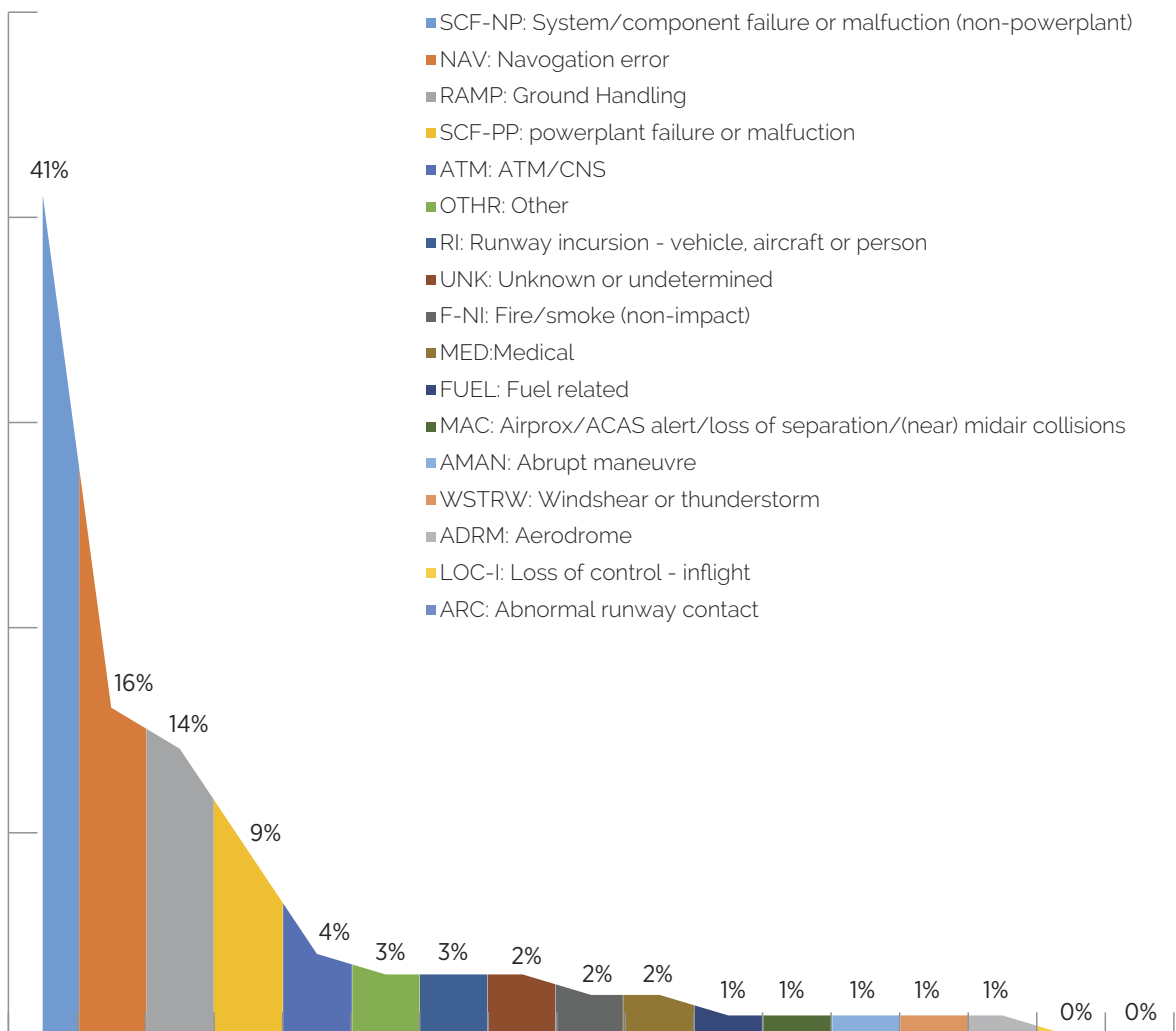


Nel 2019 si è osservata una riduzione dell'incidenza delle segnalazioni per le compagnie maggiori e una tendenza inversa per quelle minori, che però hanno un numero di dati inferiore e quindi statisticamente meno significativo. Gli eventi segnalati all'ENAC sono quelli che impattano l'operatività dei voli e sono composti principalmente dalle avarie di sistemi di bordo, dalle istruzioni ATC non correttamente seguite e da inconvenienti nella movimentazione a terra degli aeromobili. La ripartizione percentuale degli eventi, complessiva per tutti gli operatori sotto monitoraggio, costituisce una sorta di benchmark per poi valutare la prestazione delle singole compagnie.

732 segnalazioni ricevute nel 2017 e 2018 per 7 compagnie (solamente 5 nel 2017).

Dalle 394 segnalazioni analizzate per il 2019 emerge che il 14% è rappresentato da inconvenienti legati alle operazioni di handling che, sugli aeroporti italiani, vengono svolte da imprese nazionali o multinazionali, ma comunque riconducibili al sistema degli handler nazionali. Il dato è comunque percentualmente simile a quello degli anni precedenti, come quello delle due maggiori cause di segnalazione (avarie che non interessano i motori e gli errori di navigazione). In crescita invece le avarie relative ai motori che passano dal 6% al 9%.

Classificazione eventi 2019 - Globale



Scheda 2.3 La sorveglianza delle imprese

Riunioni con gli operatori - Progetto Monitoraggio Operativo Vettori (MOV)

Le riunioni con gli operatori nel 2019 sono state mirate alla progettazione e sviluppo iniziale di una banca dati innovativa per il monitoraggio della performance degli operatori nell'attuazione della loro pianificazione stagionale, con un livello di disservizi minimo. L'ENAC ha presentato l'iniziativa a 7 operatori passeggeri nazionali e 5 operatori passeggeri esteri stabiliti in Italia in due riunioni (novembre 18 e marzo 19), prima di avviare incontri bilaterali specialistici tra il team ENAC e le singole compagnie. Solo Ryanair ha deciso di non aderire al progetto. Durante l'anno il team ENAC ha lavorato per definire le specifiche della banca dati, preparare una piattaforma per l'inserimento diretto dei dati di pianificazione da parte delle compagnie, reperire i dati da ciascuna compagnia per studiare l'output dei loro sistemi informatici e allestire la banca dati. A dicembre la banca dati è stata utilizzata per recepire i dati della programmazione invernale di tutti le compagnie partecipanti al progetto e di testare il sistema in previsione della stagione estiva 2020.

Attività di coordinamento con le Autorità europee per le operazioni specializzate commerciali transfrontaliere (cross-border commercial SPO)

Nel 2019 è proseguita l'attività con la valutazione di procedure standard e analisi di rischio di 8 nuovi operatori provenienti da Austria, Slovacchia, Belgio, Francia e Spagna. Inoltre sono stati anche estesi i periodi annuali di attività di 6 operatori già approvati negli anni precedenti provenienti da Svizzera, Polonia e Germania. L'estensione di validità è una facoltà adottata dall'Ente per mantenere un punto di controllo dell'aggiornamento della documentazione in possesso dell'ENAC e dell'effettiva attività svolta dall'operatore straniero sul nostro territorio in modo da valutare appropriatamente il suo profilo di rischio.

Altre attività di Cooperative Oversight

L'ENAC è impegnato anche nella risposta a richieste provenienti dall'estero riguardanti aeromobili immatricolati in Italia. Tale attività si concretizza nell'analisi e memorizza-

zione degli ARC emessi da CAMO estere su aeromobili italiani, nell'approvazione di programmi di manutenzione oppure nell'emissione diretta di ARC su raccomandazione. Nel 2019 sono stati approvati 4 Programmi di Manutenzione di aeromobili di aviazione leggera gestiti da CAMO della Germania, Belgio e Grecia. Per due di questi sono state richieste le ispezioni ACAM alle Autorità di Romania e Grecia, visto che gli aeromobili si trovano in quei Paesi; le ispezioni sono state effettuate nel corso dell'anno e i risultati sono stati prontamente trasmessi all'ENAC, aprendo così un importante precedente nella cooperazione tra gli Stati EASA in ambito navigabilità.

Evoluzioni future

I riferimenti normativi per la sorveglianza degli operatori stranieri sono di fatto limitati al capitolo ARO.RAMP del Reg. (UE) n. 965/2012 e a generiche previsioni di cooperazione tra gli Stati UE per l'efficace attuazione dei principi enunciati nel Reg. basico 1139/2018 e nelle sue regole di implementazione. La messa in atto di un sistema di sorveglianza sugli operatori stranieri che non si limiti alle ispezioni di rampa è pertanto un'attività innovativa e in molti casi sperimentale. L'ENAC è impegnato nel cercare di trovare risposte sostenibili alla richiesta dell'opinione pubblica, in un mercato fortemente aperto ad iniziative imprenditoriali straniere.

Il percorso già avviato di collaborazione con le Autorità di Irlanda, Spagna, Regno Unito, Romania e Lituania deve continuare e anche arrivare a un maggiore coinvolgimento dell'ENAC nelle attività di sorveglianza.

Nella visione contemporanea di un processo decisionale legato alla disponibilità di dati che indirizzino le scelte, non si può prescindere dalla raccolta e dall'analisi tempestiva dei dati relativi alle operazioni in Italia. Questi dati sono quelli tradizionali di sicurezza legati a incidenti e inconvenienti, ma anche quelli di regolarità delle operazioni per gli impatti sulla sicurezza che possono venire a determinarsi da condizioni di forti perdite economiche o di pressioni psicologiche per mantenere la programmazione voli nei momenti di picco.

LE LICENZE DEL PERSONALE

Personale di volo

Nel 2019 è proseguita l'attività di conversione e sostituzione delle licenze, certificazioni e autorizzazioni attinenti il personale di volo secondo la normativa comunitaria e più precisamente in applicazione del Reg. (UE) n. 1178/2011 e successivi emendamenti.

Nell'anno sono state rilasciate, complessivamente, 2.496 licenze, con un incremento del 40% rispetto al numero delle licenze emesse nel corso del 2018.

La tabella sottostante riporta il numero di licenze, distinte tra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento (Part FCL, JAR, Nazionale).

Licenza	REG	Rilasciate nel 2019	Presenti nel data base al 31/12/2019
ATPL (A)	EASA	133	4.484
	JAR	0	543
	NAZ	0	857
ATPL (H)	EASA	21	556
	JAR	0	51
	NAZ	0	59
CPL (A)	EASA	327	2.278
	JAR	0	483
	NAZ	0	970
MPL	EASA	18	60
CPL (H)	EASA	47	1.054
	JAR	0	85
	NAZ	0	780
PPL (A)	EASA	638	7.413
	JAR	0	1.685
	NAZ	0	3.643
PPL (H)	EASA	60	670
	JAR	0	271
	NAZ	0	515
SPL	EASA	944	1.251
BPL	EASA	52	82
LAPL	EASA	6	18
GL	NAZ	57	3.319
CCA	EASA	193	6.748
Totale		2.496	37.875

Legenda

ATPL: Licenza pilota di linea

GL: Licenza pilota aliante

A: Aereo

H: Elicottero

CPL: Licenza pilota commerciale

PPL: Licenza pilota privato

CCA: Attestazione equipaggio di cabina

LAPL: Licenza pilota aeromobili leggeri

MPL: Licenza pilota a equipaggio plurimo solamente per velivoli

SPL: Licenza pilota di aliante (in base al Reg. UE n. 1178/2011 sostituisce la precedente licenza nazionale GL)

BPL: Licenza di pallone libero

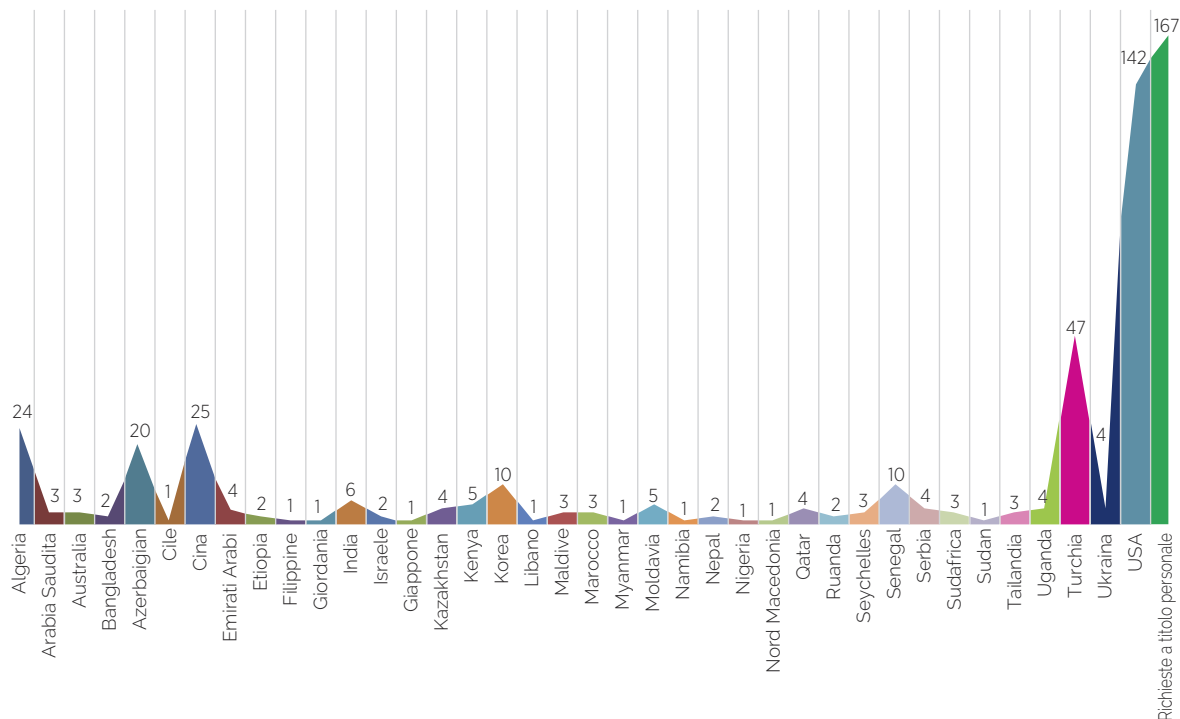
Scheda 2.4 Le licenze del personale

Licence Verification

Nell'ambito di tale procedura sono stati rilasciati 526 Certificati di Autenticazione e Verifica dei titoli aeronautici a seguito di richieste provenienti da Autorità estere riguardanti

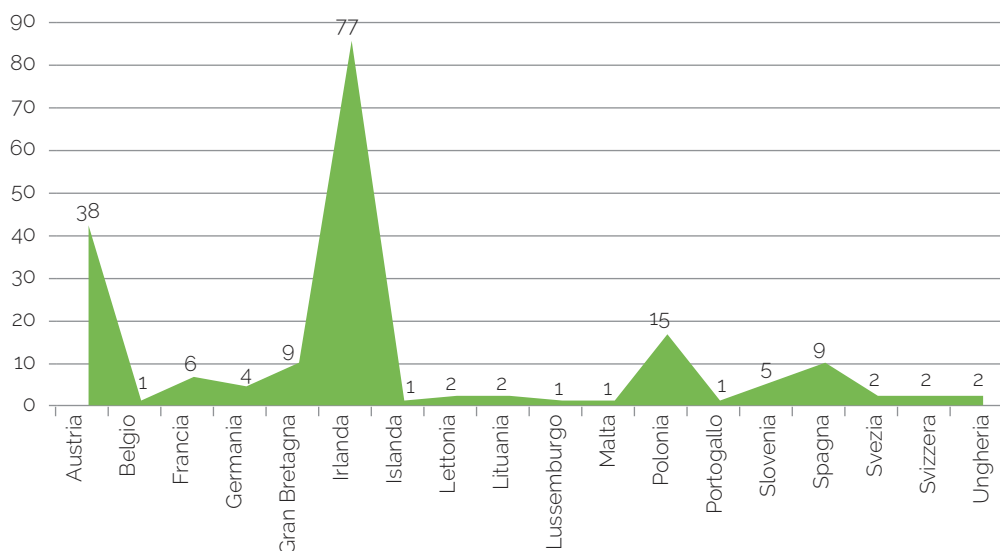
piloti titolari di licenze emesse dall'Italia e impiegati presso operatori extra UE.

Nel grafico sottostante sono riportati i dati in funzione della percentuale degli Stati coinvolti.

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

Sono inoltre stati rilasciati, nell'ambito di accordi con le altre Autorità Aeronautiche EASA, 178 certificati per il trasferimento dello Stato di rilascio di licenze di velivoli ed elicot-

teri. Nell'ambito di tale procedura sono state emesse 114 licenze a seguito di trasferimento in Italia da altro Stato dell'Unione europea.

Attestazioni per il trasferimento di Stato delle licenze aeronautiche in ambito EASA

STANDARDIZZAZIONE PER IL CONSEGUIMENTO DEL CERTIFICATO TRE/SFE E CRE; REFRESH SEMINAR PER IL RINNOVO/RIPRISTINO DEL CERTIFICATO TRE/SFE E CRE

Nel 2019 sono state erogate 64 giornate di formazione per l'aggiornamento dei piloti istruttori e/o esaminatori. Inoltre sono state rilasciate:

- 136 attestazioni di superamento esami teorici ATPL/CPL/IR
- 600 certificazioni di esaminatori
- 650 certificazioni di istruttori (TRI/FI/CRI/SFI)
- 9 esenzioni regolamentari.

Nel corso dell'anno si sono tenute complessivamente, presso le sedi ENAC di Roma e Milano Malpensa, 17 sessioni di esami teorici per licenze ATPL/CPL e abilitazione strumentale per velivolo ed elicottero, con una presenza media giornaliera di 50 candidati per ciascuna sessione (ogni sessione comprende 5 giorni di esame), con punte di 80 candidati presso la sede di Roma, per un totale di circa 250 presenze in media a sessione.

Quasi tutte le sessioni sono state svolte con programmazione di esami mattina/pomeriggio, aumentando di fatto il numero delle sessioni svolte.

Presso le sedi territoriali, con il supporto della Direzione Generale e l'impiego di un Ispettore di Volo, sono state svolte 29 sessioni di esame teorico per il rilascio di licenze non professionali di velivolo, elicottero e alianti, con una presenza media di 30 allievi per ogni sessione, con punte di 120 in alcune sedi (ad es. Milano Malpensa) per un totale di più di 1.500 candidati nell'anno.

Sono state inoltre predisposte le opportune modifiche al sistema esami affinché con l'inizio dell'anno 2020 il database fosse implementato secondo la modalità EASA ECQB6.

Nell'ottica della standardizzazione e omogeneità di gestione degli esami teorici, è proseguito lo studio finalizzato all'avvio della procedura informatizzata degli esami teorici per il conseguimento delle licenze non professionali di aeroplano, elicottero, alianti e pallone libero (LAPL e PPL) fino ad oggi gestiti in modo manuale.

Nell'ambito del processo di sostituzione delle licenze di alianti (SPL) da nazionali ad EASA, avviato nel 2018, sono state emesse 944 licenze in formato completamente elettronico. È stata inoltre attivata, nel portale procedimenti online la funzione per il rilascio iniziale delle licenze SPL (Aliante).

Relativamente al settore paracadutismo, ai sensi del D.M.467/92, del Regolamento ENAC "Rilascio e Rinnovo delle Licenze di Paracadutismo", emanato il 24/06/2013, emendato dal successivo Regolamento "Licenze di Paracadutismo" ed. III del 26/10/2015, nel 2019 sono state svolte, presso le Direzioni Aeroportuali con il supporto della Direzione Generale e l'impiego di un Ispettore di Volo, 2 sessioni di esame per il conseguimento della certificazione di Istruttori di Paracadutismo.

In tale contesto, sono stati inoltre rilasciati 2 Disciplinari di Scuola di Paracadutismo e ne sono stati rinnovati 7.

Sono stati avviati 4 procedimenti disciplinari nei confronti di piloti per violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione e sono state comminate 2 sanzioni.

In attuazione del Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" sono stati emessi 16 certificati di Esaminatore APR.

Albi/Registro del Personale di Volo

L'equipaggio degli aeromobili nazionali deve essere interamente formato da iscritti negli Albi e nel Registro.

L'ENAC provvede alla tenuta, gestione e aggiornamento degli Albi e del Registro del Personale di Volo, determinandone i requisiti di iscrizione, secondo quanto stabilito dal Codice della Navigazione e dal "Regolamento ENAC per le iscrizioni negli Albi e nel Registro del Personale di Volo". L'esercizio dell'attività professionale per tutto il personale di volo, italiano e straniero, è consentito solo a seguito dell'iscrizione subordinatamente al possesso di licenze, atte-

state e abilitazioni.

Il personale di volo comprende tre categorie con i relativi titoli professionali (art. 732 CdN): comandante, pilota, collaudatore, istruttore; tecnico di volo, tecnico di volo per i collaudi; assistente di volo. Il numero degli iscritti negli Albi e nel Registro si attesta intorno a 12.000 unità.

Il 2019 è stato un anno positivo per lo sviluppo del trasporto aereo, tendenza che trova riscontro anche nei dati riportati nella tabella seguente: nel corso dell'anno, infatti, le iscrizioni di piloti e assistenti di volo hanno registrato un incremento del 42,38% rispetto all'anno precedente.

ATTIVITÀ	2017	2018	2019
Iscrizioni Albo Piloti	166	185	199
Iscrizioni Tecnici di Volo	-	-	1
Iscrizioni Registro Assistenti di Volo	182	301	493
Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro	391	535	728
Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero	100	93	117
Sospensioni iscrizioni agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale	127	91	75
Revoche Sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale	44	27	42
Cancellazione Albi e Registro	314	1.432	70

Personale tecnico di manutenzione

Il personale autorizzato a emettere il certificato di riammissione in servizio (CRS) dopo manutenzione sui velivoli e sugli elicotteri deve essere qualificato e in possesso di apposita Licenza (Aircraft Maintenance License - AML o Licenza di Manutenzione Aeronautica - LMA) con elencate le appropriate abilitazioni (rating) e le limitazioni applicabili.

ATTIVITÀ 2019

- 107 Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) rilasciate e 265 rinnovate.
- 63 Certificati di Idoneità Tecnica nazionale (CIT) personale manutentore rilasciati e 79 rinnovati.

Controllore del traffico aereo e operatore FIS

Nel 2019 l'ENAC ha proseguito l'attività di rilascio, modifica e aggiornamento delle licenze dei controllori di volo (ATCL), degli studenti controllori (SATCL) e degli operatori del servizio informazioni volo (FIS), sia per gli aspetti legati direttamente alle licenze sia per quanto riguarda l'impiego di detto personale da parte degli ANSP (Air Navigation Services Providers). Nel 2019 l'ENAC ha effettuato:

- 36 rilasci ATCL;
- 14 rilasci per Studente (SATCL);
- 61 rilasci FISO;
- 1.773 aggiornamenti ATCL.

Le licenze ATCL e SATCL sono emesse dall'ENAC in formato elettronico con firma digitale. La procedura di distribuzione di tali licenze agli interessati è stata concordata

dall'ENAC con i fornitori di servizi ATS certificati e consente, in tempo reale attraverso una piattaforma dedicata, il download diretto via e-mail. Questo sistema costituisce una peculiarità unica in Europa e si colloca all'interno di un progetto di più ampio respiro iniziato nel 2012 che ha portato l'ENAC ad essere all'avanguardia nel settore consentendo di aggiornare/sostituire tutte le licenze dei controllori di volo in tempi brevissimi e senza oneri aggiuntivi.

Certificazione aeromedica

L'ENAC garantisce, attraverso l'Aeromedical Section (AMS), il presidio delle funzioni di sorveglianza aero-medica, contribuendo ad assicurare l'applicazione e il mantenimento dei migliori standard di sicurezza, come raccomandati nel settore dell'aviazione civile.

La funzione di oversight impegna l'AMS mediante:

- l'esecuzione di un'attività continua di auditing;
- il controllo delle certificazioni mediche rilasciate al personale titolare di una licenza aeronautica emessa dall'ENAC;
- il monitoraggio e la verifica a campione sui certificati medici e sulla documentazione clinica inviata dagli Esaminatori Aeromedici italiani ed esteri.

Nel 2019 sono state effettuate 45 visite ispettive dirette e audit documentali sui medici (Aeromedical Examiner - AME) e sui Centri Aero-medici (AeMC) certificati dall'ENAC per l'effettuazione delle visite e il rilascio dei certificati medici di Classe 1/2/3/LAPL e dei Rapporti Medici Cabin Crew.

Nel 2019, sono 148 gli AME certificati dall'ENAC e 3 gli AeMC.

Sono 37 i procedimenti di ricorso avverso il giudizio medico conclusi al 31 dicembre 2019.

Laddove richiesto l'AMS, in linea con il dettato normativo e secondo i principi di proporzionalità e adeguatezza, dispone per quel che riguarda il personale di volo e i controllori del traffico aereo (CTA) l'effettuazione di visite mediche addizionali, di prove o test medici in volo per i piloti e/o in ambiente operativo per i CTA e gli operatori FIS, la sospen-

sione del certificato o la semplice applicazione delle limitazioni, previste in caso di deferimento della decisione all'AMS da parte di un AME o di un AeMC.

Con l'obiettivo di un'ottimale gestione della sorveglianza, l'ENAC ha messo in atto anche un intenso programma di formazione diretta agli organi sanitari certificati, 8 sessioni formative per 80 AME, al fine di estendere quanto più possibile al target interessato l'utilizzo del software EMPIC-EAP® - modulo MED, una piattaforma condivisa in cui confluiscono tutte le visite aero-mediche effettuate da AME certificati dall'ENAC, in Italia e all'estero.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

In generale anche per il 2019, con un totale di 18 giornate formative, l'attività di aggiornamento e formazione rivolta a terzi ha rappresentato un task di rilievo per la sezione aeromedica, chiamata a partecipare attivamente ai moduli formativi del Corso Base di Medicina aeronautica e spaziale organizzato dall'Istituto di Perfezionamento e Addestramento in Medicina Aeronautica e Spaziale dell'Aeronautica Militare (IPAMAS), del Corso in Medicina aeronautica e spaziale offerto dall'Università di Padova, del Corso di Alta Formazione organizzato dal Centro Studi Trasporto Aereo Sicurezza e Ambiente sul tema "Fattore umano e sicurezza nelle organizzazioni complesse".

Per quanto riguarda l'attività di regolazione, nel corso del secondo semestre del 2019 è stato dato seguito ad un progetto di revisione normativa che, dopo il Regolamento Medico, la cui ultima edizione è stata adottata nel 2018, ha interessato la Circolare ENAC MED-01, il cui testo è stato aggiornato e adeguato al nuovo contesto regolatorio per

ciò che concerne le misure che gli operatori devono porre in essere per promuovere l'accesso del personale di volo e dei controllori del traffico aereo ai "Programmi di supporto", individuati quale misura di mitigazione del rischio di eventi correlati a una riduzione del benessere psicologico e della salute mentale del personale aeronautico.

PROGRAMMI DI SUPPORTO

L'attenzione dedicata alla tutela della salute mentale del personale di condotta è stata finalizzata in parte nelle disposizioni del Reg. (UE) n. 2018/1042 concernenti l'implementazione dei Programmi di supporto. Attraverso un dialogo costante con gli stakeholder (istituzioni pubbliche, associazioni di categoria, parti sociali, etc.), l'ENAC ha inteso fare tesoro dell'esperienza delle organizzazioni che hanno già sperimentato i programmi di supporto.

Mediante la pubblicazione della Nota Informativa ENAC NI-2020-02, si è inteso di fare chiarezza sugli ambiti di applicazione, che interessano domini diversi dell'aviazione, sui principi alla base del sistema, sui ruoli maggiormente coinvolti. È stata condotta un'analisi delle nuove competenze che si renderanno necessarie e, con esse, la formazione e le attività specifiche per le diverse figure professionali. A tal proposito, uno step fondamentale è l'istituzione del profilo professionale dello Psicologo dell'Aviazione, grazie all'attivazione di un canale di consultazione con il Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Psicologi (CNOP), per il riconoscimento congiunto di uno specifico profilo di lavoro, che prevede i requisiti professionali e curriculari per qualificare e riconoscere lo Psicologo dell'Aviazione (Delibera del CNOP del 22 novembre 2019). L'istituzione di tale profilo professionale è un risultato che fornisce un importante contributo alla sicurezza del volo, garantendo la condivisione delle conoscenze e la standardizzazione delle pratiche a beneficio della safety e del benessere del personale dell'aviazione civile. Un traguardo che deve essere sostenuto da una formazione idonea e da un aggiornamento costante dei professionisti coinvolti, chiamati a operare in un settore complesso come quello dell'aviazione e per i quali l'ENAC, in qualità di owner di processo per la materia specifica, ha avviato nell'anno iniziative formative anche in ambito accademico.

LE VISITE ISPETTIVE DA PARTE DI ORGANISMI INTERNAZIONALI

L'ENAC assicura le attività finalizzate alle visite di standardizzazione dell'ICAO e dell'EASA e il mantenimento degli accreditamenti EASA nei settori di competenza.

Ispezioni di Standardizzazione e Visite di Accreditemento EASA

Le ispezioni sono finalizzate a monitorare l'applicazione dei requisiti comuni riportando i risultati alla Commissione europea in accordo ai metodi di lavoro definiti nel Reg. (UE) n. 628/2013. Attualmente le ispezioni di standardizzazione sono condotte dall'EASA nei seguenti domini: aeronavigabilità, licenze per gli equipaggi, medicina aeronautica, operazioni di volo (incluso il dominio RAMP), gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea, simulatori di volo, aeroporti e il dominio SYS (Systemic Enablers for Safety Management).

Nel corso del 2019 sono state condotte dall'EASA 4 ispezioni di standardizzazione nei seguenti domini: operazioni di volo, licenze per gli equipaggi, medicina aeronautica, aeroporti.

Per quanto riguarda il dominio operazioni di volo, l'ispezione, condotta nel mese di ottobre è stata di tipo "mirato" (focused), in quanto ha riguardato il settore ala rotante, di maggiore criticità nei programmi europei sia per l'area CAT (Commercial Air Transport) che per quella SPO (Specialised Operations), comprendendo anche le operazioni cross-border (nel corso dell'ispezione, sono stati visitati 2 operatori di elicotteri). L'esito dell'ispezione ha confermato il significativo impegno messo in atto dall'ENAC nella riorganizzazione del settore, e i positivi risultati raggiunti, ed evidenziato anche alcune aree di miglioramento, legate all'efficacia delle attività di sorveglianza. Oltre a verificare l'adeguatezza delle attività di certificazione e sorveglianza, il team EASA ha condotto verifiche con esito positivo sull'implementazione del Piano di azioni correttive a seguito dell'ispezione di standardizzazione del 2017. Tra queste ultime riveste particolare importanza la procedura selettiva pubblica per l'assunzione a tempo indeterminato di un nuovo contingente di ispettori di volo sia per l'ala fissa che per l'ala rotante.

Le ispezioni relative alle licenze di volo e medicina aeronautica sono state condotte in modo combinato a novembre 2019, e hanno riguardato la verifica di rispondenza con i pertinenti requisiti del Regolamento basico (UE) n. 2018/1139 e del Regolamento (UE) n. 1178/2011. Mentre l'ispezione nel settore delle licenze di volo è stata di tipo "approfondito" (comprehensive), in quanto finalizzata a ve-

rificare la rispondenza con tutti i requisiti applicabili, quella nel settore di Medicina aeronautica, di tipo "mirato" (focused), ha riguardato soltanto la certificazione medica per gli equipaggi. Nel corso di queste ispezioni, al fine di acquisire ulteriori elementi sull'efficacia e adeguatezza del sistema di sorveglianza ENAC, sono state visitate alcune organizzazioni di addestramento al volo (ATO) e centri aeromedici. L'esito delle 2 visite è stato positivo, evidenziando un significativo miglioramento rispetto alle precedenti ispezioni. Inoltre nel corso dell'ispezione relativa al dominio licenze di volo, l'EASA ha introdotto per la prima volta in Italia una conversazione sulla risk awareness, ovvero il sistema di identificazione e gestione dei rischi a livello nazionale. Sebbene in questa prima fase di implementazione la finalità di questo colloquio è stata solo conoscitiva, l'esito ha comunque dimostrato che l'ENAC ha sviluppato un buon sistema di identificazione delle aree di rischio e gestione delle relative azioni di mitigazione attraverso l'ENAC Safety Plan, prendendo a riferimento il piano europeo "European Plan for Aviation Safety".

Infine nel mese di dicembre è stata condotta la prima ispezione di standardizzazione nel dominio aeroporti. L'ispezione, di tipo approfondito (comprehensive), aveva l'obiettivo di valutare la capacità dell'Autorità competente di esercitare le proprie responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza, attraverso verifiche sulla rispondenza ai pertinenti requisiti del Regolamento basico (UE) n. 2018/1139, Regolamento (UE) n. 139/2014 e Regolamento cosiddetto SERA (UE) n. 923/2012. Inoltre nel corso dell'ispezione sono stati visitati anche i gestori aeroportuali degli aeroporti di Roma Fiumicino e Napoli, ed è stato intervistato il personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e dell'ENAV. Al termine dell'ispezione il team EASA, pur rilevando alcuni punti di miglioramento, ha espresso apprezzamento per l'efficacia e il livello qualitativo del sistema di gestione e di sorveglianza dell'ENAC, confermando l'elevata professionalità e impegno del personale impiegato, oltreché un buon livello di collaborazione e coordinamento tra le diverse strutture dell'Ente.

In aggiunta alle ispezioni sopracitate, sono state svolte dall'ENAC le attività di follow-up finalizzate alla chiusura dei rilievi emersi nelle precedenti ispezioni. In particolare nel mese di dicembre 2019, l'ENAC ha provveduto a fornire, entro la data ultima concordata, le necessarie evidenze del completamento del Piano di Azioni Correttive concordato con l'EASA in esito all'ispezione di Standardizzazione nel

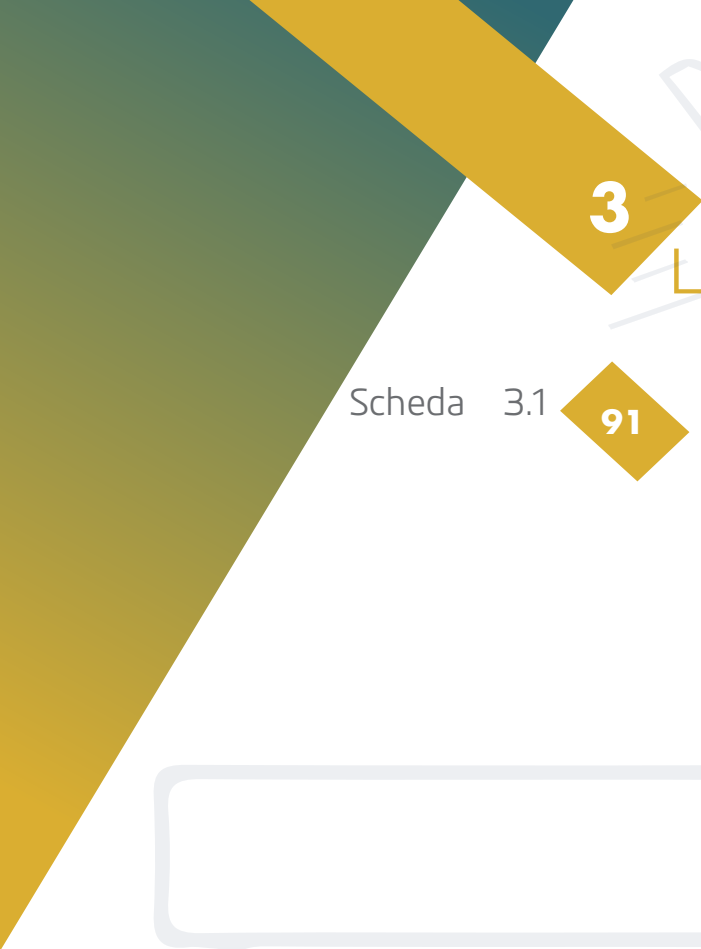
dominio aeronavigabilità ricevuta nel settembre 2017 che aveva interessato l'Ente e varie organizzazioni aeronautiche situate nel Lazio, Lombardia, Piemonte e Sardegna.

Visite nell'ambito del TCCA Sampling Inspection System (SIS) negli Stati membri UE

Nel mese di febbraio 2019, l'ENAC ha ricevuto la visita ispettiva di un team della TCCA (Transport Canada Civil Aviation) per verificare l'adeguatezza delle attività di certificazione e sorveglianza effettuate dall'ENAC sulle imprese

di manutenzione italiane, approvate secondo il Reg. (UE) n. 1321/2014, Allegato II (Part 145), che hanno ottenuto l'approvazione a operare secondo la CAR 573 dalla TCCA in accordo alle procedure incluse nell'accordo bilaterale tra EU-CANADA.

L'ispezione ha interessato le pertinenti strutture ENAC e due organizzazioni aeronautiche situate nel Lazio. L'esito dell'ispezione ha confermato l'elevato livello di standard assicurato dall'ENAC nell'espletamento delle suddette attività.



3

LA SECURITY



Scheda 3.1

91

La regolazione della security



LA REGOLAZIONE DELLA SECURITY

SECURITY

La Security è un ambito della sicurezza e consiste nell'attività di prevenzione, a salvaguardia dell'integrità dell'aviazione civile, da potenziali e intenzionali atti di interferenza illecita. La protezione preventiva viene raggiunta mediante la combinazione di misure di sicurezza, unitamente all'impiego di risorse umane adeguatamente formate e di sistemi per la rilevazione di articoli proibiti e sostanze esplosive.

Nel quadro normativo internazionale, per atti di interferenza illecita si intendono tutte quelle azioni che compromettono la sicurezza dell'aviazione civile, quali ad esempio:

- atti di violenza commessi a danno di persone a bordo di un aeromobile, tali da comprometterne la sicurezza in volo;
- introduzione di oggetti, sostanze in un aeromobile che possano distruggere o causare gravi danni tali da renderlo inefficiente al volo o che ne abbiano compromesso seriamente la sicurezza in volo;
- uso illecito e intenzionale di qualsiasi mezzo, sostanze o armi con le quali è possibile:
 - a. porre in atto violenze su persone presenti in aeroporto, tali da causare gravi danni personali;
 - b. distruggere o danneggiare seriamente strutture aeroportuali o aeromobili o interferire con lo svolgimento delle attività aeroportuali.

Nel corso dell'anno 2019 è proseguita l'attività volta ad armonizzare la normativa nazionale in materia di aviation security alle disposizioni adottate a livello europeo, in continua evoluzione.

A tal fine, è in corso la revisione del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS) per adeguarlo alle recenti disposizioni della Commissione europea (regolamenti di esecuzione (UE) del 23 gennaio 2019, n. 103, del 14 marzo 2019, n. 413, del 25 settembre 2019, n. 1583) che hanno modificato il regolamento basico (UE) 2015/1998 nonché la decisione del 23 gennaio 2019, n. 132, che modifica la decisione C(2015)8005 della Commissione.

In particolare, la modifica significativa apportata alla disciplina relativa al controllo dei precedenti personali dei soggetti che operano in ambito aeroportuale, ha reso necessario un confronto con le Amministrazioni interessate e con gli operatori del settore aeroportuale per esaminare la nuova normativa e individuare un percorso applicativo condiviso.

È stato inoltre avviato uno studio finalizzato a introdurre negli aeroporti commerciali nazionali l'utilizzo degli Explosive Detection Dogs (EDD) per lo screening delle merci e della posta. Si è osservato, infatti, nel settore cargo, che le squadre EDD sono in grado di effettuare lo screening delle merci più velocemente di qualsiasi dispositivo tecnologico, garantendo al contempo un alto grado di affidabilità poiché capaci di rilevare un'ampia varietà di esplosivi, generando una bassa percentuale di falsi allarmi.

A seguito del parere favorevole espresso dal CISA (Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti) nel corso della seduta del 26 giugno 2019, con disposizione del Direttore Generale ENAC del 4 luglio 2019, è stato approvato e reso esecutivo il nuovo testo del Programma Nazionale per il Controllo della Qualità (PNCQ), Edizione 4 del 26 giugno 2019, la cui revisione era stata avviata nel 2018.

È stata data esecuzione alla Circolare ENAC SEC-09 dell'8 novembre 2016 che, in applicazione di quanto previsto dai regolamenti dell'Unione, disciplina la figura professionale dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE con la nomina di una commissione chiamata a selezionare la figura professionale del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE limitatamente alla macro area B - fornitori conosciuti di provviste di bordo e forniture per l'aeroporto. Nel 2019, a seguito di procedure selettive, sono stati selezionati 18 validatori. In considerazione delle esigenze di mercato che hanno evidenziato la carenza di figure professionali necessarie per la formazione del personale addetto alla security, in attuazione di quanto previsto dalla Circolare ENAC SEC-01A/2017 in materia di certificazione degli istruttori di security, è stata nominata una commissione incaricata della valutazione delle istanze e dell'espletamento delle prove di esame.

Nel corso dell'anno, la Commissione ha esaminato 12 candidati istruttori di security.

Scheda 3.1 La regolazione della security

Apparati di sicurezza in ambito aeroportuale

Con disposizione del Direttore Generale ENAC del 17 settembre 2019, in un'ottica di semplificazione, gli apparati di sicurezza testati e valutati positivamente dai centri di test autorizzati e pubblicati sul proprio sito dall'ECAC (CEP NEWS <http://www.ecac-ceac.org/cep>) sono riconosciuti in Italia senza ulteriori formalità per l'impiego aeroportuale e sono pertanto idonei ad essere utilizzati negli aeroporti nazionali per l'effettuazione dei prescritti controlli di sicurezza.

Per le apparecchiature a raggi X permangono le verifiche di conformità del Comitato degli Esperti di cui all'articolo 6 del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datato 29 gennaio 1999, n. 85 e s.m.i.

Per i gestori aeroportuali e i soggetti interessati, sul sito web dell'ENAC sono disponibili gli elenchi delle attrezzature di sicurezza conformi che possono essere utilizzate per i controlli di security in ambito aeroportuale.

Le attrezzature devono rispondere ai requisiti previsti dal capitolo 12 del Reg. (UE) n. 2015/1998 e s.m.i. e dalla decisione della Commissione 2015/8005 e s.m.i.

Gli elenchi contengono:

- apparecchiature a raggi X
- apparecchiature EDS, ETD, SSc, MDE, EDSCB
- dispositivi di sicurezza LEDS - Dispositivi per lo screening di liquidi, aerosol e gel (LAG)

TIPOLOGIA APPARATI DI SICUREZZA

EDS - Explosive Detection Systems: Sistemi per il rilevamento di esplosivi

ETD - Explosive Trace Detection: Dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi

SSc - Security Scanners: Scanner di sicurezza

MDE - Metal Detection Equipment: Dispositivi per la rilevazione dei metalli

EDSCB - Explosive Detection Systems for Cabin Baggage: Sistemi per il rilevamento di esplosivi per bagaglio di cabina

LEDS - Liquid Explosive Detection Systems: Dispositivi per lo screening di liquidi, aerosol e gel (LAG).

Segnalazioni

Al fine di garantire il continuo monitoraggio delle procedure e misure di security applicate sugli aeroporti nazionali, nonché l'immediata attuazione di misure compensative in caso di carenze riscontrate, l'ENAC ha istituito un sistema di reporting di situazioni anomale in ambito di security.

I passeggeri, gli operatori e tutti i soggetti coinvolti nel trasporto aereo di persone, posta e merci, ma anche semplici cittadini, possono inviare all'ENAC, all'indirizzo di posta elettronica dedicato, segnalazioni su situazioni anomale riscontrate sugli aeroporti nazionali, relative a questioni di sicurezza (intesa come prevenzione di atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile).

Alcune segnalazioni vengono trasmesse anche attraverso il modulo online disponibile sul sito internet dell'Ente nella sezione Passeggeri.

Ciascuna segnalazione viene istruita, laddove possibile, a livello centrale altrimenti viene interessata la Direzione Aeroportuale di competenza la quale a sua volta si attiva presso gli operatori coinvolti (gestore, vettore aereo, handler, etc).

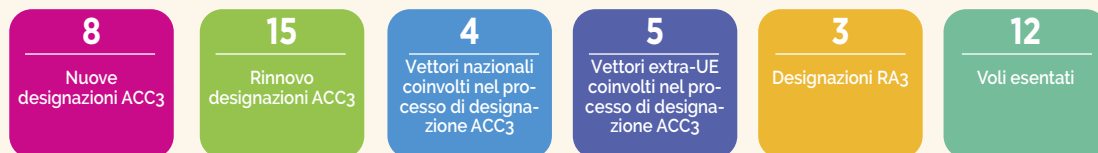
I riscontri vengono poi inoltrati al soggetto che ha trasmesso la segnalazione.

Tutte le segnalazioni sono trattate nel rispetto del principio di riservatezza.

La previsione di questo sistema si prefigge inoltre lo scopo di sensibilizzare e diffondere la cultura della sicurezza tra i passeggeri e tutti i soggetti che a qualsiasi titolo frequentano gli aeroporti, mettendo in evidenza la necessità di collaborare segnalando tutti gli episodi ogni qualvolta appaiano sospetti.

PROCEDURE DI SICUREZZA PER MERCI E POSTA TRASPORTATE NELL'UE DA PAESI TERZI (ACC3 E RA3)

Attività 2019



ACC3 - Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un Paese terzo.

RA3 - Agenti regolamentati dei Paesi terzi.

I dati sopra riportati sono da riferirsi agli operatori aerei amministrati dall'Italia, comprendenti, oltre agli operatori nazionali, anche alcuni operatori extra-UE assegnati all'Italia dal Reg. (CE) n. 748/2009 e ss.mm.ii.

Si evidenzia che, rispetto al 2018, l'attività nel suo complesso ha subito un forte incremento determinato dal maggior numero di aeroporti extra-UE da cui i vettori amministrati dall'Italia imbarcano merce diretta verso l'Unione europea.

Per quanto concerne i voli che è stato possibile esentare dagli obblighi ACC3, sia sulla base della normativa dell'Unione europea sia a seguito di analisi del rischio, il numero è lievemente diminuito. Ciò è anche determinato dal fatto che, con il passare del tempo, si è ampliato in tutta Europa il processo dell'attività ACC3: i vettori coinvolti e gli scali da cui provengono i voli sono entrati in via stabile all'interno della "catena di sicurezza" UE per ACC3/RA3/KC3.

AGENTI REGOLAMENTATI

Rilascio/Rinnovi Certificazioni	n. 52
Revoche	n. 10

MITTENTI CONOSCIUTI

Rilascio/Rinnovi Certificazioni	n. 14
Revoche	n. 7

FORNITORI REGOLAMENTATI

Rilascio Certificazioni	n. 10
-------------------------	-------

NUCLEO CENTRALE ISPETTIVO (NCI)

Il Nucleo Centrale Ispettivo è stato istituito per svolgere l'attività di controllo qualità e monitoraggio finalizzata a verificare la rispondenza delle misure di security applicate negli scali nazionali aperti al traffico civile a quelle stabilite dalle norme europee.

Attività 2019 NCI



Rispetto all'attività programmata a inizio anno si è registrato un incremento dovuto alla necessità di effettuare follow-up sulle ispezioni condotte ovvero particolari inchieste, ai sensi del Programma Nazionale per il Controllo della Qualità (PNCQ), al fine di circoscrivere la conoscenza delle cause della mancata applicazione di alcune misure di sicurezza e avviare il processo risolutivo. Sono state applicate le previsioni del PNCQ e del Reg. (UE) n. 18/2010 circa modalità e frequenze delle attività condotte dal NCI. Le attività del 2019, per le quali sono stati impiegati circa 740 giorni/uomo sul campo, hanno riguardato 25 aeroporti nazionali.

Sono stati effettuati circa 326 covert test di introduzione di articoli proibiti in area critica e 162 open test di verifica della capacità degli addetti alla security di individuare attraverso apparati RX articoli proibiti (IED) contenuti nel bagaglio a mano. Nel corso delle ispezioni effettuate nel 2019, sono state raccolte in apposita "Scheda Aeroporto" le informazioni essenziali sulle caratteristiche attinenti all'Aviation Security, in prosecuzione di analoga raccolta dati avviata nel 2018.

Tali schede contengono i dati essenziali riferiti alle singole ispezioni in ambito aeroportuale.

All'attività del NCI si affianca quella degli ispettori aeroportuali di security che, a livello locale, svolgono le ispezioni sulla base di un programma annuale.



4

GLI AEROPORTI

Scheda 4.1

95

La pianificazione e la realizzazione degli interventi infrastrutturali

Scheda 4.2

110

I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

LA PIANIFICAZIONE E LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Il 2019 ha visto la prosecuzione dei processi di competenza dell'ENAC volti a dotare tutti gli scali della rete nazionale di una pianificazione e/o di una programmazione delle opere necessarie per assicurare la capacità aeroportuale in relazione alle previsioni di crescita del traffico.

Se da un lato il 2019 per i piani di sviluppo è stato un anno con un numero contenuto di istruttorie condotte su nuovi Master Plan, poiché le principali attività sono state finalizzate ad affrontare la conclusione degli iter approvativi delle compatibilità ambientali ed urbanistiche (anche a causa di alcuni ricorsi), dall'altro la fase di rinnovo per i Contratti di Programma ha visto un significativo impegno, considerato che per la quasi totalità degli aeroporti il primo quadriennio si era concluso nel 2018, dopo l'approvazione dei nuovi modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Master Plan (Piani di sviluppo aeroportuali)

I Master Plan, la cui presentazione e redazione rientra tra gli obblighi convenzionali del gestore aeroportuale, costituiscono il principio di riferimento per il costante mantenimento dei livelli di capacità, di safety e di qualità dei servizi e rappresentano, al contempo, gli strumenti che individuano le principali caratteristiche degli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali, tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrut-

ture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti sul territorio. L'iter di approvazione dei Master Plan, regolato dalla L. n. 351/95, prevede che, a seguito dell'approvazione tecnica dell'ENAC, gli stessi vengano sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare (MATTM) e di conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Ad oggi la quasi totalità degli scali italiani è dotato di un Master Plan approvato tecnicamente dall'ENAC per cui sono in corso le diverse procedure ambientali e urbanistiche.

Al riguardo si registra un ulteriore rallentamento nello svolgimento delle procedure ambientali, anche a causa dei ricorsi che spesso vengono mossi contro gli atti emanati dagli Enti competenti da parte di realtà provenienti dal territorio, in forma singola o associata. Di fronte a tale dissenso, l'auspicio è che le procedure di dibattito pubblico, rese obbligatorie per i piani di sviluppo aeroportuali dall'entrata in vigore del DPCM n. 76/2018, possano aiutare a valutare lo scenario di sviluppo con maggior consenso da parte del territorio e dei portatori di interesse in senso lato, prima dell'approvazione del Master Plan.

Si rendono disponibili le tabelle relative ai piani di intervento con le specifiche di orizzonte temporale e gli importi delle opere con aggiornamento al 31 dicembre 2019.

Master Plan con procedura conformità urbanistica conclusa - iter completato al 31.12.2019			
Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	Master Plan al 2030	333,0
Bergamo*	SACBO SpA	Master Plan al 2015	187,5
Bolzano	ADB SpA	Master Plan al 2020	25,8
Cagliari	So.G.Aer. SpA	Master Plan al 2024	93,9
Catania*	SAC SpA	Master Plan al 2015	219,0
Genova	A.d.G. SpA	Master Plan al 2027	108,4
Roma Fiumicino Sud	ADR SPA	Master Plan al 2020	1.658,5
Pescara	SAGA SpA	Master Plan al 2020	33,5
Lamezia Terme	SACAL SpA	Master Plan al 2027	195,5
Pisa	TOSCANA AEROPORTI SpA	Master Plan al 2028	260,0
Torino	S.A.G.A.T. SpA	Master Plan al 2015	47,4
Venezia	SAVE SpA	Master Plan al 2021	630,0

*Nuovo Master Plan in procedura di VIA.

Master Plan con procedura conformità urbanistica conclusa - iter completato al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Firenze	TOSCANA AEROPORTI SpA	Master Plan al 2029	337,0
Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	Potenziamento infrastrutturale e operativo; Prolungamento della pista di volo RWY 15/33	14,0
Salerno	Aeroporto di Salerno SpA	Master Plan al 2025	39,8
Verona	Aeroporto Valerio Catullo SpA	Master Plan al 2030	134,0
Olbia	GE.A.SAR. SpA	Opere di Potenziamento delle infrastrutture di volo	29,5
Palermo	GE.S.A.P. SpA	Aree Terminali	60,0

Master Plan con procedura conformità urbanistica in corso al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bari	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2022	255,6
Olbia	GE.A.SAR. SpA	Master Plan al 2020	114,0
Palermo	GE.S.A.P. SpA	Master Plan al 2025	322,9
Taranto	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2025	55,1

Master Plan con provvedimenti di VIA emessi al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale e operativo	256,6
Milano Linate	SEA SpA	Master Plan al 2030	545,0

Master Plan con Procedure di VIA in corso al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Roma Ciampino	ADR SpA	Master Plan al 2044	80,6
Treviso	AERTRE SpA	Master Plan al 2030	53,2
Roma Fiumicino (medio periodo)	ADR SpA	Master Plan al 2030	4.800,0
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo SpA	Master Plan al 2030	113,1
Bergamo	SACBO SpA	Master Plan al 2030	435,2
Alghero	SOGEAAL SpA	Master Plan al 2025	13,0
Parma	SO.GE.A.P. SpA	Master Plan al 2023	20,8
Catania	SAC SpA	Master Plan al 2030	599,29

Master Plan con approvazione tecnica ENAC al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Milano Malpensa	SEA SpA	Master Plan al 2035	2.451,0
Napoli	GE.S.A.C. SpA	Master Plan al 2023	128,0
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	Master Plan al 2024	34,2

Master Plan in corso di istruttoria ENAC al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2030
Trapani	Air.Gest. SpA	Master Plan al 2025
Perugia	S.A.S.E. SpA	Piano di ottimizzazione e gestione delle infrastrutture al 2033
Rimini	AlRimum 2014 SpA	Master Plan al 2030

Master Plan non ancora presentati al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Ancona	Aerdorica SpA	Master Plan
Cuneo	GE.A.C. SpA	Master Plan

IL DIBATTITO PUBBLICO PROPEDEUTICO ALL'APPROVAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE ENAC

Con l'entrata in vigore del DPCM n. 76/2018 (attuativo delle previsioni dell'art. 22, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 e dell'art. 12 del D.Lgs. n. 104/2017) che ha introdotto l'obbligatorietà delle procedure di dibattito pubblico anche per le opere aeroportuali, il complesso iter approvativo dei piani di sviluppo degli scali italiani è stato innovato, prevedendo una fase di confronto con il territorio propedeutica all'approvazione in linea tecnica dell'ENAC alla VIA presso il MATTM e alla verifica di conformità urbanistica presso il MIT.

L'ENAC, già dal 2015, aveva avviato un processo di rulemaking interno, finalizzato a definire buone pratiche in materia di inclusione attiva dei portatori di interesse, quale misura di soluzione delle criticità procedurali e gestione del dissenso, a beneficio delle procedure autorizzative. A tal fine l'ENAC ha formato il proprio personale professionista su questi temi e ha promosso una sperimentazione proponendo un processo partecipativo nella fase precedente l'approvazione del Master Plan di un importante scalo nazionale, Bergamo, coinvolgendo i cosiddetti stakeholder essenziali (Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni contermini).

La procedura di dibattito pubblico prevista dal DPCM n. 76/2018 consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni.

Nel corso del 2019 l'ENAC ha condotto le riunioni propedeutiche alla definizione di almeno due Master Plan che, per poter essere approvati in linea tecnica e per poter iniziare la successiva VIA, dovranno attivare e condurre il dibattito pubblico ai sensi del DPCM n. 76/2018.

Sugli scenari di sviluppo di questi primi due scali, come si farà in futuro su tutti gli altri, l'ENAC ha fissato insieme alle società di gestione i contenuti della documentazione che sarà presentata nel corso del dibattito e ha analizzato i requisiti necessari per la selezione delle figure professionali, con esperienza specifica nel settore, che si occuperanno dell'organizzazione e della conduzione delle attività previste.



Scheda 4.1 La pianificazione e la realizzazione degli interventi infrastrutturali

I Piani Quadriennali di Intervento alla base dei Contratti di Programma

Nel corso del 2019, le società di gestione che avevano sottoscritto con l'ENAC il Contratto di Programma per il periodo 2015/2018 sono state sollecitate alla presentazione dei programmi di investimento per il quadriennio successivo 2019/2022; stessa azione è stata condotta nei confronti degli scali che ad oggi non avevano mai sottoscritto alcun Contratto di Programma.

Il processo di definizione degli investimenti all'interno del

nuovo quadriennio di riferimento è stato impostato attraverso un programma di incontri finalizzati ad un'istruttoria "in progress" condotta con le società di gestione.

Lo strumento tecnico capace di descrivere la consistenza e l'articolazione temporale degli investimenti infrastrutturali all'interno del Contratto di Programma è il Piano Quadriennale degli Interventi, comprensivo dei suoi allegati (schede A, B e C).

Di seguito il quadro riassuntivo dello status dell'iter approvativo dei Piani Quadriennali.

Piani Quadriennali di Intervento con documentazione approvata per il nuovo quadriennio regolatorio al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Periodo tariffario	Importo opere (Milioni di EUR)
Bari, Brindisi, Taranto, Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	2019-2022	98,5
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	2020-2023	157,5
Bergamo	SACBO SpA	2017-2020	113,2
Cagliari	So.G.Aer. SpA	2020-2023	36,7
Catania	SAC SpA	2017-2020	95,2
Genova	A.d.G. SpA	2020-2023	37,1
Firenze	TOSCANA AEROPORTI SpA	2019-2022	268,9
Pisa			92,8
Olbia	GE.A.SAR. SpA	2019-2022	128,7
Palermo	GE.S.A.P. SpA	2020-2023	85,5
Torino	S.A.G.A.T. SpA	2020-2023	45,3
Treviso	AerTre SpA	2019-2022	38,1
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	2020-2023	29,6
Verona	Aeroporto Valerio Catullo SpA	2020-2023	103,5

Piani Quadriennali di Intervento con documentazione in istruttoria o da presentare per il nuovo quadriennio regolatorio al 31.12.2019

Aeroporto	Gestore	Status	Importo opere (Milioni di EUR)
Alghero	SOGAAL SpA	da presentare	-
Ancona	Aerdorica SpA	in istruttoria	15,5
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo SpA	da presentare	-
Cuneo	GE.A.C. SpA	da presentare	-
Lamezia Terme	SACAL SpA	in istruttoria	20,9
Napoli	GE.S.A.C. SpA	da presentare	-
Perugia	SASE SpA	da presentare	-
Rimini	AiRimum 2014 SpA	da presentare	-
Salerno*	GE.S.A.C. SpA	da presentare	-
Trapani	Air.Gest. SpA	da presentare	-

* In data 24 ottobre 2019 è stato sottoscritto l'atto di fusione tra GESAC SpA e Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi SpA la cui efficacia è decorsa dal 1° novembre 2019.

Piani Quinquennali di Intervento di Contratti di Programma in deroga al 31.12.2019			
Aeroporto	Gestore	Sotto-periodo tariffario	Importo opere (Milioni di Euro)
Roma Fiumicino	ADR SPA	2017-2021	1.866,9
Roma Ciampino			39,7
Milano Linate	SEA SpA	2016-2020	313,0
Milano Malpensa			266,0
Venezia	SAVE SpA	2017-2021	533,5

La sostenibilità ambientale degli aeroporti

L'iter di approvazione dei Master Plan è regolato dalla L. n. 351/95. Tale norma prevede che a seguito dell'approvazione tecnica dell'ENAC il documento di programmazione venga sottoposto alla valutazione di compatibilità ambientale presso il MATTM e di accertamento di conformità urbanistica presso il MIT. Ad oggi la quasi totalità degli scali italiani è dotata di un Decreto o di un provvedimento direttoriale di compatibilità ambientale emesso dai Ministeri competenti.

Tali provvedimenti sanciscono la compatibilità ambientale dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, a condizione che si ottemperi a una serie di prescrizioni emanate dal MATTM e dal Ministero per i Beni e le attività culturali e per il turismo.

L'ENAC nell'esercizio del proprio mandato è costantemente impegnato ad assicurare il rispetto dei provvedimenti sopra citati. Al riguardo nel 2019 sono state avviate molteplici verifiche che hanno interessato gli scali di tutto il territorio nazionale.

In particolare sono stati siglati accordi tecnici con le amministrazioni locali e le Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale al fine di:

- monitorare gli indicatori ambientali nelle fasi di realizzazione delle opere e di esercizio dell'aeroporto;
- assicurare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione previste.

La stessa attenzione per gli aspetti di sostenibilità ambientale degli aeroporti viene posta in un altro strumento programmatico valutato dall'Ente: il Contratto di Programma.

Nell'ambito dei Contratti di Programma vengono redatti i Piani di Tutela Ambientale, secondo le indicazioni della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il Piano di Tutela Ambientale è uno strumento di pianificazione che ha come finalità quella di determinare un miglioramento costante del livello ecologico dell'aeroporto che si esplica attraverso il raggiungimento di determinati indicatori ambientali.

Nel 2019 l'ENAC ha approvato diversi Piani di Tutela Ambientale, di questi la quasi totalità sono in seconda applicazione, in quanto le società di gestione dispongono già di Contratto di Programma. In seconda applicazione, l'Ente ha richiesto degli indicatori più sfidanti al fine di uniformare il livello delle prestazioni ambientali della rete aeroportuale italiana e assicurare un continuo miglioramento.

Voli suborbitali - Spazioporto

Negli ultimi anni, a livello internazionale, si è registrato un crescente interesse per le attività dei voli spaziali. In tale contesto, il Governo italiano ha inteso promuovere lo sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale e l'accesso autonomo allo spazio, nella considerazione che "spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese".

Con volo suborbitale commerciale si intende una tipologia di trasporto di persone e cose, effettuato mediante uno speciale veicolo in grado di arrivare ai limiti dello "spazio esterno".

Con l'Atto di indirizzo MIT n. 354 del 10 luglio 2017, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato l'ENAC quale Autorità competente per lo sviluppo del quadro normativo nazionale in materia di trasporto commerciale suborbitale.

L'ENAC ha concentrato la sua azione principalmente su due ambiti di interesse tra loro correlati: l'individuazione del sito aeroportuale presso il quale realizzare il primo spazioporto italiano e lo sviluppo di un quadro regolatorio nazionale di riferimento.

Per quanto riguarda il primo punto, a seguito di un processo di pianificazione strategica e di selezione dei differenti siti aeroportuali, nonché sulla base di specifici criteri tecnico-operativi individuati dall'ENAC, con l'Atto di indirizzo del MIT n. 20 del 9 maggio 2019, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato l'aeroporto di Taranto Grottaglie quale sito per la realizzazione del primo spazioporto in Italia.

Scheda 4.1 La pianificazione e la realizzazione degli interventi infrastrutturali

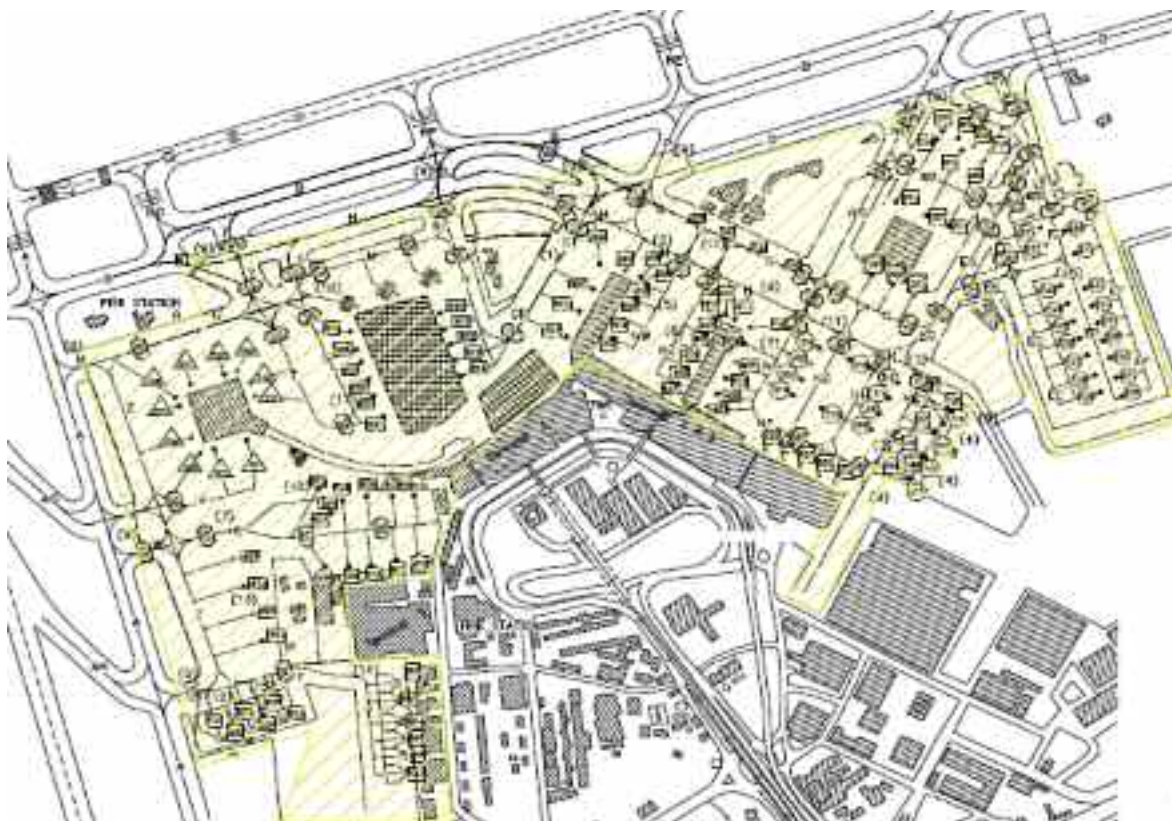
Per l'identificazione dei requisiti regolamentari di riferimento per la realizzazione e l'esercizio dello spaziorporto, l'ENAC ha costituito un apposito gruppo di lavoro interdisciplinare che ha visto coinvolte professionalità provenienti dai diversi settori di interesse, tra cui ENAV, ASI (Agenzia Spaziale Italiana) e rappresentanti dell'Industria nazionale. Il gruppo di lavoro ha prodotto una prima versione di tale Regolamento attualmente sottoposto all'iter normativo/procedurale seguito per la pubblicazione della normativa da parte dell'ENAC.

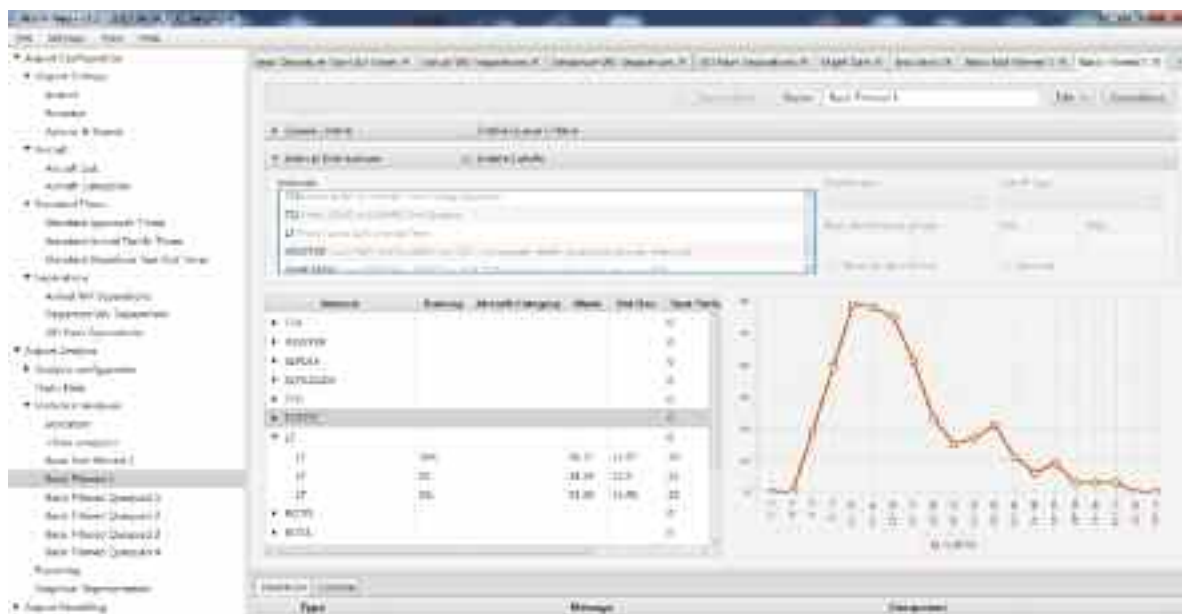
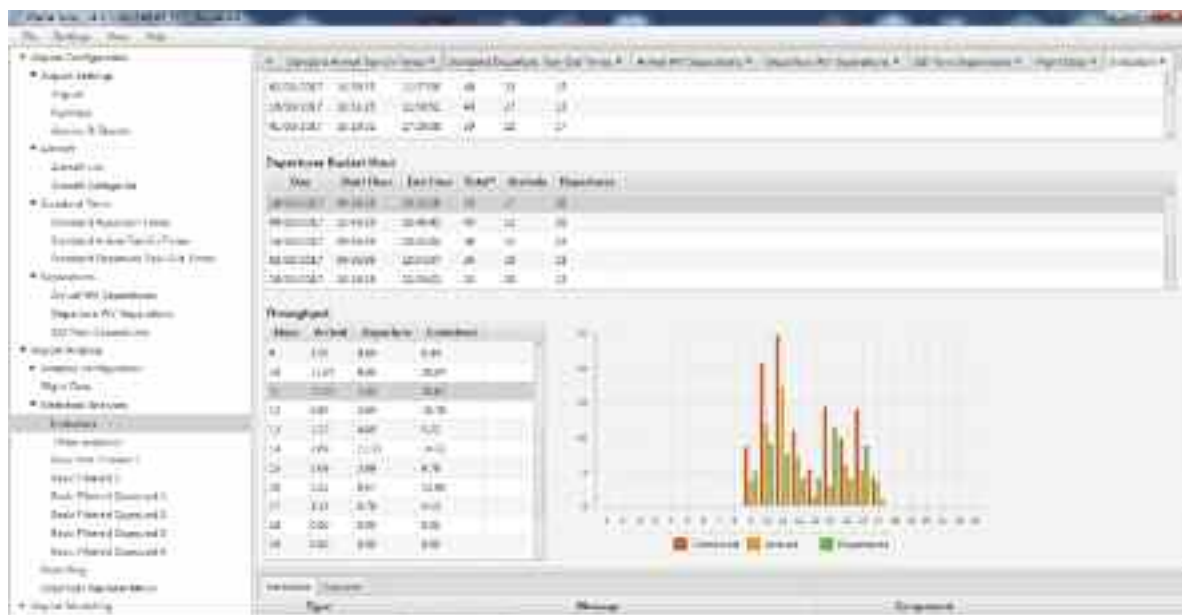
L'operatività delle infrastrutture aeroportuali

Nel 2019 è proseguita l'attività connessa all'operatività delle infrastrutture aeroportuali. In particolare, sono state messe in atto azioni strategiche per l'Ente finalizzate al raggiungimento di obiettivi sfidanti che hanno riguardato anche la ricerca avanzata su modelli previsionali quantitativi per l'esame dell'incidentalità aeroportuale in relazione ai volumi di traffico e ai dati meteorologici di lungo periodo. Sono state, inoltre, individuate strategie di mitigazione mediante l'utilizzo di sistemi di arresto ingegnerizzati EMAS (Engineered Material for Arresting Systems) e i criteri per lo sviluppo di un programma nazionale di installazione sui principali aeroporti.



Sempre nel 2019 sono stati consolidati i modelli di analisi di capacità di cui l'Ente si è dotato, al fine di esaminare i vari sistemi aeroportuali, tra cui l'aeroporto di Roma Fiumicino, giungendo alla possibilità di analizzare i dati operativi giornalieri e individuare i potenziali latenti dei diversi sottosistemi (sistemi piste, apron, terminal e sistema della sosta). È stato inoltre portato a termine il lungo lavoro di validazione del software Piata Neo di Eurocontrol che l'ENAC ha condotto in collaborazione con ENAV e Sapienza Università di Roma.





LENAC ha assicurato il presidio dei consessi normativi internazionali e nazionali e il monitoraggio dei programmi internazionali, in particolare in ambito EASA, ICAO, ECAC ed Eurocontrol garantendo la cooperazione con altre Istituzioni sulla scorta di specifici piani, programmi e accordi stabiliti. Con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, ad

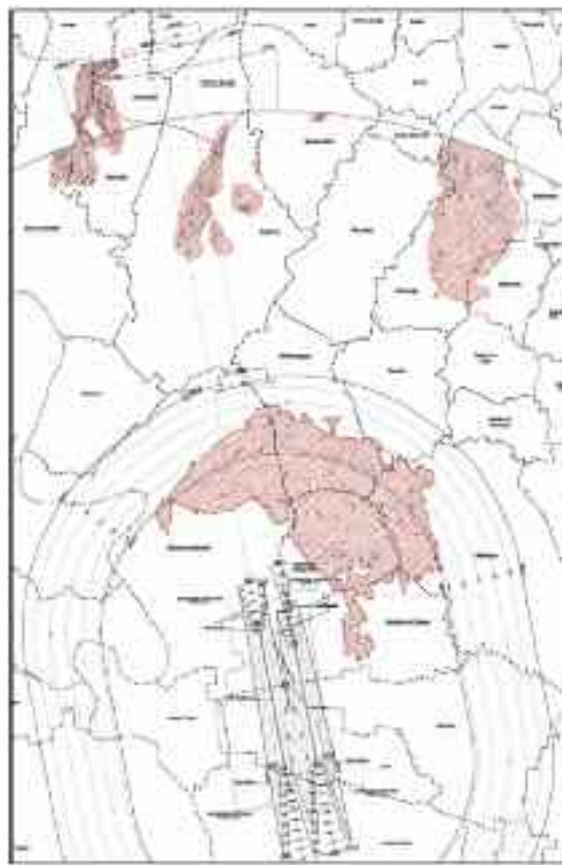
esempio, nell'ambito più ampio dell'implementazione della normativa comunitaria innovata con la pubblicazione del Reg. (UE) n. 2018/1139, sono proseguite le attività finalizzate alla rideterminazione dei livelli di protezione per l'antincendio e il soccorso da assicurarsi sugli aeroporti in base alle esigenze di traffico presenti e future.



Grande impegno è stato inoltre dedicato al coordinamento di tutte le attività riguardanti il fondamentale segmento della realizzazione delle opere pubbliche aeroportuali costituito dal collaudo tecnico amministrativo e dalla certificazione di agibilità. Attraverso la nomina di oltre 100 Commissioni di Professionisti, l'ENAC ha garantito, nei limiti stabiliti dalle procedure dell'Ente, il collaudo dei lavori e la messa in esercizio di numerosissime opere aeroportuali rilevanti, tra cui piste di volo, terminal passeggeri, impianti aeroportuali, sistemi di aiuti visivi luminosi e radio aiuti aeroportuali.



Allo stesso modo, nel 2019 è continuata l'attività di predisposizione delle mappe delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti con le limitazioni relative agli ostacoli e ai potenziali pericoli per la navigazione aerea per gli aeroporti di Napoli e Firenze. Sempre sul fronte degli ostacoli aeroportuali è stato eseguito un intenso lavoro per



valutare la compatibilità di quasi 1.000 ostacoli permanenti con il regime vincolistico vigente e sono stati emanati i relativi provvedimenti di autorizzazione/attenuazione o di diniego del vincolo.

Anche nel 2019 le strutture tecniche dell'Ente hanno effettuato le valutazioni sulle procedure di volo non standard e satellitari, sulla definizione della capacità slot relativamente alle stagioni winter e summer, sulle limitazioni e sulle deroghe per i servizi di assistenza a terra.

La progettazione aeroportuale

Nel 2019 sono stati conclusi dall'ENAC oltre 164 iter istrut-

tori. Di seguito i progetti più significativi approvati o in corso di esecuzione.

Aeroporto di Roma Fiumicino

Sistema aerostazioni area-est opere di completamento delle infrastrutture land side e air side del sottosistema aerostazioni lato est lotti b2 e 3



I lavori in progetto, che rientrano nel più ampio intervento di completamento delle infrastrutture land side e air side del sottosistema aerostazioni lato est (c.d. hub - est), riguardano il complesso delle opere strutturali, architettoniche e impiantistiche necessarie per:

- 1) la realizzazione dell'ampliamento del terminal 1 (ET1) (stralcio 3), costituito da un corpo di fabbrica che si svilupperà nella zona ovest dell'esistente aerostazione, nell'area che una volta era occupata dal terminal 2. Tale corpo si articolerà su tre livelli fuori terra (quota +1,30, quota +6,20 e quota +11,05) più una porzione di piano interrato e ospiterà:
 - una porzione dell'impianto di smistamento bagagli in arrivo e un'unità di condizionamento, al piano interrato;
 - l'ampliamento della sala arrivi, a quota +1,30, in cui saranno installati ulteriori 3 isole bagagli in consegna;
 - i controlli di sicurezza, un'ampia area destinata alla sosta passeggeri in attesa per l'imbarco, l'area di circolazione passeggeri e l'area commerciale, a quota +6,20;
 - le sale vip e il punto di arrivo dei passeggeri dalla ferrovia, a quota +11,05;
- 2) la realizzazione del nodo di imbarco D (NID) e la riqualifica dell'area d'imbarco C (AIC) (stralcio 4).

Per la realizzazione degli interventi è stato previsto un impegno economico complessivo di € 180.774.902,44, di cui € 147.598.259,56 per lavori e costi per la sicurezza e € 33.176.642,88 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Aeroporto di Bergamo

Ampliamento Terminal Fase 1



I lavori in progetto, che rientrano nel più ampio intervento di ampliamento del terminal denominato "4 fasi", riguardano il complesso delle opere strutturali, architettoniche e impiantistiche necessarie per la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica che si svilupperà nella zona ovest dell'esistente aerostazione, in continuità al terminal. Il nuovo corpo si articolerà su due livelli fuori terra più una porzione di piano ammezzato e ospiterà l'ampliamento della sala arrivi Schengen e il nuovo canale sanitario (al piano terra), nonché il traffico passeggeri Schengen in partenza. In particolare sono previsti 6 gate di imbarco, l'installazione di 2 nuove circoline per la riconsegna bagagli, un nuovo edificio destinato al canale sanitario, gli uffici per l'ENAC e per gli altri Enti di Stato, le aree commerciali e servizi per i passeggeri.

Per la realizzazione dell'intervento è stato previsto un arco temporale di 690 giorni naturali e consecutivi, articolato su 2 fasi, e un impegno economico di € 30.473.140,15, di cui € 25.735.000,00 per lavori e costi per la sicurezza e € 4.738.140,15 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Aeroporto di Verona

Ampliamento e riqualificazione terminal

Nel 2019 è stato approvato il progetto esecutivo di ampliamento e riqualifica del terminal partenze dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona.

Due nuovi volumi, in aderenza all'attuale struttura, concorrono alla riconfigurazione e riqualificazione architettonica dei prospetti principali, in air side e in land side, "ricucendo" il lato partenze e il lato arrivi. Interventi di ristrutturazione e restyling interno daranno un nuovo volto agli spazi, migliorando i livelli di servizio al passeggero e proponendo ambienti fortemente riqualificati sotto il profilo architettonico.

È ampliato e riorganizzato il livello interrato ad uso dei magazzini per le aree commerciali, dei locali di servizio e dei servizi igienici. Vengono ampliate e riqualificate la hall partenze e l'area check-in. I controlli di sicurezza sono spostati al piano primo e vengono incrementate le linee di controllo. L'area del BHS viene demolita e ricostruita; l'impianto esistente

viene modificato e implementato. Al piano primo sono previste due nuove sale partenze, la prima, con 4 gate, per imbarchi, transiti e sbarchi Schengen, la seconda, con 2 gate, per imbarchi e transiti Schengen o extra-Schengen (e relativa postazione per il controllo passaporti).

In air side vengono realizzati 3 bridge e torrini terminali, predisposti per il futuro inserimento dei pontili mobili. L'importo dei lavori ammonta a € 52.785.836,27 di cui € 2.850.000,00 per oneri per la sicurezza.



Aeroporto di Pisa

Ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri

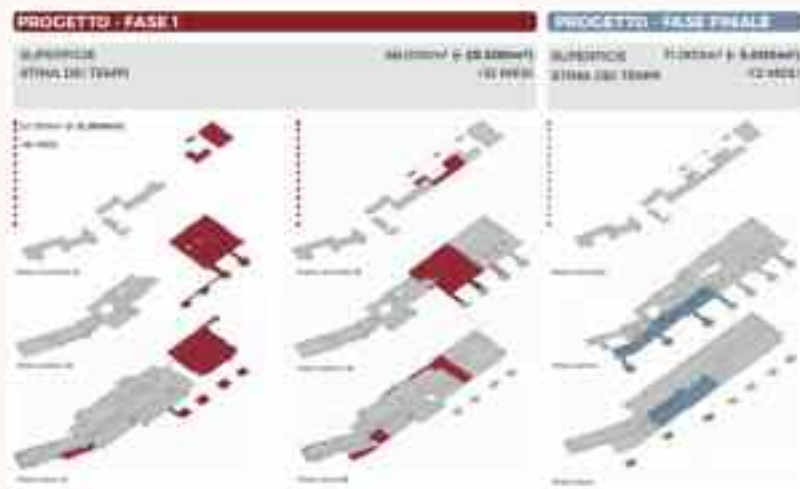
Nel 2019 è stato approvato il progetto preliminare di "Ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri".

Il progetto propone una serie di interventi di ristrutturazione e ampliamento del terminal esistente attraverso quattro fasi di realizzazione che modificheranno progressivamente l'assetto funzionale dell'edificio, rispettivamente: al 2020 (Fase 1A), al 2021 (Fase 1B), al 2024 (Fase 2), al 2028 (Fase 3).

È previsto il restyling interno ed esterno del terminal, con il miglioramento del livello del servizio offerto al passeggero. Si interviene sul terminal mediante "ricucitura" architettonica e funzionale delle diverse parti del terminal, realizzate in tempi diversi, riqualificando prospetti e spazi anche sotto il profilo architettonico.

L'ampliamento prende il via dalla realizzazione di un volume ad est dell'attuale terminal, per poi proseguire gradualmente verso ovest, con la realizzazione di nuovi volumi che prevedono anche la completa demolizione di aree esistenti (tra cui l'area di restituzione bagagli, realizzata nella precedente Fase 0). Nel corso delle diverse fasi vengono progressivamente realizzati 7 torrini e bridge per l'imbarco a piedi dei passeggeri, con predisposizione per imbarco contact. Strutture a terra e in elevazione, aventi carattere provvisorio, realizzate nella Fase 1A, per la gestione dei flussi passeggeri, vengono rimosse nella successiva Fase 1B. L'attuale piano mezzanino viene mantenuto, riqualificato e prolungato per essere utilizzato quale connettivo arrivi. L'intervento, nel suo complesso, prevede un ampliamento di tutti i sottosistemi funzionali del terminal, con la realizzazione parallela di spazi commerciali. Tre dei sette bridge sono articolati su tre corridoi, due dei quali collegano le gate room con il torrino, l'altro collega il torrino con il mezzanino.

L'importo dei lavori ammonta a € 61.800.000,00 di cui € 1.800.000,00 per oneri per la sicurezza.



Fasi di realizzazione



Sala partenze

Aeroporto di Bologna

Ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri

Nel 2019 è stata avviata la progettazione esecutiva per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri di Bologna.

L'aeroporto di Bologna è dotato di un Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che ha subito un lungo iter approvativo conclusosi nel 2016. Durante tale periodo il traffico sullo scalo è cresciuto notevolmente, generando esigenze infrastrutturali differenti che hanno richiesto l'aggiornamento dello stesso, con una nuova proiezione di sviluppo al 2030 e una nuova programmazione degli interventi.

Attualmente l'aerostazione si presenta come un ambiente funzionale che, tuttavia, nelle ore di picco presenta problemi di saturazione in alcune aree specifiche quali gate di imbarco, spazi di circolazione air side, controlli passaporti, area commerciale air side.

Il Progetto di ampliamento ha così l'obiettivo di fornire le superfici necessarie a sanare tutte le criticità presenti e ad aumentare, al contempo, la capacità dell'area partenze in ambito air side, nel medio periodo, mediante un nuovo e diverso assetto dell'attuale aerostazione passeggeri e dei piazzali aeromobili adiacenti, attraverso i seguenti interventi:

- realizzazione di un nuovo molo partenze/arrivi per i passeggeri;
- ampliamento delle superfici dell'aerostazione esistente;
- ristrutturazione dell'aerostazione sia da un punto di vista funzionale che architettonico;
- implementazione delle reti impiantistiche in funzione della nuova configurazione dell'aerostazione;
- realizzazione dei boarding bridge e torrini di collegamento al piazzale aeromobili per garantire la piena funzionalità dell'edificio;
- armonizzazione degli spazi interni e all'esterno dell'aerostazione da un punto di vista architettonico per garantire un linguaggio architettonico univoco;
- realizzazione di una nuova configurazione dei piazzali aeromobili e relative vie di rullaggio adiacenti all'aerostazione.



Scheda 4.1 La pianificazione e la realizzazione degli interventi infrastrutturali

Con la realizzazione del nuovo molo si potenziano gate di imbarco sia a contatto che remoti. Questo nuovo fabbricato viene concepito per essere un'infrastruttura flessibile, capace di gestire sia il traffico Schengen sia quello extra-Schengen, massimizzando l'efficienza operativa e la capacità nei momenti di picco.

L'ampliamento del terminal ridefinisce gli spazi destinati al passeggero con la realizzazione di una sala partenze ben più ampia dell'attuale, raggiungibile mediante un percorso riqualificato attraverso le attività commerciali.

Gli interventi air side da effettuare sulle taxiway e sui piazzali includono rilevanti opere di riqualifica, demolizione e ricostruzione di pavimentazioni, comprensivi di nuovi cavidotti, rete idraulica, AVL (Aiuti Visivi Luminosi). Inoltre si prevede la realizzazione di una nuova taxilane e la riconfigurazione dei parcheggi degli aeromobili, che vengono disposti sul lato nord e sud del nuovo molo.

Gli interventi previsti investono l'aerostazione esistente, lato air side, nella sua quasi totale interezza, coinvolgendo contemporaneamente diverse zone ai diversi piani.

Le opere progettate, pertanto, saranno realizzate secondo una ben precisa scansione temporale con una successione cronologica che riguarderà l'edificio per parti, in modo da mantenere costantemente in esercizio l'aerostazione garantendo:

- sufficienti e adeguati livelli di servizio ai passeggeri - LOS - durante le fasi di lavoro;
- adeguati livelli di safety e security aeroportuale.

L'importo dei lavori da progetto definitivo ammonta a circa 109 milioni di Euro comprensivi degli oneri per la sicurezza.



Il monitoraggio degli interventi aeroportuali (MIA)

Il sistema informatico MIA, messo in esercizio dall'ENAC nel 2015, consente il monitoraggio dell'avanzamento, temporale ed economico, degli interventi realizzati sulle infrastrutture aeroportuali, in attuazione degli impegni assunti dalle società di gestione nei Contratti di Programma.

Il MIA ha come anagrafiche di base quelle relative alle convenzioni aeroportuali, ai Contratti di Programma, ai piani degli interventi e agli interventi inclusi in questi ultimi. I piani degli interventi presentano in allegato varie schede che ne costituiscono parte integrante, dove sono rappresentati gli interventi, le relative categorie, le previsioni di spesa distinte per anno e la tipologia di finanziamento.

Nei primi anni di monitoraggio degli interventi tramite il si-

stema MIA, i gestori aeroportuali hanno operato un aggiornamento dei dati di avanzamento in corrispondenza dei monitoraggi cosiddetti istituzionali, due volte l'anno. Con l'affermarsi della validità del sistema e la decisione del MIT di alimentare il portale "Opencantieri" con i dati del MIA, è divenuta sempre più pressante la necessità di aggiornare con continuità gli avanzamenti dei lavori aeroportuali; ciò ha evidenziato l'improcrastinabile esigenza di un inserimento/aggiornamento continuo e tempestivo in MIA degli interventi, degli Stati Avanzamento Lavori (SAL) e delle somme a disposizione relativi ai Contratti di Programma monitorati. Relativamente all'avanzamento delle opere aeroportuali, nell'anno 2019, l'ENAC ha effettuato i monitoraggi con consuntivo al 2018 per gli aeroporti riportati di seguito.

Aeroporti con Contratto di Programma in deroga (consuntivo 2018)

- Milano Linate e Malpensa - SEA SpA
- Roma Ciampino e Fiumicino - ADR SpA
- Venezia - SAVE SpA

Aeroporti con Contratto di Programma ordinario sottoscritto ai sensi del D.L. 133/2014

- Bergamo - SACBO SpA
- Bologna - Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA
- Cagliari - SOGAER SpA
- Catania - SAC SpA
- Firenze e Pisa - Toscana Aeroporti SpA
- Genova - Aeroporto di Genova SpA
- Lamezia Terme - SACAL SpA
- Napoli - GESAC SpA
- Olbia - GEASAR SpA
- Palermo - GESAP SpA
- Torino - SAGAT SpA
- Trieste - Aeroporto FVG SpA
- Verona - Aeroporto Valerio Catullo di Verona SpA

Scheda 4.2 I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

I FINANZIAMENTI COMUNITARI
PER LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

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

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

In tale contesto, l'ENAC è impegnato nella gestione del Piano di Azione e Coesione (PAC) che, attraverso l'utilizzo di risorse economiche nazionali, sostiene la realizzazione di alcuni interventi prioritari per lo sviluppo del Paese precedentemente inseriti nella Programmazione FESR 2007-2013.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Amministrazione responsabile della gestione degli interventi finanziati dal PAC, con un atto di convenzione ha attribuito all'ENAC il ruolo di Organismo Intermedio, trasferendo direttamente ed esclusivamente all'Ente la responsabilità propria dell'Autorità di Gestione (AdG) per la gestione degli interventi aeroportuali ammessi a finanziamento, ai sensi del Reg. (CE) n. 1083/2006.

In particolare l'ENAC, nell'esercizio delle funzioni dell'AdG svolge le attività connesse alle procedure di selezione, gestione, rendicontazione e monitoraggio finanziario, proce-

durale e fisico degli interventi ammessi a finanziamento, nonché al controllo sul corretto utilizzo delle risorse, assicurando un adeguato raccordo con l'Autorità di Gestione.

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

Per quanto riguarda l'aeroporto di Bari si tratta di interventi di riqualifica delle pavimentazioni dei raccordi C e D e dei piazzali di sosta degli aeromobili, dell'implementazione e installazione degli impianti di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) e l'adeguamento delle infrastrutture di volo al regolamento RESA (Runway End Safety Area) e prolungamento della pista.

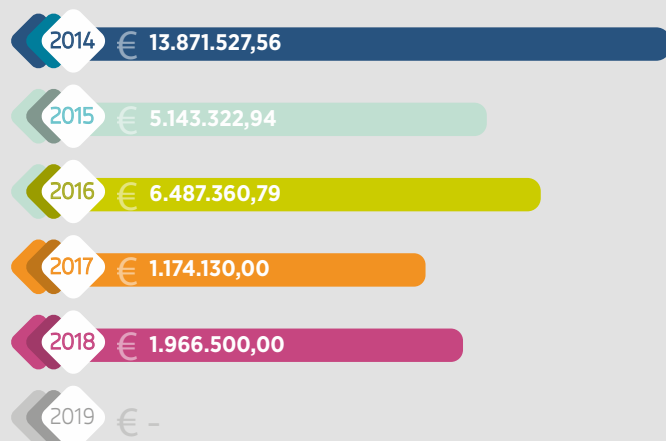
Tutti gli interventi sono in corso di realizzazione/collaudato e si prevede la chiusura della programmazione entro il 2020.

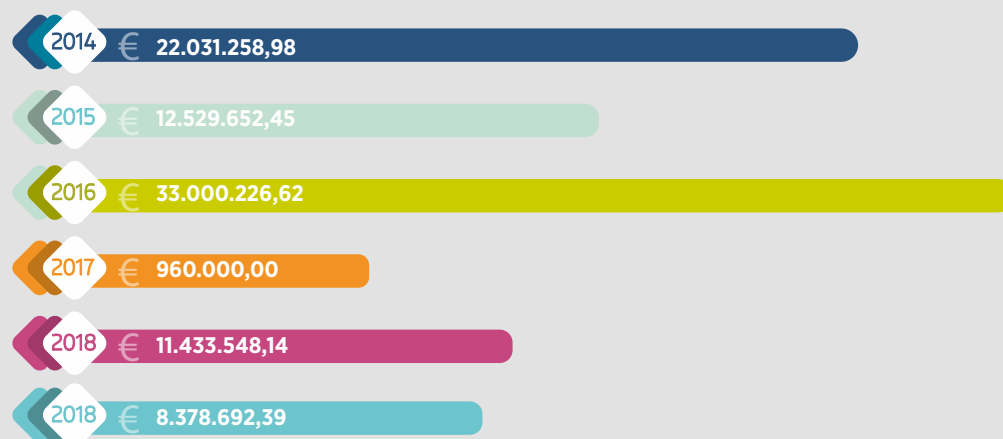
Inoltre, l'Ente nel corso del 2019 ha stipulato, con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e il Commissario straordinario per la ricostruzione e Aeroporto di Genova SpA, una Convenzione per lo sviluppo dell'Aeroporto di Genova e di tutto il territorio ligure che consentirà di migliorare i livelli di qualità dei servizi resi al passeggero, del comfort e della puntualità, grazie anche agli interventi previsti nel campo dell'intermodalità.

Nell'ambito dei finanziamenti pubblici previsti dal Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, sono state stipulate, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Convenzioni per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sugli aeroporti di Cagliari, Olbia e Parma.

Risorse finanziarie per tipologia di aeroporto

Aeroporti del Mezzogiorno (solo risorse comunitarie)



**Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno
(solo risorse nazionali)**

**Aeroporti collocati sull'intero territorio nazionale, compreso il Mezzogiorno
Reti TEN-T Commissione europea (solo risorse comunitarie)**


5

LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Scheda 5.1

113

Le compagnie aeree nazionali

Scheda 5.2

117

Gli accordi aerei con Paesi extra UE

Scheda 5.3

118

La tutela del diritto alla mobilità

Scheda 5.4

121

Le gestioni aeroportuali

Scheda 5.5

125

I Contratti di Programma

Scheda 5.6

128

La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

LE COMPAGNIE AEREE NAZIONALI

Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 (Regolamento), recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, individua due tipologie di imprese, quelle che intendono operare con aeromobili con più di 19 posti o con massa massima al decollo superiore a 10 tonnellate (vettori c.d. di categoria A) e quelle che intendono operare con aeromobili con meno di 20 posti o con massa massima al decollo inferiore a 10 tonnellate (vettori c.d. di categoria B).

Il Regolamento stabilisce che l'attività aerea commerciale possa essere effettuata solo da imprese titolari di una licenza d'esercizio di trasporto aereo (licenza), ossia l'abilitazione che consente a un'impresa di effettuare attività di trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci; definisce, inoltre, i requisiti organizzativi ed economico-finanziari ai fini del rilascio e del successivo mantenimento della licenza. Il rilascio della licenza costituisce il provvedimento finale di un processo che riassume sia le verifiche amministrative ed economico-finanziarie sia le verifiche tecnico-operative, queste ultime finalizzate all'ottenimento del COA (Certificato di Operatore Aereo). L'attività di vigilanza e verifica condotta sull'esistenza dei predetti requisiti ha l'obiettivo di assicurare il regolare svolgimento dei servizi di trasporto aereo.

L'art. 5, in particolare, definisce le condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza applicabili sia alle imprese di categoria A sia a quelle di categoria B.

L'idoneità organizzativa ed economico-finanziaria del vettore, infatti, è condizione necessaria ai fini della sicurezza delle operazioni e della capacità di far fronte agli impegni assunti nei confronti degli utenti, anche in relazione a quanto stabilito dal Regolamento europeo che riconosce una potenziale correlazione tra la salute finanziaria e la sicurezza delle operazioni poste in essere dalle compagnie aeree.

Si ricorda, inoltre, che la Commissione europea con propria Comunicazione al Parlamento (COM 2013 - 129 final), in applicazione del suddetto Regolamento, ha fornito anche il presupposto per gli adempimenti posti dal Reg. (CE) n. 261/2004 a tutela dei diritti dei passeggeri e ha confermato la necessità dell'attività di monitoraggio delle condizioni economico-finanziarie dei vettori aerei da parte delle Autorità nazionali dell'aviazione civile dei singoli Stati membri intensificando l'attività di sorveglianza in ragione del grado di criticità riscontrata in capo agli stessi.

L'ENAC, in adempimento a quanto previsto dalla citata Co-

municazione, già dal 2013, al fine di effettuare il monitoraggio economico-finanziario sui vettori italiani cosiddetti di categoria A, ha avviato una vigilanza rigorosa sulla situazione finanziaria delle compagnie aeree che, in questo momento di diffusa congiuntura economica negativa, stanno risentendo sempre più delle difficoltà generali. A questo proposito è stato affinato il coordinamento tra i dati operativi ed economici acquisiti da Eurocontrol, aeroporti, ENAC stesso e quelli dichiarati dai vettori.

L'ENAC, allo scopo di standardizzare e attualizzare l'attività di rilascio delle licenze di esercizio, nonché le successive verifiche di monitoraggio, ha elaborato dei modelli che le compagnie devono compilare con i propri dati economici, finanziari e operativi per consentire l'effettuazione della valutazione sulla sussistenza delle condizioni che hanno permesso il rilascio della licenza, nonché di quelle per il mantenimento della stessa.

Tali modelli, compilati dalle compagnie, vengono trasmessi all'ENAC con cadenze diverse (es. mensile, trimestrale), in funzione delle specificità riscontrate in capo agli operatori, al fine di consentire una valutazione in tempo reale della sussistenza delle suddette condizioni.

In fase di rilascio della licenza i modelli conterranno i dati previsionali che saranno poi utili per il successivo monitoraggio della persistenza dei requisiti a consuntivo.

Il Regolamento, all'art. 8, stabilisce inoltre che la licenza di esercizio resta valida finché il vettore aereo continua a soddisfare tutte le condizioni che ne hanno consentito il rilascio, attribuendo all'ENAC il compito di verificare che i vettori licenziatari rispettino dette condizioni e riservando particolare attenzione a quelle economico-finanziarie.

Sulla base della documentazione pervenuta, l'ENAC valuta se mantenere la licenza o provvedere alla sospensione o alla revoca della stessa (art. 9 co. 1 del Regolamento) qualora giunga alla conclusione che il vettore aereo non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi.

Vettori di categoria A

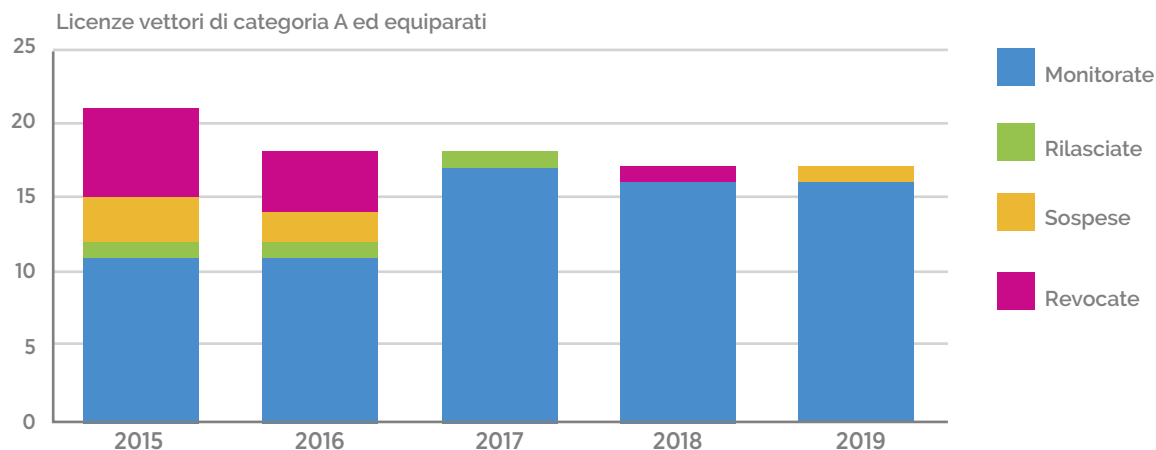
I vettori di categoria A, al fine di consentire all'ENAC di effettuare la valutazione sulla sussistenza delle condizioni di rilascio della licenza, nonché di quelle per il mantenimento della stessa, trasmettono all'Ente, in funzione delle specificità riscontrate in capo agli operatori, i modelli con i propri dati economici, finanziari e operativi.

Scheda 5.1 Le compagnie aeree nazionali

Tali modelli costituiscono uno strumento di monitoraggio più attuale ed esaustivo rispetto al solo bilancio certificato acquisito, di prassi, nella seconda metà dell'anno successivo all'esercizio finanziario di riferimento. Nel corso del 2019 non sono state rilasciate nuove licenze.

Il 26 settembre 2019 è stata sospesa la licenza di esercizio di trasporto aereo di merci alla società SW Italia SpA. Nel grafico seguente, relativo al periodo 2015 - 2019, è mostrato l'andamento dell'attività di vigilanza svolta dall'ENAC.

Attività ENAC periodo 2015-2019



Nota: Per il 2018 e il 2019 è stata considerata anche l'attività di monitoraggio svolta in riferimento ai vettori di categoria B equiparati (il cui fatturato supera i 3 milioni di Euro annui e che effettuano attività HEMS).

Flotta vettori di categoria A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in flotta (proprietà/dry lease) impiegati

dai vettori aerei nazionali che, a fine 2019, conta 183 velivoli. Dalla stessa emerge che le compagnie nazionali continuano ad essere attestate sul medio raggio.

Flotte dei vettori di categoria A	2018			2019		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	12	-	-	14	-	-
AIR ITALY	-	10	7	-	8	5
Alitalia CityLiner	15	5	-	15	5	-
Alitalia SAI	-	72	26	-	69	26
Blue Panorama Airlines	-	8	3	-	12	3
Cargolux Italia	-	-	4	-	-	4
Ernest	-	3	-	-	4	-
Poste Air Cargo * (già Mistral Air)	3	3	-	-	6	6
Neos	-	6	6	3	3	-
SW Italia **	-	-	1	-	-	-
Subtotale	30	107	47	32	107	44
Totale	184			183		

* Licenza di esercizio rilasciata in capo a Mistral Air e intestata a Poste Air Cargo a decorrere dal 1° ottobre 2019.

** Licenza di esercizio sospesa il 26 settembre 2019.

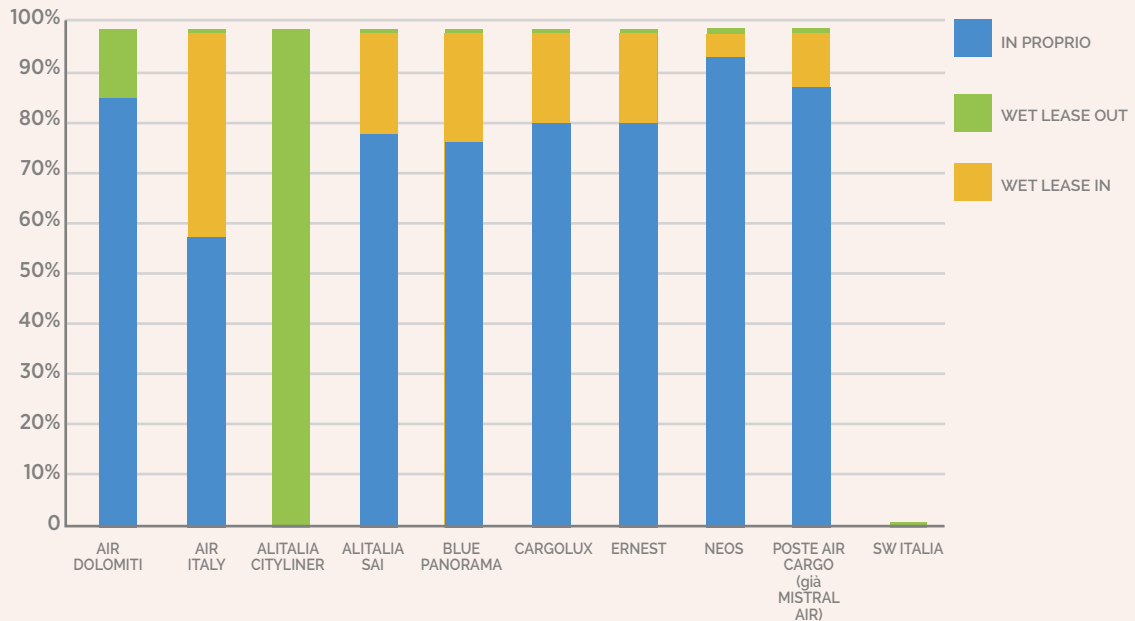
ATTIVITÀ DI VOLO DEI VETTORI DI CATEGORIA A

Nel grafico seguente si evidenzia la situazione dell'attività di volo operata con aeromobili in flotta e in "wet lease in" e l'attività effettuata in "wet lease out", suddivisa per vettore.

I dati sono stati elaborati sulla base di quelli reperiti dai piani di volo Eurocontrol, con riferimento al numero di atterraggi sugli aeroporti italiani.

Per i vettori appartenenti al gruppo Alitalia (Alitalia SAI e Alitalia CityLiner) l'impiego di velivoli in "wet lease in" o in "wet lease out" è rilevante nell'ambito delle operazioni infragruppo.

Il vettore SW Italia fino al 26 settembre 2019, data di sospensione della licenza, ha svolto la sua attività al di fuori del territorio nazionale.



Dry lease: noleggio senza equipaggio, un contratto tra imprese in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatario (lessee).

Wet lease: noleggio con equipaggio, un contratto tra vettori aerei in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatore (lessor).

Wet lease in: noleggio di servizi offerti da un vettore terzo per integrare il proprio network delle operazioni di volo.

Wet lease out: il vettore aereo offre servizi ad un altro vettore aereo.

Vettori di categoria B equiparati

Il Regolamento, all'art. 5 punto 3, stabilisce che per le imprese cosiddette di categoria B i requisiti economico-finanziari si intendono soddisfatti se il capitale netto è pari o superiore a 100.000 Euro. Il Regolamento riconosce, tuttavia, la facoltà in capo all'autorità competente per il rilascio delle licenze di fare applicazione degli stessi requisiti richiesti per le imprese di categoria A ad una impresa che intenda effettuare servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di Euro l'anno.

L'ENAC, nell'ambito della propria attività, per ragioni di opportunità ed efficacia dell'azione amministrativa ha dato applicazione alla citata facoltà di cui al Regolamento. In particolare, considerato che i vettori di categoria B con un volume di affari superiore ai 3 milioni di Euro rappresentavano una buona parte dei vettori certificati, ha stabilito di circoscrivere l'applicazione del suddetto requisito anche ai vettori che effettuano attività HEMS (Helicopter Emergency Medical Service).

Scheda 5.1 Le compagnie aeree nazionali

Flotta vettori di categoria B equiparati

Come evidenziato nel grafico di seguito riportato, gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2019 dai vettori

di categoria B equiparati, nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, sono pari complessivamente a 103 di cui 101 ad ala rotante e i restanti 2 ad ala fissa.

Aeromobili impiegati in attività di trasporto commerciale da vettori di categoria B equiparati

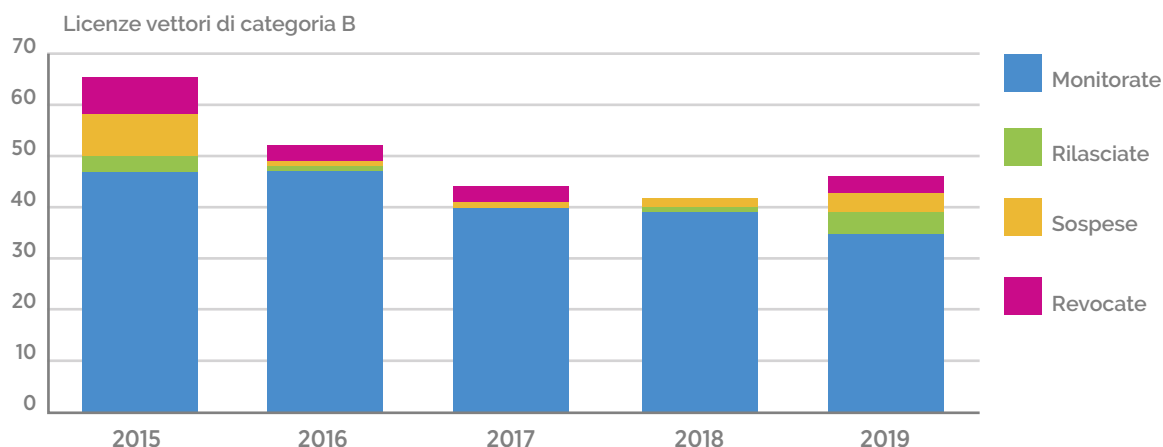


Vettori di categoria B

Il grafico seguente, relativo al periodo 2015-2019, mostra l'attività dell'ENAC volta alla verifica dei requisiti previsti dal Regolamento (CE) n. 1008/2018 per il rilascio e il mantenimento della licenza di esercizio di trasporto aereo in capo ai vettori aerei di categoria B. Nel corso del 2019 sono state

rilasciate quattro nuove licenze di esercizio (Aliserio Srl, Elify International Srl, Helica Srl e North West Service Srl) e sono state sospese le licenze di quattro imprese (Aeropa Srl, Rotor Italia Sas, Pellissier Helicopter Srl e Winfly Srl). Durante il 2019 sono state anche revocate tre licenze di esercizio (Eurofly Service SpA, K-Air Srl e Hoverfly Srl).

Attività ENAC periodo 2015-2019



Flotta vettori di categoria B

Come evidenziato nel grafico di seguito riportato, gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2019 dai vettori

di categoria B, nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, sono pari complessivamente a 208 di cui 159 ad ala rotante e i restanti 49 ad ala fissa.

Aeromobili impiegati in attività di trasporto commerciale da vettori di categoria B



GLI ACCORDI AEREI CON PAESI EXTRA UE

Servizi aerei commerciali - Autorizzazioni operative in favore di vettori aerei

Le Autorizzazioni operative e diritti di traffico relativi ai voli di linea vengono rilasciati dall'ENAC sulla base delle previsioni degli accordi aerei in vigore tra Stati membri e Paesi terzi in materia di servizi aerei. I voli non schedulati (charter) vengono autorizzati sulla base del Regolamento ENAC sui servizi non schedulati che si effettuano su rotte extra europee.

Tali provvedimenti, a valle di controlli di security, safety e assicurativi in capo al vettore aereo, autorizzano le operazioni commerciali delle compagnie di Paesi terzi.

L'Approvazione tecnica, emessa dall'EASA ai sensi del Reg. (UE) n. 452/2014, costituisce una condizione preliminare all'avvio della procedura di Accreditamento di vettori di Paesi terzi e al successivo rilascio di permessi operativi. In tale contesto, l'attività di controllo e il monitoraggio delle condizioni di operabilità dei vettori Third Country condotta dall'ENAC in cooperazione con l'EASA mirano a garantire la sicurezza dei voli nell'accezione di safety.

Tale regolamento è applicato a regime dal 2016, le compagnie già operative sul territorio nazionale e i vettori new entry hanno mostrato di aver pienamente recepito il nuovo quadro normativo e la modifica delle procedure applicate dall'ENAC in conformità con le disposizioni emanate dall'EASA, consentendo un approccio spedito ai controlli documentali di competenza ENAC per il rilascio, il mantenimento e il monitoraggio degli Accredimenti e delle Autorizzazioni.

Per quel che attiene ai voli regolari di linea, nel 2019 l'ENAC ha provveduto ad approvare una media di 270 programmi per collegamenti con Paesi terzi operati da 9 compagnie nazionali e stabilite in Italia, 40 compagnie con licenza rilasciata da Stati membri dell'UE, nonché una media di 100 operatori designati da Paesi extra UE.

Dall'esame dei programmi presentati nelle due stagioni IATA 2019, rispetto ai dati di sintesi forniti nel 2018, è stata rilevata una flessione dei volumi legati al traffico precedentemente autorizzato.

In totale le compagnie aeree, per i voli di linea, hanno sottoposto all'approvazione dell'ENAC più di 115 accordi di code sharing, di cui 45 su base bilaterale ed è stato approvato l'utilizzo di circa 60 aeromobili in regime di locazione,

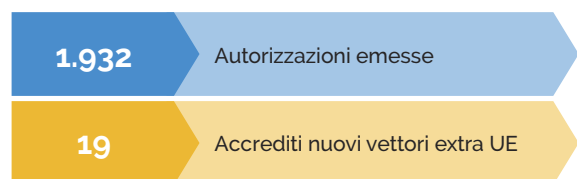
comprendente prestazioni accessorie quali assicurazione, equipaggio e manutenzione (ACMI - Aircraft Crew Maintenance Insurance).

Per quel che attiene ai voli non schedulati (charter) al trend positivo rilevato negli anni 2017 e 2018 è seguito per il 2019 un considerevole calo dei voli in particolare per quel che concerne i voli charter passeggeri operati da vettori di nazionalità russa. Per i voli tutto cargo, invece, si è rilevato un incremento dei volumi. A causa del perdurare della crisi politica dei Paesi del Nord d'Africa, da diversi anni il mercato dei voli charter con destinazione tali Paesi è in forte decremento e nel 2019 si è toccato il minimo storico nella media degli ultimi anni.

In materia di security, per la protezione della catena delle merci e posta in ingresso nell'UE da Paesi esterni all'Unione, l'ENAC ha provveduto alla verifica dei titoli in possesso di vettori di ogni nazionalità per lo sbarco di merci provenienti da Paesi terzi in applicazione del Reg. (CE) n. 300/2008, riconfermando/rilasciando le autorizzazioni al trasporto di merce in ingresso in Italia come primo scalo in Europa.

Sono parimenti state autorizzate operazioni tutto cargo in favore di vettori non in possesso di certificazione ACC3 (vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un Paese terzo) che hanno ottenuto autorizzazione su esenzioni ENAC. Nel merito vale segnalare che i vettori commerciali, in adempimento di quanto previsto dal Reg. (CE) n. 300/2008, hanno implementato le proprie designazioni ACC3; di conseguenza le esenzioni rilasciate hanno riguardato in maggior misura i voli operati per conto delle Forze Armate Italiane. Sono inoltre state emesse autorizzazioni per voli per il trasporto di materiale pericoloso sulla base di specifiche esenzioni ENAC e per voli richiesti via canale diplomatico.

Sono stati autorizzati numerosi voli ambulanza in ingresso dalla Libia in deroga a Notam di chiusura dello spazio aereo italiano.



LA TUTELA DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ

L'attività dell'ENAC è volta anche a garantire i servizi aerei essenziali in caso di sciopero e a vigilare sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale a tutela del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

Tutela del diritto alla mobilità e diritto di sciopero

Nel rispetto della L. n. 146/1990 sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, della L. n. 83/2000 e della Delibera della Commissione di garanzia n. 14/387 del 13 ottobre 2014, l'ENAC ha continuato a svolgere il delicato compito di individuare i "servizi minimi indispensabili" all'utenza durante le astensioni. Di fatto l'ENAC è l'unico soggetto istituzionalmente e tecnicamente deputato a predisporre il piano dei servizi pubblici essenziali in caso di scioperi nel settore del trasporto aereo e, pertanto, a dare attuazione al contemperamento del diritto alla mobilità e del diritto di sciopero, parimenti previsti dalla Carta Costituzionale.

Servizi minimi garantiti in caso di sciopero

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 minimi da garantire per limitare i disagi ai cittadini e per assicurare il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali, generi di prima necessità e merci necessarie per il rifornimento delle popolazioni e per la continuità delle attività produttive ritenute indispensabili. Inoltre, durante le azioni di sciopero agisce per la risoluzione di criticità relative alle procedure operative in coordinamento con l'ENAV ed Eurocontrol relativamente alla rapida e contestuale risoluzione di problematiche riguardanti la chiusura dello spazio aereo italiano allo scopo di limitare i disagi ai passeggeri, nel rispetto del diritto di sciopero.

Nel 2019 l'ENAC ha dato inizio ad un'attività di coordinamento con i service provider (ENAV ed Eurocontrol) al fine di mitigare, durante gli scioperi, la gestione del traffico aereo che inevitabilmente, in caso di astensione collettiva del personale ATC, comporta un impatto sull'industria (anche in termini economici) in considerazione dei ritardi, dei voli associati alla riprogrammazione e alle cancellazioni.

Nel corso dell'anno l'ENAC, in conformità al ruolo attribuito dalla normativa di riferimento, ha avviato interlocuzioni con la Commissione di garanzia scioperi, fornendo, per gli aspetti di competenza, il proprio contributo tecnico per la stesura di una "bozza di un Protocollo di collaborazione", al fine di valutare eventuali proposte che rispondano al testo normativo di riferimento volto a contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con il diritto alla mobilità.

Nel 2019 a seguito di proclamazioni di scioperi nazionali sono stati emessi 35 elenchi di voli da assistere per i quali è stata svolta la valutazione dei programmi dell'attività di volo presentati dalle compagnie aeree, assicurando ai passeggeri 774 voli garantiti.

La salvaguardia del principio della continuità territoriale

A seguito della liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori hanno scelto, in linea con i principi tipici di mercato, di operare collegamenti commercialmente redditizi lasciando di fatto scoperte rotte meno appetibili (verso le isole, le regioni periferiche e le regioni in via di sviluppo) determinando una potenziale compromissione del diritto alla mobilità dei cittadini di alcune aree geografiche (c.d. casi di market failure).

L'ENAC, in sinergia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni interessate, a salvaguardia del principio della continuità territoriale e nel rispetto delle previsioni contenute nel Reg. (CE) n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità europea, e in particolare al disposto degli articoli 16 e 17, pone in essere tutti i passaggi necessari affinché vengano garantiti i collegamenti aerei dei territori "disagiati" con i centri nevralgici del Paese.

A tal fine, nell'ambito di gare europee, l'Ente seleziona i vettori che opereranno in esclusiva i collegamenti aerei sottoposti al regime degli oneri di servizio pubblico, con compensazione finanziaria. Nel caso dei collegamenti onerati sardi i vettori sono selezionati, in base alla vigente normativa, direttamente dalla Regione Autonoma della Sardegna.

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO GARANTITI NEL 2019

Regione Calabria

Rotte:

Crotone - Roma Fiumicino e viceversa
Crotone - Torino e viceversa
Crotone - Venezia e viceversa

Nella seconda metà del 2019 si è riunita la Conferenza di Servizi per definire il regime di continuità territoriale sulle tre rotte con decorrenza 1° luglio 2020. A causa di rilievi formulati dalla Commissione europea sul regime di continuità territoriale definito dalla Conferenza, l'imposizione degli oneri di servizio pubblico non è stata pubblicata rendendo necessaria una rimodulazione dei contenuti dell'imposizione da parte della Conferenza stessa.

Regione Siciliana

Rotte:

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

La società danese Danish Air Transport, aggiudicataria della gara per l'esercizio dei servizi aerei onerati dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2021 - G.U.U.E. C 441 del 22 dicembre 2017 - nel 2019 ha operato regolarmente i collegamenti onerati imposti dal D.M. n. 550 del 28 novembre 2017 - G.U.R.I. n. 299 del 23 dicembre 2017.

Rotte:

Comiso - Roma Fiumicino e viceversa
Comiso - Milano Linate e viceversa
Trapani - Ancona e viceversa
Trapani - Brindisi e viceversa
Trapani - Napoli e viceversa
Trapani - Parma e viceversa
Trapani - Perugia e viceversa
Trapani - Trieste e viceversa

Nella prima metà del 2019 si è riunita la Conferenza di Servizi per definire il regime di continuità territoriale con decorrenza 29 marzo 2020. Gli esiti della Conferenza sono stati trasferiti nel D.M. n. 322 del 16 luglio 2019 (G.U.R.I. n. 191 del 16 agosto 2019) che ha imposto gli oneri di servizio pubblico sulle otto rotte. A causa di rilievi formulati dalla Commissione europea sul regime di continuità territoriale, con successivo decreto ministeriale, il D.M. n. 322/2019 è stato abrogato.

Regione Toscana

Rotte:

Elba - Firenze e viceversa
Elba - Pisa e viceversa
Elba - Milano Linate e viceversa

Il D.M. n. 557 del 24 dicembre 2018, pubblicato nella G.U.R.I. n. 19 del 23 gennaio 2019, ha imposto oneri di servizio pubblico sulle tre rotte con decorrenza 1° giugno 2019. La successiva gara per l'affidamento dei servizi aerei onerati, pubblicata nella G.U.R.I. 5a Serie speciale - Contratti pubblici - n. 12 del 28 gennaio 2019, è andata deserta. Nel mese di giugno 2019 si è nuovamente riunita la Conferenza di Servizi i cui esiti sono stati trasferiti nel D.M. n. 346 del 2 agosto 2019 che ha imposto oneri di servizio pubblico sulle tre rotte con decorrenza 1° febbraio 2020. La successiva gara per l'affidamento dei servizi aerei onerati, pubblicata nella G.U.R.I. 5a Serie speciale - Contratti pubblici - n. 105 del 6 settembre 2019, è stata aggiudicata alla società Silver Air, compagnia aerea della Repubblica Ceca per il triennio 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023.

Regione Autonoma della Sardegna

Rotte:

Alghero - Milano Linate e viceversa
 Alghero - Roma Fiumicino e viceversa
 Cagliari - Milano Linate e viceversa
 Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa
 Olbia - Milano Linate e viceversa
 Olbia - Roma Fiumicino e viceversa

Dal 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale e il reperimento delle risorse finanziarie per la medesima sono in capo alla Regione Autonoma della Sardegna. Sulle sei rotte storiche sarde sono stati imposti oneri di servizio pubblico dal D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 (G.U.U.E. C 104 del 10 aprile 2013) modificato dal D.M. n. 133 del 21 aprile 2013 (G.U.R.I. n. 95 del 23.04.2013).

L'esercizio delle rotte storiche è stato assegnato tramite gare europee (G.U.U.E. C 180 del 26 giugno 2013 - C 182 del 27 giugno 2013 - C 183 del 28 giugno 2013) per quattro anni a decorrere dal 27 ottobre 2013 ai vettori Alitalia-SAI (rotte in partenza da Cagliari e rotta Alghero - Milano Linate), Blue Air (rotta Alghero - Roma Fiumicino) e Air Italy (rotte in partenza da Olbia).

A causa di rilievi formulati dalla Commissione europea sui nuovi regimi di continuità territoriale imposti inizialmente dal 27 ottobre 2017 (D.M. n. 91 del 23 marzo 2017 - G.U.R.I. n. 100 del 10 maggio 2017) e successivamente dal 17 aprile 2019 (D.M. n. 367 dell'8 agosto 2018 e ss.mm. - G.U.R.I. n. 222 del 24 settembre 2018), la Regione Sardegna ha revocato le aggiudicazioni delle successive gare europee pubblicate nella G.U.U.E. C 362 dell'8 ottobre 2018.

Nelle more di una nuova procedura di imposizione di oneri, la Regione ha prorogato le convenzioni del 2013 con i vettori Alitalia-SAI, Blue Air (fino al 16 aprile 2019) e Air Italy (fino al 16 aprile 2019). Dal 17 aprile 2019 i servizi aerei sulla rotta Alghero - Roma Fiumicino, che la compagnia Blue Air aveva comunicato di non voler continuare a operare, sono stati affidati dalla Regione ad Alitalia-SAI attraverso una procedura di emergenza, mentre le rotte in partenza da Olbia sono state accettate, senza compensazione finanziaria, per un anno, dalle compagnie Air Italy e Alitalia-SAI.

NEL 2019 PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE

L'ENAC ha continuato, pur in un contesto di liberalizzazione del settore, a garantire il diritto alla mobilità attraverso la vigilanza sul corretto svolgimento dei servizi aerei onerati verso le aree insulari e periferiche.

Nel corso dell'anno:

- spesi **€ 8.545.590,25** di finanziamento statale;
- svolte **10 riunioni** nell'ambito di **4 Conferenze** di servizi;
- effettuati **22 interventi** per garantire la corretta applicazione delle convenzioni;
- assicurati **5.911 voli** con finanziamenti statali;
- trasportati **198.731 passeggeri** con finanziamenti statali.

LE GESTIONI AEROPORTUALI

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

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

Istruttoria relativa alla privatizzazione delle società di gestione aeroportuale

Tra i compiti di vigilanza e monitoraggio dell'ENAC rientra anche quello di verificare le operazioni societarie con le quali i gestori aeroportuali cedono, in tutto o in parte, le proprie azioni, esprimendo un parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, a tal fine, interpella sia l'Ente sia il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il quadro regolatorio di riferimento in tale attività di verifica è costituito da normativa generale di rango primario - art. 10 del Testo Unico delle Società a Partecipazione Pubblica (D.Lgs. n. 175/2016); art. 5, comma 9 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. - oltreché dalle specifiche disposizioni di settore rinvenibili nel D.M. n. 521/1997, art. 2, comma 2 e comma 3. Sul tema delle cessioni di partecipazioni pubbliche di so-

cietà titolari di concessioni aeroportuali sono intervenute anche l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) con la Delibera n. 20 del 12/11/2014 e l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) con la Segnalazione AS1394 del 5 luglio 2017.

Le due Autorità, nel ripercorrere la specifica normativa di settore (art. 10, comma 13 L. n. 537/1993; art. 2 D.M. n. 521/1997; D.P.R. n. 533 del 1996; D.L. n. 332 del 1994), ne hanno armonizzato i contenuti con i principi comunitari recepiti nel codice dei contratti pubblici - art. 5, comma 9 D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. - e nel Testo Unico delle Società a Partecipazione Pubblica D.Lgs. n. 175/2016.

L'obbligo di espletare procedure di evidenza pubblica per operazioni societarie di privatizzazione è previsto anche nelle Convenzioni per l'affidamento delle concessioni di gestione totale.

Nel corso del 2019 non è stata avviata alcuna operazione societaria di privatizzazione.

Servizi di Interesse Economico Generale in ambito aeroportuale

La costituzione di un Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) presso uno scalo aeroportuale impone l'avvio di un percorso articolato e complesso che, di regola, è attivato dagli Enti territoriali (Regione) presso cui si trova lo scalo aeroportuale.

La documentazione e le valutazioni necessarie per il percorso istitutivo del SIEG sono gestite essenzialmente dai competenti organi regionali con la società di gestione aeroportuale.

In tale specifico ambito, l'ENAC non ha una competenza diretta e può essere coinvolto, su istanza della Società di gestione aeroportuale o dello stesso Ente locale, per un'attività collaborativa finalizzata a valutazioni di carattere generale in termini di coerenza con il quadro regolatorio di riferimento che si conclude con la formulazione di un parere.

Nel corso del 2019 l'Ente non è stato coinvolto in alcun percorso finalizzato all'istituzione di un SIEG.

Scheda 5.4 Le gestioni aeroportuali

FUSIONE GESAC-AEROPORTO DI SALERNO

Il 24 ottobre 2019 è stato sottoscritto l'atto di fusione tra la società GE.S.AC. S.p.A (gestore dello scalo di Napoli - Capodichino) e la società Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi SpA (gestore dello scalo di Salerno - Pontecagnano) in applicazione di quanto disposto dal comma 1 dell'art. 2 del D.l. 14 giugno 2019 n. 239.

A partire dalla data di efficacia della fusione (ovvero dal 1° novembre 2019) la società GE.S.AC. S.p.A è subentrata nei rapporti attivi e passivi della società incorporata Aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi S.p.A.

La fusione tra le due società interessate risponde all'obiettivo strategico di realizzare un percorso di integrazione societaria e di gestione unitaria degli scali di Napoli e Salerno al fine di capitalizzare e valorizzare la complementarità degli stessi, in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo, conformemente al percorso delineato nell'ambito del Protocollo d'Intesa sottoscritto da dette società unitamente alla Regione Campania.

Coerentemente con il quadro comunitario e nazionale di riferimento la gestione unitaria degli scali suddetti ha lo scopo pertanto di accogliere lo sviluppo del traffico passeggeri di un più ampio bacino di utenza mettendo a frutto le sinergie tra le due infrastrutture aeroportuali, sviluppando le rispettive potenzialità in una logica di sistema, realizzando economie di scala perseguendo possibili specializzazioni finalizzate a un ottimale utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.

MONITORAGGIO DEL MERCATO DELL'HANDLING

Per handling si intende l'insieme dei servizi svolti in aeroporto finalizzati a fornire assistenza a terra a terzi o in autoproduzione (self handling).

Per svolgere l'attività di handling è necessario acquisire la relativa certificazione da parte dell'ENAC, in conformità con la verifica del rispetto dei requisiti di cui all'art. 13 del D.Lgs. n. 18/99.

Al certificato è allegata la specifica nella quale sono individuati gli aeroporti e le categorie di attività di cui all'allegato A) del D.Lgs. n. 18/99 per le quali l'operatore ha dimostrato di possedere di tutti i requisiti: idonee risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative. Pertanto, molti operatori certificati risultano operare su più scali.

Servizi di assistenza a terra (handling)

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

Monitoraggio

Il monitoraggio del mercato dell'handling assolve le previsioni normative di cui all'art. 17 del D.Lgs. n. 18/99 e all'art. 50 della L. n. 99/2009.

Al 31 dicembre 2019 risultano in corso di validità 149 certificati.

Attività Nucleo Centrale Handling

L'attività del Nucleo Centrale Handling è finalizzata a consentire la verifica del possesso del requisito economico-finanziario da parte dei prestatori di servizi di assistenza aeroportuale a terra ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 18/99 e dell'art. 7 del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra".

Nel 2019 sono stati rinnovati 9 certificati e ne sono stati rilasciati 3.

Liberalizzazione

Gli aeroporti che hanno raggiunto la soglia di traffico prevista dall'art. 6 del D.Lgs. n. 18/99 per il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sono: Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Treviso, Venezia e Verona.

Limitazioni

A seguito della saturazione degli spazi sullo scalo di Pisa, l'istruttoria condotta dall'ENAC ha verificato e confermato la necessità di limitare il mercato a due operatori per l'aviazione commerciale e a due operatori per l'aviazione generale per le categorie: assistenza bagagli, assistenza merci e posta (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile) e assistenza operazioni in pista di cui all'Allegato A) del D.Lgs. n. 18/99.

Anche gli aeroporti di Milano Malpensa e di Roma Fiumicino sono stati limitati: il primo a tre operatori e tre utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale e a quattro prestatori per l'aviazione generale per le categorie: assistenza bagagli, assistenza merci e posta (per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile) e assistenza operazioni in pista. Il secondo è stato limitato a tre operatori per la categoria di servizi di assistenza carburante e olio.

L'ENAC ha inoltre disposto l'estensione all'aeroporto di Salerno del provvedimento di limitazione già vigente presso l'aeroporto di Napoli. Tale limitazione è avvenuta nel quadro del processo di fusione societaria delle società di gestione dei due scali.

Anche i gestori aeroportuali di Cagliari, Palermo e Bergamo hanno rappresentato criticità nello svolgimento delle attività di handling per carenza di capacità e di spazio disponibili; al riguardo l'ENAC ha disposto su ciascuno degli scali le opportune verifiche.



Scheda 5.4 Le gestioni aeroportuali

CONCESSIONE AEROPORTI PER L'AVIAZIONE GENERALE

Gli aeroporti di Aviazione Generale sono destinati ad accogliere attività di carattere sportivo e turistico, di addestramento e formazione, servizi di lavoro aereo, soccorso aereo, emergenza sanitaria, supporto alla protezione civile, attività scientifica e di sperimentazione, operazioni di business aviation, inclusi i servizi di aerotaxi e ogni altra attività compatibile con la peculiare vocazione aeroportuale.

Molti di questi aeroporti, sono gestiti direttamente dall'ENAC con propria dotazione di mezzi e di personale, tuttavia tale soluzione non è più sostenibile a causa delle note iniziative di contenimento di finanza pubblica che ha impatto sulle risorse umane dell'Ente fino a rendere difficilmente sostenibile tale modalità di conduzione.

Tuttavia, tali aeroporti rappresentano per il territorio uno strumento essenziale per assicurare la prosecuzione di attività aeronautiche di significativo interesse per la collettività. Pertanto, l'ENAC al fine di garantire l'operatività in sicurezza di tali infrastrutture aeroportuali e tutelare l'interesse pubblico con il Regolamento Affidamento Aeroporti Demaniali per l'Aviazione Generale, ha disciplinato l'affidamento degli aeroporti di Aviazione Generale in concessione ventennale attraverso procedure selettive ad evidenza pubblica.

Tale scelta si è rivelata nel tempo inidonea allo scopo, dovendo prendere atto della sostanziale mancata risposta del mercato alle aspettative dell'Ente o dell'incapacità di predisporre offerte valide sotto il profilo tecnico.

INCENTIVAZIONE PER L'AVVIAMENTO E LO SVILUPPO DI ROTTE E CO-MARKETING

L'ENAC prosegue nella propria azione di monitoraggio sugli aeroporti nazionali a supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare, per quanto concerne l'adempimento previsto dalle Linee guida ministeriali - del 2 ottobre 2014 e dell'11 agosto 2016, n. 275 - si può affermare che gli obblighi di pubblicazione delle policies commerciali sui siti web delle Società di gestione risultano ormai adempiuti in via generale.

I gestori, infatti, pubblicano con cadenza semestrale, sul proprio sito web, il programma complessivo delle incentivazioni che intendono attivare per l'anno o gli anni successivi.

In particolare le Linee guida, 11 agosto 2016, n. 275, prescrivono principi di trasparenza e competitività solo per l'individuazione dei beneficiari di sovvenzioni che, non soddisfacendo il test MEO (Market Economy Operator), costituiscono aiuti di Stato e non operano distinzione fra i tipi di beneficiari degli aiuti di Stato sotto il profilo dell'assetto giuridico, pubblico o privato.

L'ENAC, fermi restando i poteri dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, concorre con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai compiti di verifica del rispetto dei principi di trasparenza e competitività in coerenza con l'azione della Commissione europea che, sul punto, insiste affinché siano aumentate le verifiche finalizzate a individuare se, sotto forma di co-marketing, non si realizzino indebite forme distorsive di sostegno alle imprese.

I CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il quadro normativo 2019

Il 2019 ha rappresentato l'ultimo anno dei Contratti di Programma quadriennali stipulati dall'ENAC, ai sensi dell'art. 1 comma 11 del D.L. 12 settembre 2014 n. 133, con i gestori degli aeroporti di Napoli, Bologna, Torino, Trieste, Genova, Verona, Cagliari, Palermo e Lamezia, nonché l'anno ponte nel corso del quale tali gestori hanno provveduto agli adempimenti propedeutici all'elaborazione della proposta di revisione tariffaria per il periodo 2020-2023 e alla conseguente sottoscrizione dei relativi rinnovi contrattuali.

In tale contesto, l'Ente, in qualità di Autorità Tecnica di settore, deputata a curare l'istruttoria e la definizione dei Contratti di Programma, ha proceduto nel corso dell'anno, per gli aeroporti precedentemente menzionati, ma anche per quelli di Olbia, Pisa e Firenze, i cui Contratti risultavano scaduti già nel 2018, ad effettuare l'attività istruttoria finalizzata all'approvazione, in linea tecnica, dei Piani degli interventi e dei Piani della Qualità e della Tutela ambientale presentati dai gestori aeroportuali.

Tale approvazione, necessaria affinché gli enti di gestione possano dare attuazione all'impianto regolatorio con l'avvio delle consultazioni tariffarie, si sostanzia in un nulla osta tecnico che l'Ente rilascia ai gestori, allorché la programmazione quadriennale dello sviluppo e dell'ammodernamento infrastrutturale degli aeroporti, nonché gli obiettivi di miglioramento della qualità e di tutela ambientale fissati per il medesimo periodo, siano stati verificati e valutati positivamente, da un punto di vista sia tecnico che economico.

Tra gli aeroporti citati, alcuni di essi e in particolare quelli di Pisa, Firenze, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Treviso, Trieste, Bologna e Torino hanno terminato, nel corso dell'anno, anche le procedure di consultazione con l'utenza ed ottenuto il parere di conformità dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), sicché i nuovi livelli dei diritti e i corrispettivi aeroportuali sono entrati in vigore, senza che, tuttavia, nel frattempo, siano stati sottoscritti i relativi Contratti di Programma.

Tale ultimo aspetto, ovvero il disallineamento sussistente tra l'entrata in vigore delle tariffe e la sottoscrizione/approvazione dei Contratti di Programma, ha alimentato, nel corso dell'anno, intense interlocuzioni con i Ministeri vigilanti, anche in considerazione della richiesta di parere proposta dinanzi al CIPE sui Contratti già sottoscritti che ha generato, nel quadro di un procedimento già alquanto complesso, un'ulteriore dilatazione dei tempi approvativi e

il permanere di una situazione di stallo, in cui i Contratti in essere sono scaduti, senza aver mai avuto efficacia giuridica.

Il 2019 è stato anche l'anno in cui, per la prima volta, un aeroporto di piccole dimensioni, quale quello di Parma, ha avviato e concluso l'iter di aggiornamento tariffario e stipulato con l'ENAC il Contratto di Programma.

Da un punto di vista normativo, particolare rilievo riveste la L. n. 37 del 3 maggio 2019 che ha esteso l'ambito delle competenze dell'ART, trasferendo in capo alla stessa le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza anche con riferimento ai Contratti di Programma in deroga, disciplinati dall'art. 17 comma 34-bis del D.L. 78/2009 convertito con modificazioni dalla L. n. 102/2009, precedentemente soggetti alle competenze regolatorie dell'ENAC.

Ulteriore elemento di novità, che ha investito l'assetto regolatorio del comparto aeroportuale nel corso dell'anno, è rappresentato dal procedimento di revisione dei Modelli tariffari, avviato dall'ART con la Delibera n. 118/2019 del 1° agosto e tuttora in corso.

Sulla base di quanto disposto dalla richiamata norma e per quanto esplicitato dalla stessa Autorità nell'ambito di applicazione dei nuovi Modelli tariffari, la loro applicazione si estenderà anche ai Contratti di Programma in deroga, nell'ottica di allineare l'intero settore aeroportuale ai medesimi criteri e principi regolatori fissati dall'Autorità nei propri Modelli tariffari.

L'attuazione di tale disegno riformatore, che avrà modo di dispiegarsi nel corso del 2020, dovrà, tuttavia, affrontare, in primis, la forte eterogeneità che contraddistingue il settore aeroportuale nazionale, sotto profili sia dimensionali sia economici e tecnico-operativi, e, in secondo luogo, la specificità dell'impianto di regolazione tariffaria che è stato approvato, per i gestori in deroga, per tutta la durata della concessione, con appositi D.P.C.M., in applicazione di un regime derogatorio resosi necessario al fine di promuovere gli investimenti infrastrutturali presso i gates intercontinentali del sistema aeroportuale nazionale.

Monitoraggio dei Contratti di Programma - Audit sull'attuazione degli investimenti

Nel quadro delle attività di monitoraggio disciplinate dai Contratti di Programma ordinari e in deroga e al fine di potenziare e diversificare le attività di vigilanza sugli impegni assunti dai gestori nei rispettivi Contratti di Programma in tema di sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture

Scheda 5.5 I Contratti di Programma

aeroportuali, l'ENAC ha effettuato, presso gli aeroporti di Venezia, Milano Linate - Malpensa e Cagliari, specifiche attività di audit sull'attuazione degli investimenti.

Tali attività hanno riguardato aspetti economici sostanziali afferenti gli importi dei lavori consuntivati e autorizzati, ma anche elementi più strettamente procedurali connessi alla regolarità della documentazione contrattuale e alle modalità di affidamento di lavori e servizi.

I Contratti di Programma prevedono, infatti, che le dichiarazioni di preconsuntivo e di consuntivo attestanti lo stato di realizzazione degli interventi previsti dal Piano degli investimenti approvato dall'ENAC possano formare oggetto di specifiche verifiche che l'ENAC stesso si riserva di condurre, anche a campione, per ciascuna annualità.

Vista la necessità di acquisire ulteriori evidenze sui dati di consuntivo riferiti all'annualità 2018, sono state condotte le sopra indicate verifiche con particolare riguardo agli interventi realizzati nell'ambito del piano delle manutenzioni straordinarie, delle somme a disposizione della stazione appaltante e degli affidamenti in house, ove presenti.

Tale attività è ora a regime con audit indirizzati a tutti i gestori che hanno sottoscritto il Contratto di Programma e va ad integrare e potenziare l'attività di vigilanza dell'Ente sugli adempimenti contrattualmente assunti dai gestori.

Attività di vigilanza sui corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune ed uso esclusivo

Ai sensi del D.Lgs. n. 18/99 relativo al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra in ambito comunitario, l'ENAC è deputato ad espletare l'attività di vigilanza tariffaria sulle infrastrutture centralizzate, sui beni ad uso comune e su quelli offerti in uso esclusivo, affinché i corrispettivi applicati all'utenza siano pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

A tal fine l'Ente ha svolto, nel 2019, attività di vigilanza sui corrispettivi per l'attività di stoccaggio e distribuzione del carburante esercitata, presso gli scali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, rispettivamente dalle società Seram SpA e Disma SpA.

Per gli aeroporti di Roma e Milano, merita evidenziare che la regolazione economica dei corrispettivi di stoccaggio carburante esula dall'ambito di applicazione dei Contratti di Programma in deroga in quanto, su tali aeroporti, le infrastrutture centralizzate dedicate allo stoccaggio del carburante, appartengono e sono gestite interamente da società terze - altamente specializzate nel settore - sulla base di rapporti di subconcessione.

Inoltre, nel quadro delle attività di regolazione che l'Ente è

tenuto a condurre, a tutela dell'utenza, sui prezzi che vengono applicati a fronte di singoli servizi erogati in regime di esclusiva, è stata effettuata un'attività di vigilanza sugli aeroporti di Bresso, Capua e Grosseto per quantificare i corrispettivi per il presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio, secondo criteri di congruità e pertinenza.

Vigilanza sulle tariffe dei servizi di assistenza a terra e sui corrispettivi per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

Per quanto riguarda i corrispettivi per l'assistenza ai PRM e le tariffe di handling in monopolio, la Direttiva comunitaria 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, ne ha disposto, espressamente, l'esclusione dal proprio ambito di applicazione, in quanto già preesistente una specifica normativa di matrice comunitaria: la Direttiva 96/67/CE del 15/10/1996 per quanto concerne le attività di assistenza a terra e il Reg. (CE) n. 1107 del 5 luglio 2006 per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM).

Considerando l'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva "c.d. diritti", la vigilanza tariffaria su tali attività permane, pertanto, un'esclusiva prerogativa dell'Ente, restando al di fuori del novero delle competenze trasferite all'ART in materia di regolazione tariffaria.

Nel corso del 2019 l'ENAC ha provveduto ad aggiornare i corrispettivi PRM degli scali di Roma, Milano, Venezia, Bergamo, Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo, Torino, Pisa, Firenze, Trieste, Verona, Ancona, Catania, Treviso.

Vigilanza sulle tariffe di navigazione aerea

Oltre alla funzione di vigilanza e di regolazione economica sui corrispettivi applicati dai gestori aeroportuali per i servizi offerti in regime di esclusiva, l'ENAC svolge anche attività di verifica annuale delle tariffe dei servizi di navigazione aerea applicate dall'ENAV a livello sia nazionale che sovranazionale.

L'ENAC ha, dunque, proceduto all'istruttoria per la determinazione delle tariffe di terminale di terza fascia applicabili nel 2020, la cui regolamentazione è disciplinata a livello nazionale, nonché all'attività di monitoraggio annuale delle tariffe di rotta e di terminale di prima e seconda fascia, la cui regolamentazione ricade, viceversa, nell'alveo della legislazione comunitaria.

Nella corrente annualità, inoltre, con l'approssimarsi della fine del Secondo Periodo di riferimento del Piano delle Prestazioni 2015-2019 (RP2), che regola, a livello unionale, il sistema di Prestazione e il sistema Tariffario relativo alla fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea in ambito Eu-

ropeo, l'ENAC ha elaborato il Terzo Periodo di Riferimento del Piano (RP3) 2020-2024 per gli aspetti di competenza economica.

Analisi economica delle tratte esercitate in regime di "Oneri di servizio pubblico"

Nel corso del 2019 l'ENAC ha esaminato l'attività svolta dai vettori Mistral Air Srl e Danish Air Transport A/S (DAT) affidatari delle tratte onerate sulla Sicilia: rispettivamente la Mistral Air Srl per l'annualità 2017/2018 e la Danish Air Transport A/S (DAT) per il triennio 2018-2021.

Le verifiche tese ad accertare l'attendibilità, la congruità e la pertinenza dei costi sostenuti dalle compagnie aeree, nonché la coerenza dell'attività volativa svolta, rispetto alla programmazione prevista nell'imposizione degli oneri di servizio pubblico, sono state propedeutiche al riconoscimento della compensazione finanziaria spettante alle compagnie aeree, sulla base di quanto disposto dai decreti ministeriali di imposizione.

Traffico annuale e analisi dei dati: innovazione e sviluppo del nuovo sistema di acquisizione dati di traffico

Nel 2019 l'ENAC ha pubblicato i dati di traffico consuntivi del 2018 relativi sia all'aviazione commerciale sia a quella generale, distinti per tipologia di traffico passeggeri, merci e posta, nazionale e internazionale, di linea e non.

I dati di traffico rappresentano un utile strumento di analisi per tutti gli operatori del settore aeroportuale, rivestendo particolare importanza a livello di sistema in quanto sia i canoni aeroportuali, sia la quota di contribuzione al fondo antincendio a carico degli Enti di gestione sono determinati, annualmente, proprio sulla base dei dati pubblicati.

L'ENAC utilizza, inoltre, i dati statistici concernenti l'andamento del traffico aereo nell'analisi dei mercati e dell'indu-

stria di settore per la valutazione economica delle rotte esterne all'Unione europea, sulle quali si intende stipulare accordi bilaterali per i diritti di traffico aereo.

In considerazione di tali importanti finalità e delle continue e nuove esigenze e richieste che provengono sia internamente che dalle diverse amministrazioni, nel corso del 2019 si è conclusa la realizzazione di un nuovo sistema di acquisizione dei dati di traffico da parte dei gestori aeroportuali intrapreso nel 2018.

Si tratta di un sistema informatico innovativo, di tipo web-oriented e Data-base condiviso, basato su invii periodici di dati standardizzati tramite modalità unica di trasmissione sulla piattaforma istituzionale dell'Ente.

I dati di traffico consuntivi 2019, pubblicati nel 2020, saranno i primi ad essere pubblicati tramite l'acquisizione da parte del nuovo sistema web-oriented.

Nel corso del 2019 tutti i gestori degli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale si sono prontamente adeguati predisponendo un sistema interno in grado di trasmettere le informazioni secondo un nuovo tracciato record, non più in formato aggregato, ma per singolo movimento, fornendo all'ENAC i maggiori dettagli che tale tipologia di raccolta dati comporta (n. volo, passeggeri trasportati, orario schedulato e orario effettivo etc.). Sui dati così acquisiti potranno essere sviluppate nuove attività di analisi, di controllo e di monitoraggio del traffico aereo che l'Ente potrà utilizzare per report istituzionali, statistiche e ricerche atte a soddisfare le diverse esigenze normative e di controllo degli operatori.

Lo sviluppo del nuovo sistema ha inoltre comportato l'aggiornamento massivo delle banche dati dell'Ente in termini di aeroporti collegati con gli scali nazionali e vettori operanti i servizi aerei sul territorio italiano, attività che richiederà un aggiornamento periodico in coerenza con i documenti ICAO di riferimento per garantire la correttezza dei dati di traffico pubblicati annualmente dall'Ente.

Scheda 5.6 La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

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

L'attività di audit

Gli audit combinati - "Qualità dei servizi aeroportuali e attività di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)" - programmati annualmente vengono svolti, sin dal 2014, per valutare l'affidabilità del sistema qualità e la corretta applicazione delle previsioni del Reg. (CE) n. 1107/2006 in materia di PRM. Con l'attività di audit, l'ENAC esamina gli elementi che concorrono al miglioramento della qualità dei servizi che i gestori aeroportuali forniscono agli utenti: la conformità dell'organizzazione alla normativa nazionale e internazionale, l'efficacia delle procedure, l'adeguata formazione del personale dedicato all'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità, lo stato delle infrastrutture.

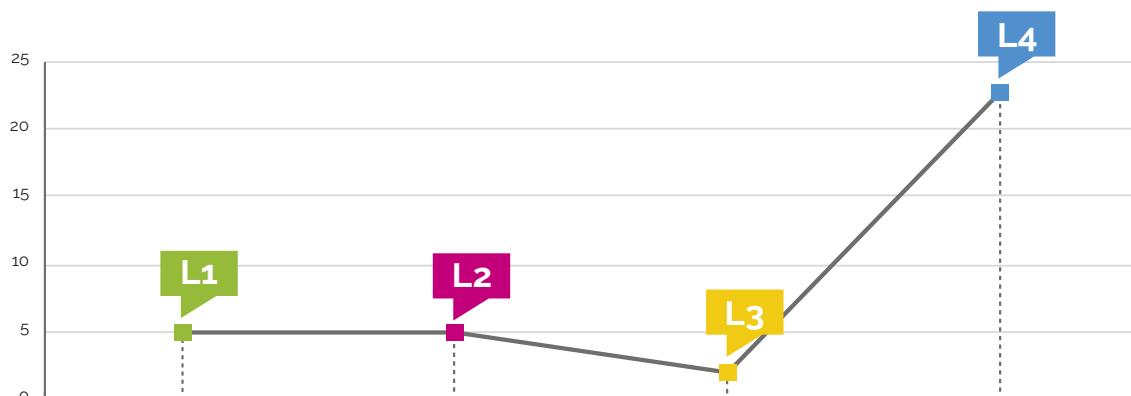
Gli audit sono finalizzati a contribuire al miglioramento dell'efficienza organizzativa e operativa dei soggetti vigilati. Le osservazioni e gli eventuali rilievi fatti nel corso di un audit consentono di individuare in tempo utile la possibilità di intervenire per correggere le criticità che possono inibire il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Nel corso degli audit vengono analizzati i Sistemi di Gestione Qualità adottati dai gestori aeroportuali, la loro capacità nel prevenire

ed eliminare le eventuali non conformità riscontrate e, per quanto riguarda l'attività di gestione aeroportuale, la valutazione dei dati presentati all'ENAC sono propedeutici all'approvazione del Piano della Qualità inserito nel Contratto di Programma.

Il piano annuale di programmazione degli audit e la loro frequenza, salvo eventi eccezionali che determinano una programmazione straordinaria, viene fissato a seguito della valutazione delle criticità, del mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati dai gestori, nonché sulla base dei reclami e delle segnalazioni ricevute come Organismo Responsabile dell'applicazione dei Regolamenti comunitari 261/2004 e 1107/2006 e delle risultanze delle ispezioni condotte a livello aeroportuale dagli Ispettori Qualità ENAC. Nel 2019 l'attività di audit combinati in materia di qualità dei servizi e attività di assistenza ai PRM delle società di gestione aeroportuale ha interessato 2 aeroporti: Firenze e Torino, a cui si è aggiunta l'attività dell'ECAC denominata "Quality Assessment Programme" di cui si parlerà nel dettaglio più avanti.

Criteri per l'assegnazione del livello delle non conformità

NON CONFORMITÀ RILEVATE	LIVELLO DI CRITICITÀ
Normativa internazionale/europea Normativa nazionale Normativa, Regolamenti e Circolari ENAC	L1
Requisiti tecnici Requisiti infrastrutturali Requisiti organizzativi	L2
Non corretta applicazione standard/procedure	L3
Osservazioni riferite alle best practices	L4



La richiesta di azioni correttive avvia il processo di miglioramento del sistema che rappresenta uno degli obiettivi prioritari degli audit.

Le best practices

Il team Audit ENAC ha ritenuto opportuno condividere il proprio patrimonio di conoscenze acquisito nel corso degli audit su scala nazionale mediante un'azione di diffusione delle best practices rilevate sul territorio:

- Informatizzazione del voucher per l'assistenza ai passeggeri in caso di disruption (ritardo o cancellazione del volo, negato imbarco).
- Diffusione dell'informazione sull'opportunità di prenotare il servizio di assistenza PRM attraverso un Flyer da distribuire ai passeggeri non pre-notificati.
- Pittogramma PRM (Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta) in prossimità dei nastri riconsegna bagagli al fine di dedicare un'area dedicata ai PRM per il recupero del proprio bagaglio.
- Colonnine punti di chiamata accessibili per tutte le tipologie di disabilità (ad es. presso l'aeroporto di Bologna).
- Protocolli di intesa/collaborazioni con società di trasporto pubblico/privato (autobus, treno) per l'assistenza coordinata dei PRM.

ECAC Quality Assessment Programme

Nel 2019, l'ENAC è stato attivamente coinvolto in un'iniziativa promossa dall'ECAC nell'ambito del sottogruppo PRM del FAL (Facilitation Working Group) e denominata "Quality Assessment Programme (QAP)".

Obiettivo del QAP è monitorare la qualità dei servizi di assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) erogata sia dai gestori aeroportuali sia dalle compagnie aeree in base a quanto previsto dal Reg. (CE) n. 1107/2006 e dal Doc. 30 ECAC, documento che contiene una serie di raccomandazioni per la corretta erogazione del servizio di assistenza da diversi punti di vista: ad es. formazione, way-finding, airport design, attrezzature, equipaggiamenti, punti di chiamata, parcheggi dedicati ai PRM.

In tale contesto, l'Italia si è proposta sia quale Paese ospitante dei primi Quality Assessment Programme, individuando gli aeroporti di Bologna e Catania e la compagnia aerea Air Dolomiti, sia partecipando al Team ECAC rispettivamente in qualità di National Coordinator e observer.

I tre Assessment Programme sono stati effettuati tra luglio e settembre 2019.

Per gli approfondimenti relativi all'iniziativa ECAC Quality Assessment Programme si rimanda al capitolo L'Attività internazionale.

LINEE GUIDA DEL PIANO DELLA QUALITÀ DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA

I Contratti di Programma, stipulati tra l'ENAC e i gestori aeroportuali, permettono di ottenere un adeguamento dei diritti aeroportuali ai costi effettivamente sostenuti dai gestori e includono: la realizzazione del piano di investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

L'Ente, anche su richiesta di Assaeroporti (Associazione Italiana Gestori Aeroportuali), ha ritenuto utile procedere nel 2019 alla revisione delle Linee Guida del Piano della Qualità del Contratto di Programma adeguandole alle nuove esigenze e al mutato contesto del settore. Si è ritenuto che la distinzione in 4 cluster di traffico, rispetto alla precedente suddivisione che prevedeva 3 soglie di traffico, potesse consentire un monitoraggio più puntuale degli indicatori di qualità inseriti nel Piano:

1. Cluster 1: aeroporti con traffico superiore ai 15 milioni di passeggeri annui;
2. Cluster 2: aeroporti con traffico compreso tra 5 e 15 milioni di passeggeri annui;
3. Cluster 3: aeroporti con traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri annui;
4. Cluster 4: aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri annui;

Individuazione Indicatori

Gli indicatori sono stati articolati in:

1. Prioritari che comprendono, oltre a vari indicatori di qualità, alcuni inseriti nelle Circolari ENAC GEN-06 e GEN-02A;
2. Carte dei Servizi e, per la prima volta, il Benchmark internazionale che richiama gli indicatori utilizzati nel programma "Airport Service Quality" (ASQ) di ACI (Airports Council International), al quale hanno già aderito numerosi gestori aeroportuali italiani.
3. Tecnici.

Scheda 5.6 La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

Numero degli indicatori

Il numero degli indicatori ha tenuto conto del volume di traffico dell'aeroporto.

Sviluppo contenuti

La revisione delle Linee Guida ha richiesto la costituzione di un apposito gruppo di lavoro.

Aspetti regolamentari di coerenza e armonizzazione

L'aspetto di coerenza e armonizzazione con le norme nazionali e comunitarie nonché con le Circolari ENAC sono state attentamente valutate in considerazione del fatto che:

- molti degli indicatori contenuti nel Piano della Qualità sono contenuti anche nella Carta dei Servizi del Gestore;
- la Carta dei Servizi del Gestore viene approvata dall'ENAC attraverso la programmazione e lo svolgimento annuale di audit (Qualità dei Servizi e Regolamento 1107/2006): assicura il corretto controllo del trend di miglioramento degli indicatori presentati annualmente dai gestori, in coerenza con quelli del Piano e monitora il raggiungimento degli stessi, indicando rilievi e azioni correttive che devono essere implementate dai gestori stessi.

Approvazione Piano della Qualità nel 2019

- Bologna
- Palermo
- Torino
- Trieste
- Verona
- Cagliari
- Genova
- Lamezia Terme
- Napoli
- Olbia

Monitoraggi indicatori Piano della Qualità Obiettivo e Consuntivo - Anno 2019

- Roma Fiumicino
- Roma Ciampino
- Milano Linate
- Milano Malpensa
- Venezia
- Catania
- Firenze
- Pisa
- Bologna
- Napoli
- Lamezia Terme

Carte dei Servizi del gestore aeroportuale

La Carta dei Servizi del gestore aeroportuale ha lo scopo di fornire agli utenti, con cadenza annuale, informazioni sul li-

vello di qualità dei servizi e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno successivo. L'ENAC, a conclusione del previsto iter istruttorio, per l'anno 2019 ha approvato 30 Carte dei Servizi.



Carta dei Servizi del gestore - Fattori Qualità pubblicati

1. Sicurezza del viaggio
2. Sicurezza personale e patrimoniale
3. Regolarità del Servizio
4. Pulizia e Condizioni Igieniche
5. Comfort Permanenza in aeroporto
6. Servizi Aggiuntivi
7. Servizi informazione al pubblico
8. Servizi Sportello/varco
9. Efficacia collegamenti città/aeroporto
10. Efficienza Servizi Assistenza
11. Sicurezza per la persona
12. Informazioni in aeroporto
13. Comunicazione con i passeggeri
14. Comfort in aeroporto
15. Aspetti relazionali e comportamentali

Nel 2019 è stata approvata n. 1 Carta dei Servizi Cargo relativamente all'aeroporto Milano Malpensa.

Carte dei Servizi del vettore

Nel 2019, l'ENAC ha approvato le Carte dei Servizi dei vettori aerei nazionali che, in analogia alle Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali, hanno lo scopo di fornire informazioni,

a cadenza annuale, sia sul livello di qualità dei servizi erogati dal vettore nell'anno in corso sia sugli obiettivi di miglioramento per l'anno successivo in un'ottica di piena trasparenza. La Carta dei Servizi del vettore è uno strumento informativo mediante cui i vettori assumono precisi impegni verso gli utenti circa gli standard dei servizi offerti e le modalità di svolgimento delle prestazioni. La pubblicazione degli indicatori di qualità aiuta i passeggeri ad essere informati e a compiere una scelta consapevole tra le offerte delle varie compagnie, consentendo di individuare quella più adeguata a soddisfare le proprie esigenze.

Fattori Qualità Pubblicati

1. Regolarità e Puntualità
2. Bagagli e Ausili alla Mobilità (sicurezza patrimoniale)
3. Pulizia e Condizioni Igieniche
4. Comfort del Viaggio a Bordo
5. Informazione alla clientela
6. Servizi Aggiuntivi
7. Aspetti Relazionali e Comportamentali
8. Sicurezza per la persona
9. Accessibilità alle Informazioni
10. Comunicazione con i passeggeri
11. Comfort in aeromobile

CARTA DEI SERVIZI DEL VETTORE

La Carta è strutturata in tre sezioni:

- la prima contiene una breve descrizione delle finalità e sono messi in evidenza principi fondamentali quali l'egualianza, l'imparzialità, la non discriminazione, il diritto all'informazione, la continuità, la partecipazione, l'efficienza e l'efficacia, la libertà di scelta. La Carta riporta, inoltre, le peculiarità dell'azienda, i dati sulla flotta, le politiche di attenzione all'ambiente, le informazioni utili e gli eventuali programmi di fidelizzazione;
- la seconda sezione è dedicata agli indicatori valorizzati e contiene la definizione dei livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza attraverso diversi indicatori quali: regolarità e puntualità del volo, bagagli, dispositivi di ausilio alla mobilità, pulizia e condizioni igieniche, informazioni alla clientela e servizi aggiuntivi;
- la terza sezione racchiude le informazioni relative alle procedure di reclamo: modalità di presentazione, tempistiche di risoluzione, nonché l'indicazione di eventuali protocolli di conciliazione adottati dal vettore. Il grado di raggiungimento degli obiettivi rispetto ai livelli prefissati viene monitorato dal vettore, con audit interni sulle proprie prestazioni, al fine di definire un eventuale piano di miglioramento progressivo delle stesse.

Nel 2019 sono state approvate le Carte dei Servizi dei seguenti vettori:

- Air Dolomiti
- Air Italy
- Blue Panorama
- Ernest
- Neos

Scheda 5.6 La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

Diritti dei passeggeri - Reg. (CE) n. 261/2004

L'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti, contribuendo al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza.

L'attività dell'ENAC non è infatti finalizzata a soddisfare le

richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza.

Nel 2019 è proseguita la gestione dei reclami che pervengono all'ENAC attraverso un sistema online di trasmissione del reclamo stesso mediante appositi moduli, disponibili sul proprio portale sia in lingua italiana che inglese, in modo da favorirne una più rapida ed efficace gestione. Nel caso di accertata violazione della normativa europea il passeggero viene informato, per trasparenza, dell'avvio del procedimento sanzionatorio.

Sanzioni Reg. (CE) n. 261/2004

	2016	2017	2018	2019
IMPORTO	€ 362.908,28	€ 108.288,17	€ 262.867,06	€ 280.138,00

Nota: Gli importi annuali non hanno diretta corrispondenza con il numero di sanzioni avviate nell'anno di riferimento: il processo sanzionatorio è infatti articolato in diverse fasi che hanno inizio con l'accertamento, segue poi una fase interlocutoria durante la quale il vettore ha la possibilità di presentare scritti difensivi/richiedere audizione/pagare in misura ridotta (obblazione). A seguire la fase dell'ordinanza d'ingiunzione di pagamento o di archiviazione. Nel caso di ingiunzione di pagamento il vettore può non pagare e non reagire e si passerà quindi all'iscrizione a ruolo per l'esecuzione forzata oppure il vettore può impugnare il provvedimento dell'Ente in tribunale dove si possono percorrere fino a tre diverse fasi del giudizio.

Ispezioni aeroportuali condotte nel 2019**Gestione dei reclami**

L'ENAC utilizza un sistema informatizzato per la gestione

dei reclami dei passeggeri, costantemente aggiornato per finalità statistiche, di monitoraggio e di analisi.

Reclami registrati nel 2019 - Reg. (CE) n. 261/2004

Cancellazione del volo (art.5)	2.952
Negato Imbarco (art.4)	373
Mancata informazione sui diritti dei Passeggeri (art. 14)	85
Ritardo del volo (art.6)	616
Ritardo all'arrivo alla destinazione finale di tre o più ore rispetto all'orario schedato	2.591
Ritardo alla partenza di due o più ore rispetto all'orario schedato	1.671
Altro	1.509
TOTALE	9.797

LA BANCA DATI ENAC PER LA GESTIONE DEI RECLAMI E DELLE SEGNALAZIONI

Dal 2006 i reclami e le segnalazioni dei passeggeri vengono gestiti attraverso una Banca Dati. Le segnalazioni e i reclami trasmessi dagli utenti attraverso i moduli online hanno la duplice funzione di consentire un attento controllo e monitoraggio del rispetto delle norme comunitarie di tutela dei passeggeri e una valutazione generale delle attività dei gestori aeroportuali e dei vettori.

Le informazioni trasmesse dai passeggeri infatti possono contribuire ad attivare le attività ispettive dell'ENAC finalizzate a migliorare la soddisfazione dei passeggeri.

La struttura di gestione dei reclami e delle segnalazioni è organizzata sia a livello locale che centrale al fine di garantire che tutti i reclami e le segnalazioni vengano gestiti in modo completo, tempestivo e soddisfacente. Le informazioni raccolte permettono inoltre di individuare il volume di reclami/segnalazioni relativamente alle violazioni e ai disservizi, entrambi suddivisi secondo diverse le diverse tipologie, per finalità statistiche tese al miglioramento della qualità dei servizi erogati dagli operatori.

Con riferimento alla qualità dei servizi aeroportuali, nel 2019 sono pervenute 414 segnalazioni relative principalmente alle seguenti aree tematiche:

1. Assenza rappresentante del vettore in aeroporto
2. Bagaglio
3. Comfort ed efficienza dell'aeroporto
4. Disservizi in fase di acquisto/prenotazione
5. Inconveniente occorso al passeggero
6. Inefficienza uffici/call center
7. Mancata informazione sull'identità vettore operativo
8. Sistemazione in classe inferiore
9. Percezione cortesia e professionalità del personale
10. Regolarità del servizio
11. Safety (incluso assetto interno e igiene aeromobile)
12. Security
13. Trasparenza tariffe aeree

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

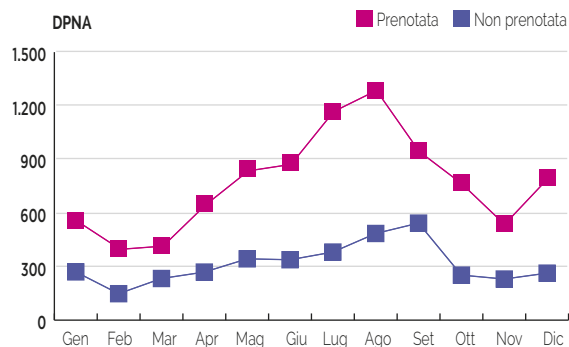
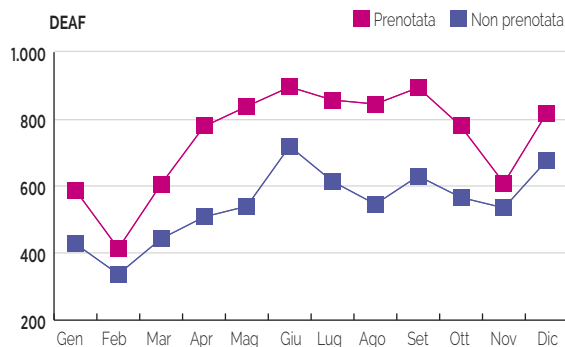
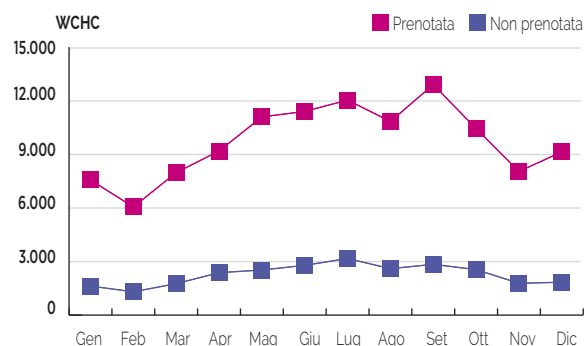
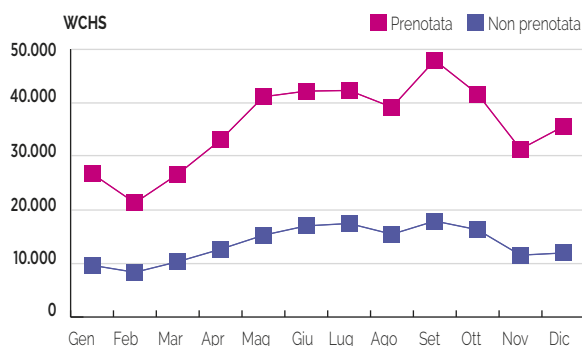
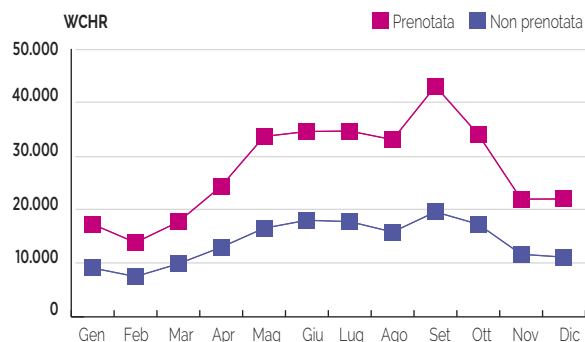
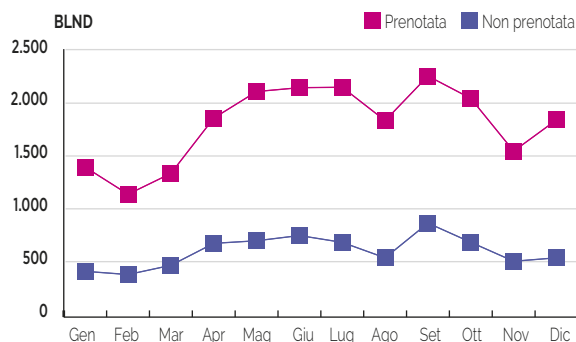
Al fine di garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi l'UE ha adottato regole comuni che prevedono il diritto all'assistenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati membri per rispondere alle esigenze dei Passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità (PRM). La richiesta di assistenza speciale deve avvenire preventivamente, almeno 48 ore prima della partenza.

In Italia la percentuale di passeggeri che non hanno richiesto anticipatamente l'assistenza nel 2018 è stata pari al 30%, mentre nel 2019 si è attestata al 29%. Il dato è ancora particolarmente elevato e occorre un impegno ulteriore da parte di tutti i soggetti coinvolti (vettori, società di gestione, associazioni) affinché si diffonda la conoscenza e la consapevolezza dell'importanza della pre-notifica, elemento indispensabile per migliorare la qualità del servizio erogato ed evitare casi di negato imbarco.



Scheda 5.6 La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero

ASSISTENZE EROGATE NEL 2019



LEGENDA

BLND: passeggeri ipovedenti o ciechi.

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

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

WCHC: passeggeri completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale.

DEAF: passeggeri con disabilità uditiva.

DPNA: passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali.

AUTISMO, IN VIAGGIO ATTRAVERSO L'AEROPORTO

È proseguita anche nel 2019 l'attività dell'ENAC nell'ambito del progetto Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto che ha visto nel corso dell'anno l'adesione da parte di ulteriori società di gestione aeroportuale.

Il progetto, avviato nel 2015, è frutto dell'attività condivisa tra l'ENAC, Assaeroporti e le principali associazioni di settore. L'interesse che continua a suscitare l'iniziativa, che riveste una consolidata importanza sociale, da parte degli addetti ai lavori e delle famiglie direttamente coinvolte è la dimostrazione della sensibilità dell'ENAC nei confronti delle specifiche esigenze delle persone con disabilità o a ridotta mobilità.

Le finalità sono quelle di fornire alcune semplici raccomandazioni per aiutare le persone autistiche e i loro accompagnatori ad affrontare serenamente il viaggio aereo, ad esempio permettendo loro di visitare anticipatamente la realtà aeroportuale attraverso un iter individuato dall'ENAC. I gestori aeroportuali, attraverso la pubblicazione sui siti web di informazioni, filmati, situazioni e rumori tipici di un aeroporto, hanno favorito la familiarizzazione con la complessa realtà che può essere percepita dalla maggioranza delle persone autistiche come

fonte di disturbo che può causare disagio. Le società di gestione aeroportuale che hanno aderito al progetto si sono organizzate all'accoglienza delle persone affette da autismo preparando le strutture, i servizi e il personale specializzato. Nel 2019 hanno aderito al progetto le società di gestione degli aeroporti di Bologna e Catania.



**Progetto
Autismo attivo al
31 dicembre 2019**

BARI, BRINDISI - AEROPORTI DI PUGLIA
BERGAMO - SACBO
BOLOGNA - AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA
FIRENZE E PISA - TOSCANA AEROPORTI
MILANO LINATE E MALPENSA - SEA
NAPOLI - GESAC
OLBIA - GEASAR
ROMA FIUMICINO E ROMA CIAMPINO - ADR
TORINO - SAGAT
TRAPANI - AIRGEST
VENEZIA - SAVE
CATANIA - SAC

Nel corso del 2019 sono state avviate le attività per l'implementazione del progetto da parte degli aeroporti di Verona e Cagliari che hanno formalizzato la loro adesione nei primi mesi del 2020.

6

LA REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO

Scheda 6.1

137

**L'attività di regolazione
e pianificazione**



L'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE E PIANIFICAZIONE

Gestione dello spazio aereo nazionale

Nel 2019 l'ENAC, in applicazione del Reg. (CE) n. 2150/2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo (FUA), ha iniziato una rivisitazione dell'intera struttura dello spazio aereo nazionale, congiuntamente all'Aeronautica Militare. Nell'ambito di quanto previsto dal predetto regolamento, specificatamente al livello strategico, è stato istituito un Tavolo Tecnico, con la partecipazione anche dell'ENAV, per analizzare l'utilizzo di quei volumi di spazio aereo riservati a particolari attività, con il fine di un'ottimizzazione della struttura di spazio aereo nazionale che ne consenta un uso più efficace.

L'ENAC ha partecipato, nel corso dell'anno, alle operazioni comunitarie FRONTEX e EMSA (European Maritime Safety Agency), finalizzate al pattugliamento delle acque territoriali per l'immigrazione clandestina.

Come da proprio ruolo istituzionale, l'ENAC ha predisposto opportune strutture di spazio aereo per lo svolgimento di tali operazioni. Il processo è stato rilevante per il coinvolgimento di molti enti, anche internazionali.

L'attività per la regolazione e la segregazione dello spazio aereo, disciplinata a vario titolo tramite apposite Circolari ENAC (ATM-03 e ATM-05), è assicurata dall'ENAC previa stretta collaborazione sia con gli utenti/richiedenti, sia attraverso la sinergia con i Service Provider nazionali e/o le altre Amministrazioni dello Stato (ad es. Prefettura e Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria).

In tale contesto, anche nel 2019 sono state processate oltre 250 richieste di istituzione/estensione di validità/modifica/cancellazione di zone soggette a restrizioni per diverse attività di volo come lanci di paracadutisti, zone di volo acrobatico, attività di lavoro aereo e di aeroclub, zone per attività di aeromodelli e APR, zone per attività di volo da diporto o sportivo (VDS), zone per emissione di raggi laser, zone per innalzamento palloni sonda per radiosondaggi.

In considerazione dell'interesse comunitario riguardante la protezione dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) sono continuate a pervenire istanze volte alla successiva pubblicazione dei relativi divieti di sorvolo imposti.

In tale ambito sono state analizzate anche ulteriori richieste di aree a protezione di parchi naturali e/o di zone soggette a protezione di riserva faunistica, nonché di zone vietate a protezione di siti d'interesse comune (ad es. zone monumentali) oppure specialistico (industriali e/o impianti tecnologici).

I principali provvedimenti emessi sono stati quelli riguardanti la protezione di siti quali il Parco del Po Vercellese/Alessandrino, la riserva naturale Torbiere del Sebino, il Parco Regionale del Conero, il Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano.

In fase di valutazione la richiesta della Regione Lazio, del 2019, di istituire il divieto di sorvolo su Parchi e/o monumenti naturali della Regione per complessivi 77 provvedimenti da emettere successivamente.

Non di minore impatto e rilevanza sono state le attività di predisposizione/coordinamento di apposite misure sulla fruibilità dello spazio aereo in occasione di particolari eventi (visite capi di Stato esteri) e/o di attività d'interesse anche per la Comunità europea (Terra dei Fuochi, pattugliamento/controllo del Mar Mediterraneo per fini istituzionali, esercitazioni/sperimentazioni).

Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR)

Gli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR), o droni, nel corso del 2019 hanno ulteriormente consolidato la loro posizione come settore emergente per l'aviazione civile e non solo, diventando elementi importanti anche in altri settori della società moderna.

Per questo, nel corso del 2019, l'ENAC ha dato la massima importanza allo sviluppo di regole e normativa che potessero supportare, nel modo più adeguato, la rapida evoluzione di tale settore.

A maggio del 2019 è stata pubblicata la Circolare ENAC ATM-09 "Aeromobili a pilotaggio remoto. Criteri di utilizzo dello spazio aereo", di fondamentale importanza per le operazioni con i droni. La Circolare definisce volumi di spazio aereo dove è possibile operare APR senza necessità di richiedere autorizzazioni. Tali volumi sono quelli richiesti dagli operatori nella maggioranza dei casi. Questa semplificazione ha comportato un notevole snellimento delle procedure per svolgere attività con droni.

Prossimo obiettivo della Circolare è di incrementare ulteriormente i volumi di spazio aereo in cui è possibile volare senza richiesta di autorizzazione preventiva.

La pubblicazione della Circolare ENAC ATM-09 ha reso necessario anche un emendamento al Regolamento ENAC "Mezzi aerei a pilotaggio remoto", pubblicato nel mese di dicembre 2019.

La Circolare fa riferimento, oltre che a tale regolamento nazionale, anche alla normativa europea emessa dall'EASA,

Scheda 6.1 L'attività di regolazione e pianificazione

nello specifico al Reg. (UE) n. 2019/947, in riferimento ad aree geografiche in cui lo Stato può vietare o regolare l'accesso ai droni per motivi di sicurezza, privacy, protezione dei dati personali, ordine pubblico, o protezione dell'ambiente. L'ENAC ha anche partecipato attivamente ai gruppi di lavoro EASA per la definizione della normativa europea relativamente alla categoria degli APR da certificare.

Navigazione PBN (Performance Based Navigation)

Nel corso del 2019 sono state implementate nuove procedure di volo basate su sistemi di navigazione satellitari (GNSS: Global Navigation Satellite System) secondo quanto pianificato in accordo con ENAV. Le procedure di avvicinamento, atterraggio e decollo basate su GNSS sono sempre più diffuse su tutto il territorio nazionale. In particolare, sull'aeroporto di Pantelleria è stata implementata la

prima procedura di avvicinamento e atterraggio GNSS quale mezzo primario di navigazione in cui non c'è un impianto ILS a supporto o come backup.

Tale configurazione è maggiormente utile negli aeroporti minori, dove l'installazione di un impianto ILS non sempre è conveniente.

Le procedure di volo PBN sono normate dal Reg. (UE) n. 2018/1048, che stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione PBN. Tale regolamento prevede un piano di transizione nazionale per il rispetto delle scadenze previste, da redigere entro il 2020. Sempre nell'ambito delle procedure satellitari, l'Italia è molto attiva anche nel settore elicotteristico dove trova applicazione un nuovo concetto, denominato Point in Space (PinS), particolarmente indicato per operazioni strumentali in bassa visibilità a bassa quota. Nel 2019 è stata pubblicata la procedura GNSS PinS Trento - Cles, tra le prime al mondo.

FREE ROUTE AIRSPACE (FRA)

Nel 2019 è proseguito il grande successo ambientale del Free Route Airspace (FRA) all'interno del quale gli aerei possono volare rotte dirette tra un punto e l'altro senza i vincoli delle rotte predefinite (rotte ATS), riducendo le miglia di navigazione con conseguente risparmio di carburante e riduzione della CO₂ immessa nell'ambiente.

Il Free Route Airspace ha attratto nello spazio aereo italiano molto traffico commerciale internazionale altrimenti destinato agli spazi aerei contigui, aumentando così il contributo dell'Italia nella gestione dei flussi di traffico aereo in Europa.

CIELO UNICO EUROPEO (SES)

Il Cielo Unico Europeo (Single European Sky - SES) è un'iniziativa "faro" europea diretta a riformare l'architettura del controllo del traffico aereo europeo per far fronte alle future esigenze di capacità e sicurezza.

Rispetto ai livelli di traffico del 2000, la piena attuazione del Cielo Unico consentirà di decuplicare il livello di sicurezza, triplicare la capacità dello spazio aereo, ridurre del 50% i costi di gestione del traffico aereo, ridurre del 10% l'impatto di ciascun volo sull'ambiente.

Per raggiungere gli obiettivi il SES si basa su quattro pilastri:

1. **Blocchi funzionali di spazio aereo (FAB):** in base alle varie proposte SES, gli organi nazionali di controllo del traffico aereo collaborano nei blocchi regionali di spazio aereo (blocchi funzionali di spazio aereo) per guadagnare in efficienza, tagliare i costi e ridurre le emissioni.
2. **Obiettivi:** sono fissati obiettivi di prestazione fondamentali e vincolanti che devono essere conseguiti a livello nazionale o di FAB per quanto riguarda la sicurezza, la capacità, l'efficienza economica e l'impatto ambientale. Tali obiettivi muovono l'intero processo di riforma, mentre altre parti dell'iniziativa sono finalizzate a consentirne il conseguimento. Gli obiettivi locali sono fissati dagli Stati membri in base a quelli dell'UE concordati con la Commissione europea.
3. **Gestore della rete:** il gestore della rete (Eurocontrol) sostiene il processo espletando determinati compiti che a livello centrale offrono la maggior garanzia di efficienza, ad esempio la progettazione delle rotte o il coordinamento delle frequenze radio. È inoltre responsabile del coordinamento dei flussi di traffico aereo tra i prestatori nazionali di servizi.
4. **Nuove tecnologie:** tutto questo dipende dal successo della fase di installazione del programma SESAR, braccio tecnologico del SES. Il SESAR prevede l'ammodernamento degli attuali macchinari e procedure che, data la difficoltà di apportare cambiamenti tecnologici laddove occorre mantenere un'interoperabilità globale, in molti casi sono operativi da decine d'anni.

FAB BLUE MED

Il blocco funzionale di Spazio Aereo Blue Med è il blocco di spazio aereo costituito nel 2012 da Italia, Malta, Grecia e Cipro. In Europa, in ossequio all'articolo 9a del regolamento del Consiglio e del Parlamento UE n. 550/2004 sulla fornitura dei servizi del 10 marzo 2004, sono stati costituiti altri 8 FAB (Functional Airspace Block).

La normativa europea definisce un FAB come un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato. Con la costituzione di Blue Med, Italia, Malta, Grecia e Cipro hanno messo in atto un importante processo di integrazione della fornitura dei servizi nel Mediterraneo Sud Orientale, processo che merita di essere esteso anche ad altri Stati dell'area.

Infatti molti Stati hanno espresso serio interesse all'iniziativa, primo tra tutti Israele che partecipa già come osservatore ai lavori del FAB e che, oltre ai vantaggi per il traffico aereo, può costituire un concreto elemento di stabilizzazione in un'area molto travagliata.

Nell'ambito della direzione del FAB Blue Med l'Italia è rappresentata dall'ENAC nel Consiglio di Governo (Governing Board) e nel Comitato delle Autorità di Sorveglianza (NSA Committee), dall'Aeronautica Militare ed ENAV nel Comitato di cooperazione civile-militare e dall'ENAV nel Comitato dei Fornitori di Servizi di Navigazione Aerea. L'ENAC partecipa anche ai vari gruppi di lavoro del FAB che richiedono rappresentanti delle Autorità nazionali.



Normativa unionale

Nel corso dell'anno sono stati pubblicati due regolamenti chiave in materia di gestione dello spazio aereo:

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/317 della Commissione dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013.
- Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/123 della Com-

missione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione.

Sulla base del regolamento sui sistemi di prestazioni e tariffazione, gli Stati, compresa l'Italia, hanno predisposto la bozza del Piano per il Miglioramento delle Prestazioni per il periodo 2020 - 2024, in esame presso la Commissione europea.

NORMATIVA ENAC EMESSA NEL 2019 IN MATERIA DI SPAZIO AEREO

Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto
Ed. 3 dell'11 novembre 2019.

Circolare ENAC ATM-09 del 24 maggio 2019
Aeromobili a pilotaggio remoto,
Criteri di utilizzo dello spazio aereo.

7

L'AMBIENTE

Scheda 7.1

141

La protezione ambientale



LA PROTEZIONE AMBIENTALE

Partecipazione al CAEP ICAO

Sono proseguiti anche nel corso del 2019 gli impegni assunti dall'Italia, attraverso l'ENAC, nel Comitato ICAO per la protezione ambientale nel trasporto aereo (CAEP) e nei suoi sottogruppi. Il Comitato, fondato nel 1983, si occupa di elaborare per il Consiglio ICAO le analisi tecniche necessarie all'adozione o alla revisione della normativa inerente la protezione ambientale del trasporto aereo, contenuta nell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

Nel 2019 ha avuto inizio il 12° ciclo del CAEP che ha stabilito un programma di lavoro per il prossimo triennio. La presenza nel CAEP è garantita dal personale ENAC che, oltre ad assicurare il seggio al Paese Italia, promuove le attività nei sottogruppi del Comitato per:

1. CORSIA - Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation;
2. Progetto di supporto ACT - CORSIA;
3. Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO₂;
4. ICAO States' Action Plans Buddy Partnership;
5. Le emissioni di CO₂ e il loro monitoraggio;
6. I carburanti sostenibili per l'aviazione internazionale (soprattutto quelli utili al sistema CORSIA);
7. Il rumore degli aeromobili (in particolare i supersonici).

Il CAEP opera in stretta collaborazione con le altre agenzie ONU che si occupano di cambiamento climatico come, ad esempio, l'UNFCCC (United Nations Framework Convention for Climate Change). Oltre a questo, il Comitato ha intenzione di attivare, con le indicazioni del Consiglio, un progetto di lavoro denominato GAEP (Global Aviation Environmental Plan) che, sulla falsariga di progetti simili già avviati sulla safety e sulla security, intende fornire agli Stati membri la dimensione previsionale globale dell'impegno dell'ICAO alle attività di protezione ambientale nell'aviazione civile internazionale.

Altro tema trattato dal Comitato, e ripreso dalla 40ª Assemblea Generale ICAO nel settembre 2019 con una Risoluzione dedicata, è l'avvio di uno studio di fattibilità per presentare entro la prossima Assemblea proposte utili ad elaborare un Long Term Aspirational Goal for CO₂ emissions reduction in International Aviation. Il programma di lavoro in merito allo sviluppo di tali proposte è stato già avviato individuando un Task Group che presenterà le attività programmate nelle prossime sessioni del Consiglio ICAO.

CORSIA - Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation

Il CORSIA è lo schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente alle altre azioni ambientali (sviluppo tecnologico, uso dei carburanti alternativi, ottimizzazione delle rotte), contribuirà a raggiungere l'obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO₂ a partire dal 2020. Lo Standard sul CORSIA, approvato a giugno 2018 dal Consiglio ICAO, è contenuto nel Volume IV dell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

Il CORSIA si inserisce nel contesto europeo di regolazione delle emissioni aeree disciplinato dal sistema di scambio Emissions Trading, al quale diversi operatori aerei europei e internazionali sono già soggetti. A tal fine, nel corso del 2019, è stato completato con il Regolamento Delegato (UE) n. 2019/1603 il percorso legislativo di recepimento europeo previsto per questa fase di avvio del CORSIA. In sostanza, nell'Unione europea, il CORSIA si attua per mezzo dell'Emission Trading System (ETS).

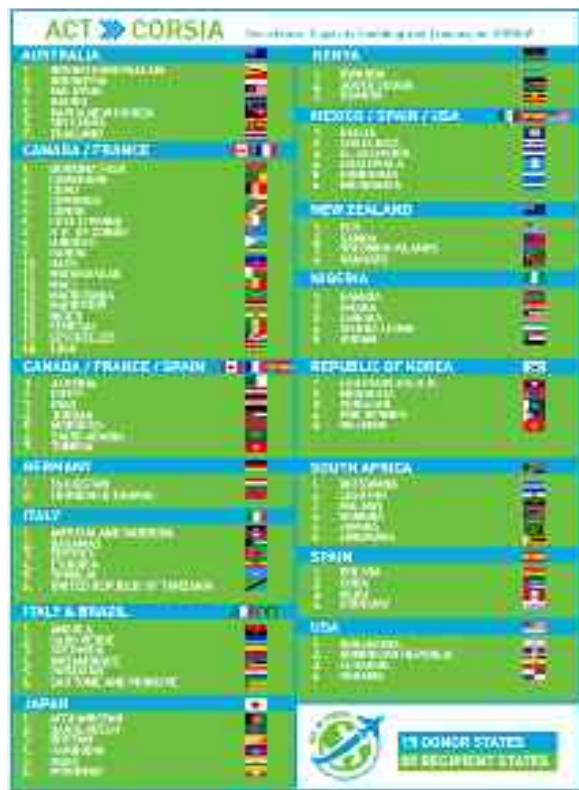
Il Comitato ETS, già Autorità Nazionale competente per la gestione della Direttiva ETS, ha assunto il ruolo di Autorità competente anche per l'implementazione del CORSIA in Italia, con il supporto tecnico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ENAC.

Dal 1° gennaio 2019 è iniziata l'attività preparatoria per l'implementazione del CORSIA, la cui fase pilota avrà avvio nel 2021. Nello specifico, le Autorità competenti degli Stati membri ICAO hanno chiesto ai propri operatori aerei di iniziare a monitorare e conteggiare le emissioni derivanti dai voli internazionali che andranno a costituire la baseline per le future compensazioni.

L'ENAC ha pertanto continuato a supportare il Comitato ETS nelle attività previste sia per il CORSIA (analisi e valutazione dei Piani di Monitoraggio presentati dagli operatori italiani), sia per gli aspetti normativi (richiesta di integrazioni e/o modifiche all'Atto Delegato) che proseguendo l'attività di formazione/informazione riservata agli utenti, e, in particolare, agli operatori.

In parallelo alle iniziative nazionali di sostegno agli operatori aerei, nel corso del 2019, sono stati organizzati gli incontri formativi e informativi delle attività dell'ICAO svolti grazie al contributo fornito dall'ENAC nell'ambito del programma di supporto ACT - CORSIA - Assistance, Capacity-building and Training on CORSIA.

Scheda 7.1 La protezione ambientale



Progetto di supporto ACT - CORSIA

Nel corso del 2019, a seguito dell'implementazione della Risoluzione assembleare ICAO A40-19 sono proseguite le iniziative per diffondere, quanto più possibile, le informazioni sul CORSIA e per lo sviluppo e la familiarizzazione con i tools che permettono la valutazione delle emissioni. L'ICAO, utilizzando sia i fondi che le risorse umane poste a disposizione da parte di alcuni Stati donatori, tra cui l'Italia, ha promosso in particolar modo la conoscenza delle SARP (Standards and Recommended Practices) contenute nel IV volume dell'Annesso 16 ICAO, nonché dell'Environmental Technical Manual. L'iniziativa si è focalizzata, in particolare, sull'utilizzo di strumenti informatici per la stima e il reporting delle emissioni (CERT) e sul registro centrale delle emissioni (CCR) gestito dall'ICAO. In parallelo, grazie al lavoro dei gruppi del CAEP, è stato portato avanti lo studio dei criteri per le Eligible Emissions Units, e gli Eligible Fuels. Questi ultimi due aspetti sono ancora oggetto di lavoro, ma si prevede la definitiva adozione nel corso del 2020.

Al fine di promuovere la conoscenza del CORSIA, l'ICAO ha prodotto materiale informativo, sotto forma di brochure, leaflet e video, e sono inoltre stati organizzati alcuni seminari a livello regionale, nonché altri seminari dedicati ad alcune specifiche realtà geografiche. Uno degli elementi

chiave della seconda fase dell'ACT - CORSIA è stato lo sviluppo di accordi di partenariato con focus su alcuni Stati dell'Africa, dell'America Latina e Asia centrale. Grazie a questi accordi si è inteso promuovere e accelerare la partecipazione al CORSIA su base volontaria fin dal 2021, anticipando l'ingresso obbligatorio, e velocizzando i benefici ambientali prodotti dal CORSIA. Queste iniziative continueranno anche nel corso del 2020, con ulteriori sessioni di assistenza agli Stati, in particolar modo per l'utilizzo del CCR. Nel 2019, l'Italia è stato uno dei maggiori contributori alla fase 2 dell'ACT - CORSIA: grazie al contributo economico messo a disposizione dell'ICAO da parte dell'Italia è stato possibile svolgere interventi in 7 Stati, registrando una considerevole accelerazione della loro partecipazione allo schema globale di riduzione delle emissioni di CO₂.

Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO₂

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal traffico aereo rappresenta per l'ICAO uno degli obiettivi prioritari ai fini del contenimento degli effetti negativi del cambiamento climatico generato dalle attività umane.

Sebbene le emissioni di CO₂ dell'aviazione civile rappresentino solo un cinquantesimo delle emissioni prodotte dalle attività umane, l'ICAO incoraggia gli Stati a promuovere un insieme di misure, con l'obiettivo di arrivare a lungo termine alla neutralità di emissioni prodotte dall'aviazione civile, e ad una gestione ecosostenibile dell'intero sistema. Uno degli obiettivi auspicati è quello che l'aviazione civile possa essere percepita come un esempio di gestione virtuosa del progresso tecnologico e fare da guida all'ecosostenibilità anche di altri settori tecnologici.

A dicembre 2018 è stata pubblicata dall'ENAC una nuova edizione del "Italy's Action Plan on CO₂ emissions reduction", in linea con la più recente edizione delle linee guida ICAO (DOC 9988). È stato riconosciuto all'Italia di essere uno dei Paesi che ha maggiormente contribuito allo sviluppo degli Action Plan, fornendo anche supporto sia diretto che indiretto ad altri Stati.

Nel corso del 2020 è previsto un nuovo aggiornamento dell'Action Plan, la cui impostazione verrà rivista alla luce di una maggiore armonizzazione con i progetti ambientali sviluppati dall'Unione europea e dagli altri Stati membri.

ICAO States' Action Plans Buddy Partnership

Facendo seguito all'accordo di partnership sottoscritto con l'Autorità dell'Aviazione Civile del Madagascar nel 2018, l'ENAC ha istituito un canale di comunicazione con i re-

sponsabili malgasci con l'obiettivo di far sì che, grazie all'accordo di Buddy Partnership, anche il Madagascar possa entrare a far parte del numero di Paesi che si dotano di un Action Plan per gestire e monitorare le emissioni di CO₂ dell'aviazione civile. L'ENAC ha quindi fornito assistenza all'omologa autorità per la pianificazione e la raccolta dei dati necessari per la realizzazione del progetto.

Le emissioni di CO₂ e il loro monitoraggio

In vista del prossimo aggiornamento dell'Action Plan nazionale per la riduzione delle emissioni di CO₂, l'ENAC continua a mantenere contatti con ENAV, industria, Assaeroporti e Unione europea per la pianificazione della raccolta delle informazioni da inserire nel Piano.

A questo scopo, nel 2019 è stato realizzato in collaborazione con l'ENAV uno studio che ha consentito di quantificare i benefici in termini di emissioni derivanti dall'ottimizzazione della gestione del traffico aereo e, in particolare, con riferimento alla navigazione basata sulle

performance (PBN), le salite e discese continue (CCO/CDO), lo spazio aereo free-route (FRA-IT) e il decision-making collaborativo presso alcuni aeroporti (A-CDM), in cui sono state implementate, in particolare, apposite procedure per la riduzione dei tempi di taxi. È stato, pertanto, possibile determinare il contributo ambientale ottenuto grazie a queste misure, confrontandolo con le emissioni generate dagli aeromobili, italiani e non, che utilizzano i servizi dello spazio aereo nazionale. In particolare, sono state analizzate le azioni di efficientamento delle rotte convenzionali già realizzate o in corso di realizzazione nell'ambito dell'applicazione del Flight Efficiency Plan dell'ENAV, quantificando il risparmio di emissioni di CO₂ in termini di tonnellate/anno e individuando i possibili interventi da implementare nel prossimo futuro.

Dall'insieme delle quattro misure esaminate e dai relativi dati raccolti nel 2018 emerge una riduzione stimata di circa 415.000 tonnellate di CO₂, così ripartite:

Misura	Risparmio carburante	Totale carburante risparmiato	Riduzione CO ₂	Totale riduzione CO ₂
PBN	15.880 t	137.890 t	50.000 t	415.000 t
CCO/CDO	70.000 t		200.000 t	
A-CDM	9.300 t		30.000 t	
FRAIT	42.800 t		135.000 t	

La quantità di carburante risparmiato equivale, approssimativamente, a quello necessario per quasi 79.000 voli Roma Fiumicino - Milano Malpensa con l'impiego di un Airbus 320.

È allo studio un ulteriore sviluppo del progetto per tenere conto e cercare di prevedere e quantificare una serie di misure di ottimizzazione della gestione del traffico aereo, in vista dell'implementazione dei blocchi di spazio aereo dell'ATM (ASBU).

I carburanti sostenibili per l'Aviazione Civile internazionale

Lo sviluppo e l'implementazione nel trasporto aereo di carburanti che assicurino la riduzione delle emissioni di Gas Serra (GHG) è considerato uno degli obiettivi di primaria importanza per garantire l'efficacia del CORSIA. L'ENAC ha continuato la sua collaborazione con l'ICAO nella predispo-

sizione del contesto di certificazione e sostenibilità di tali carburanti.

Tra gli strumenti identificati, infatti, dall'ICAO per il raggiungimento dell'obiettivo di Carbon Neutral Growth a partire dal 2020, nel cosiddetto "Basket of Measures", che comprende i miglioramenti tecnologici della flotta aerea mondiale, l'ottimizzazione delle rotte e l'impiego di combustibili sostenibili, l'efficacia maggiore nel contenimento delle emissioni è dato proprio da questi ultimi.

Nel contesto ICAO, la peculiarità di tali combustibili consiste nella possibilità di assicurare livelli di emissioni inferiori di almeno il 10% rispetto ai combustibili fossili di tipo convenzionale, essendo tali emissioni calcolate sul ciclo di vita del combustibile, vale a dire su tutta la filiera di produzione. Con riferimento al settore dell'Aviazione Civile internazionale, i lavori in corso sono al momento principalmente indirizzati nello stabilire il framework di sostenibilità: il gruppo

Scheda 7.1 La protezione ambientale

di lavoro ICAO ad essi dedicato, denominato Fuels Task Group, sta infatti valutando i principi di sostenibilità applicabili ai combustibili alternativi a quelli prodotti dal petrolio, i cosiddetti Sustainable Aviation Fuels e, in contemporanea, quelli applicabili ai Lower Carbon Aviation Fuels (combustibili fossili a basso tenore di emissioni). L'obiettivo è quello di sviluppare il materiale di supporto alla SARP entro la fine della fase pilota del CORSIA (2021-2023). A partire quindi dal 2023 sarà possibile utilizzare la possibilità di compensazione delle emissioni data dall'utilizzo di tali combustibili all'interno dello schema.

Naturalmente le attività e gli studi del settore non riguardano esclusivamente il contesto di regolazione, ma comprendono, più in generale, anche i possibili sviluppi tecnologici e l'attività di ricerca.

In Italia, ad esempio, l'ENAC segue un progetto per la produzione di biofuel da microalghe del quale è stata recentemente conclusa la prima fase relativa all'individuazione di un'alga a elevato rendimento per la produzione di olio, dalla quale è possibile ricavare biojet fuel. La seconda fase del progetto di ricerca prevede invece lo sviluppo di un impianto pilota al fine di poter meglio definire le eventuali capacità produttive, nell'ottica di un possibile ampliamento di tale produzione anche a livello industriale.

Il rumore degli aeromobili

Una delle problematiche ambientali maggiormente sentite, principalmente dalle comunità di persone che vivono nelle vicinanze di un aeroporto, è sicuramente quella legata al rumore prodotto dagli aeromobili durante le operazioni di volo, in particolare durante le fasi di decollo e atterraggio. In questo ambito l'ENAC, in qualità di Autorità Aeronautica italiana, emette per gli aeromobili registrati nel nostro Paese un Certificato Acustico. Tale documento, rilasciato quando l'aeromobile risponde a una ben precisa configurazione approvata, attesta che i livelli massimi di rumore prodotti ricadono entro determinati limiti.

Tali limiti di rumore, insieme alle procedure di certificazione acustica, sono descritti nel Vol. I dell'Annesso 16 ICAO. Gli aggiornamenti del Vol. I vengono seguiti dal Gruppo di Lavoro ICAO WG1, in cui l'ENAC partecipa attivamente in rappresentanza dell'Italia. La prima edizione di tale documento, che risale al 1971, è stata infatti più volte emendata riducendo nel tempo i Decibel massimi di rumore ammessi, cosa che ha spinto i costruttori di velivoli ed elicotteri a ridurre sempre più le emissioni acustiche dei loro prodotti.

In generale, il contenimento del rumore avviene secondo la filosofia ICAO del balanced approach: gli strumenti che fanno parte di tale approccio consistono nell'implementa-

zione di migliorie tecnologiche negli aeromobili (riduzione del rumore alla sorgente), nella pianificazione e gestione del territorio, nell'utilizzo di specifiche procedure operative per l'abbattimento del rumore e in ultimo, nel caso in cui tali misure non riuscissero a essere sufficienti, tramite l'applicazione di limitazioni operative.

Guardando invece al futuro, diversi costruttori di aeromobili stanno portando avanti per il trasporto aereo progetti di velivoli supersonici di tipo avanzato, che impiegano la cosiddetta tecnologia low boom. In modo differente da quanto avveniva con il Concorde, l'idea progettuale consiste nel fatto che tali aeromobili, producendo un boom sonico "attenuato", possano essere autorizzati al volo supersonico non solo sul mare, ma anche sulla terraferma.

Lo sviluppo dei nuovi velivoli supersonici, la cui entrata in servizio sarebbe prevista in questo decennio, pone tuttavia una serie di problematiche di tipo nuovo da tenere in considerazione. Il fenomeno della produzione del boom sonico nel volo a velocità supersoniche avrebbe infatti impatto anche su aree lontane dagli aeroporti che però si trovano lungo le rotte di volo.

L'ENAC in tale contesto fornisce un contributo attivo insieme alle principali Autorità Aeronautiche, come ad esempio FAA, EASA, Transport Canada, nonché costruttori come Boeing, Airbus, NASA, General Electric, Rockwell Collins, Pratt&Whitney, etc.

La possibilità di design di velivoli che generano low boom è di fatto in corso di studio e comprendere in modo chiaro le condizioni in cui tale fenomeno si genera e si propaga nell'atmosfera, costituisce la sfida principale per tali progetti per i quali è necessario assicurare la sostenibilità nei confronti dell'ambiente e, più in generale, l'accettabilità degli stessi da parte della comunità internazionale.

ECAC e Unione europea

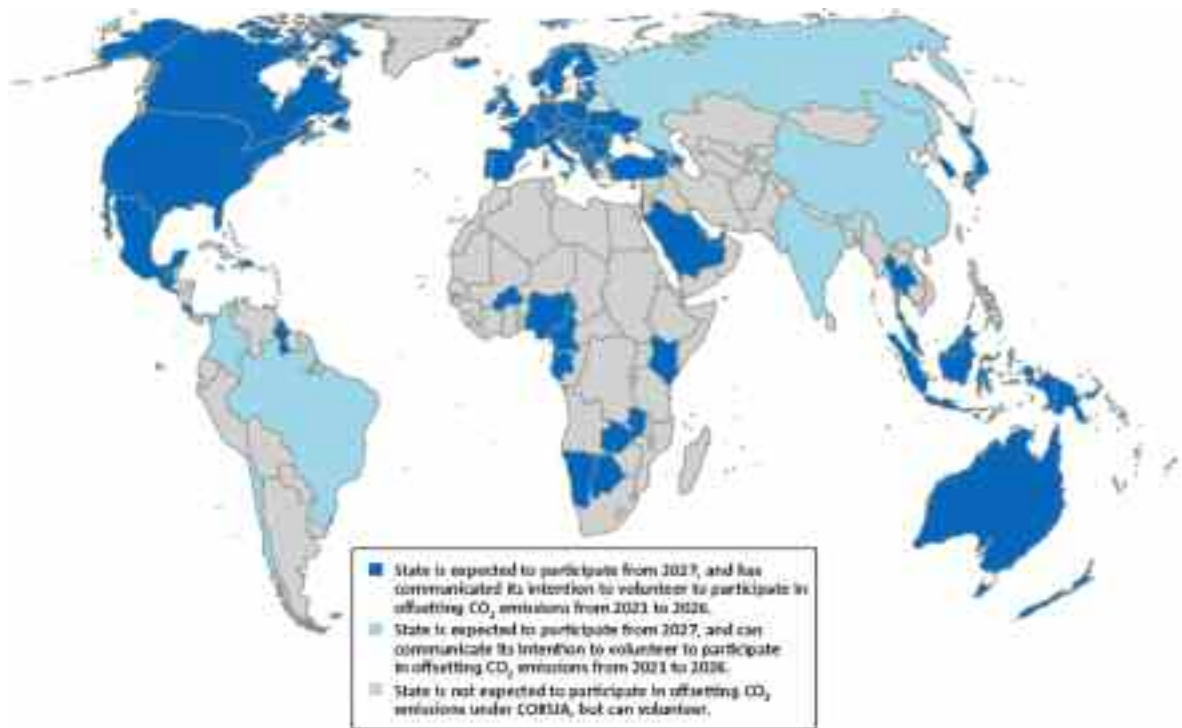
In ambito europeo, è continuata l'attività dell'ENAC nell'ambito del gruppo EAEG (European Aviation Environmental Group), costituito sotto la presidenza di un Paese membro ECAC/UE e della DG MOVE della Commissione europea. Gli argomenti affrontati sono speculari a quelli gestiti in ambito CAEP ICAO e il loro coordinamento a livello europeo consente di elaborare strategie condivise, utili alle discussioni che si tengono a livello globale. Gli aspetti legati alla riduzione del rumore piuttosto che a eventuali modalità di restrizioni in termini di operatività sugli aeroporti sono curati dal normatore attraverso l'EASA che, peraltro, collabora a fianco della DG MOVE e DG CLIMA proprio nei percorsi di recepimento europeo degli standard internazionali. Anche Eurocontrol ha investito negli ultimi anni risorse specializ-

zate in materia ambientale, affinché sia garantito il contributo tecnico riguardo l'ottimizzazione delle rotte e il continuo miglioramento degli strumenti di navigazione aerea, proprio per ridurre le emissioni di gas a effetto-serra.

Nell'ambito delle attività promosse dall'EASA nel settore ambientale, a cui l'Italia partecipa in qualità di Paese membro attraverso l'ENAC, particolare attenzione riveste il recepimento nella normativa europea degli standard adottati dall'ICAO. Tale normativa confluirà nel Reg. (EU) n. 2018/1139 che è previsto contempli gli emendamenti alle parti del regolamento basico che riguardano i Volumi I, II, III dell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago. È già stata adottata nel 2019 una Decisione riguardante le spe-

cifiche di certificazione dei velivoli relativamente alle emissioni di CO₂.

L'Italia collabora anche alla revisione dell'EAER, rapporto ambientale biennale che l'EASA ha pubblicato nella sua seconda edizione e che intende descrivere le attività svolte dall'Agenzia in ambito europeo e internazionale sui maggiori argomenti attuali in materia ambientale, dalla certificazione dei supersonici ai requisiti per le emissioni di CO₂, dall'adesione al programma ECO label per gli aeromobili di nuova generazione ai progetti di cooperazione internazionale per la familiarizzazione al meccanismo globale per il monitoraggio, la compensazione e la riduzione del CO₂: il CORSIA.



SEMINARIO "AERONAUTICA E AMBIENTE: LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELL'AVIAZIONE CIVILE"

In considerazione del sempre maggiore interesse da parte dell'opinione pubblica sui temi di protezione ambientale, l'ENAC ha promosso un seminario informativo allo scopo di illustrare le principali problematiche affrontate dalla comunità internazionale e i metodi che vengono attuati per realizzare uno sviluppo sostenibile del sistema Aviazione Civile.

Nel corso del seminario, organizzato con l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, è stata fornita una panoramica dei temi di maggior impatto ambientale: dal rumore prodotto dagli aeromobili civili alle loro emissioni, sia di particolato che di CO₂, descrivendo le potenzialità date dall'utilizzo dei Sustainable Aviation Fuels (SAF) e tralasciando nel contempo le azioni attuate per il contenimento dei fattori inquinanti tramite l'illustrazione degli schemi ICAO-CORSIA ed EU-ETS e delle loro modalità di attuazione, nonché lo strumento dell'Action Plan Nazionale per le riduzioni delle emissioni di CO₂ ed è stato altresì descritto il progetto ENAC per la produzione di biofuel da micro-alghe.

8

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Scheda 8.1

147

**L'ENAC nel contesto
internazionale**



L'ENAC NEL CONTESTO INTERNAZIONALE



Nello svolgimento della propria missione istituzionale, l'ENAC rappresenta l'Italia nell'ambito dei maggiori organismi attivi a livello mondiale ed europeo, nel settore dell'aviazione civile, quali: l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), la Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC), l'Unione europea (UE), l'Agenzia Europea della Sicurezza Aerea (EASA) e l'Organizzazione per la Sicurezza della Navigazione Aerea (Eurocontrol). Con tali organizzazioni l'Ente intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione nell'attuazione della propria attività di regolazione e controllo del settore aereo e di promozione dello sviluppo dell'aviazione civile. In particolare, nei vari consessi, l'ENAC sostiene le posizioni nazionali concernenti varie tematiche di interesse strategico come la safety, la regolazione dello spazio aereo, lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, la security e le facilitazioni, la regolazione economica e del trasporto aereo, le relazioni estere dell'Unione europea e l'ambiente.

Gli eventi di maggior rilievo internazionale dell'anno 2019 sono stati rappresentati certamente dalla 40ª Assemblea Generale ICAO e dall'elezione alla carica di Presidente ICAO per il triennio 2020-2022, dell'Ing. Salvatore Sciacchitano, già Vice Direttore Generale dell'ENAC, eventi che hanno suggellato un momento estremamente positivo per l'Italia e per l'ENAC nel panorama dell'aviazione civile internazionale, ai quali è dedicato il Focus di questa edizione. In tema di assistenza tecnica, l'ENAC si è aggiudicato nel 2019 il progetto di gemellaggio con l'Autorità dell'aviazione civile del Libano, finanziato dall'Unione europea. Il Twinning Project prevede l'affiancamento dell'Autorità Libanese (DGCA) finalizzato allo sviluppo, l'armonizzazione e l'implementazione della regolazione tecnica del settore aeronautico, e prevede anche l'erogazione del relativo training. Lo

scopo è quello di assistere l'Autorità Libanese nell'avvicinamento al corpo regolamentare dell'Unione europea in materia di State Safety Program, airworthiness, operazioni di volo, licenze di volo, spazio aereo, aeroporti, security, occurrence reporting, qualità, organizzazione interna e safety management system. Il progetto, finanziato dall'Unione europea con un budget di 1,2 milioni di Euro, ha una durata di 24 mesi ed è in corso di attuazione dal 23 settembre 2019. Il progetto è diretto da un Project Leader che si avvale della gestione operativa e del coordinamento esercitato presso Beirut da un professionista dell'ENAC nel ruolo di Resident Twinning Adviser. Il team ENAC è costituito da 18 esperti, tra ingegneri e ispettori, che si susseguono in missioni dedicate al trasferimento del know-how e delle competenze proprie dell'Ente.

Tra le attività di maggiore rilievo svolte a livello europeo, in tema di formazione aeronautica si evidenziano due appuntamenti organizzati da EATEO - European Association of Aviation Training and Educational Organisations: il seminario internazionale "La formazione per nuove tecnologie in aviazione", ospitato il 28 giugno 2019, nella sede della Direzione Generale ENAC di Roma, e il forum internazionale "Migliorare la sicurezza attraverso formazione e istruzione efficaci", ospitato a Bruxelles, presso la sede di Eurocontrol, il 6 novembre 2019. In particolare il seminario di Roma è stato incentrato sulle sfide che derivano dall'impiego di nuove tecnologie, strumenti e metodologie nell'ambito della formazione aeronautica, evidenziando come il continuo aumento del traffico aereo, che si stima raddoppierà entro il 2030, comporti l'esigenza di impiegare ulteriore personale nel comparto aeronautico, come piloti, controllori del traffico aereo, ingegneri, personale amministrativo e tecnico. Ne consegue, la necessità di addestrare

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

le risorse necessarie a far fronte all'incremento del traffico, in piena conformità con i requisiti di formazione stabiliti dalle Autorità di regolamentazione internazionali e nazionali di settore. Il forum ha evidenziato anche la necessità di garantire a livello globale la formazione di personale aeronautico qualificato e competente, rafforzando la collaborazione e il coordinamento di tutti i protagonisti del sistema aviazione civile, processo nel quale EATEO può giocare un ruolo determinante.

EATEO, associazione europea che riunisce le organizzazioni che si occupano di istruzione e formazione aeronautica, non ha scopi di lucro ed è stata fondata a Cipro nel giugno 2016, con l'obiettivo di creare un forum comune per tutti i fornitori europei di servizi di training aeronautico. Il fine è di contribuire, in forma consociativa, alla sicurezza e allo sviluppo dell'aviazione civile, coordinando le posizioni comuni da rappresentare nei consessi europei e internazionali. Possono diventarne membri o osservatori, gli enti e gli organismi nazionali e regionali, le università, le scuole e gli istituti europei coinvolti in attività di istruzione e formazione nel settore aviazione, anche provenienti da altri continenti come l'Africa e la Penisola arabica.

Tra le attività di rilievo internazionale svoltesi in Italia, si ricorda il Simposio Legale IATA - International Air Transport Association, la principale conferenza internazionale dedicata al diritto dell'Aviazione rivolta ad avvocati, professionisti, consulenti delle compagnie aeree e regolatori, svoltasi a Roma dal 6 all'8 marzo 2019. Il Direttore Generale dell'ENAC ha aperto i lavori del Simposio che ha preso in esame le principali sfide emergenti e future della regolazione del settore dell'Aviazione e dell'Aerospazio. Il Direttore Quaranta ha evidenziato, in particolare, le sfide lanciate per il futuro dall'accordo di collaborazione firmato nel 2014 tra le Autorità dell'Aviazione Civile italiana e statunitense per lo sviluppo della legislazione applicabile al trasporto spaziale commerciale basato su voli spaziali sub-orbitali. Il Simposio ha affrontato molteplici temi tra i quali: la legislazione dei droni e nuovi modelli di trasporto aereo; le criticità in tema di privacy e security poste dalle tecnologie emergenti volte a migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri; le sanzioni applicabili alle compagnie aeree nelle giurisdizioni dei vari Paesi; il futuro della concorrenza tra le compagnie aeree e le prevalenti dinamiche industriali (fusioni, alleanze, immunità antitrust e accesso al mercato); la privatizzazione degli aeroporti e le convenzioni per l'affidamento delle concessioni aeroportuali.

Delegazione italiana permanente presso l'ICAO

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) e l'ENAC, tramite la Delegazione Italiana, rappresentano l'Italia nel Consiglio dell'ICAO, organo di governo dell'Organizzazione. Nel corso del 2019, la Delegazione italiana ha partecipato a tutte le sessioni del Consiglio, fornendo il proprio contributo nell'approfondimento degli argomenti trattati, anche sulla base delle direttive ricevute dal MAECI e del supporto tecnico degli esperti ENAC. Ha collaborato fattivamente con gli altri membri europei nei coordinamenti UE e con gli altri Rappresentanti Permanenti nei comitati di cui è membro: Trasporto Aereo, Interferenze Illecite, Gestione delle relazioni tra l'Organizzazione e il Canada, Supporto al Traffico Aereo nel Nord Atlantico. Inoltre, la Delegazione ha partecipato in qualità di osservatore alle riunioni dell'Air Navigation Commission (ANC), organo tecnico a supporto del Consiglio, e agli altri Comitati del Consiglio.

Una parte rilevante dell'attività svolta nel 2019 è stata dedicata alla campagna per la Presidenza del Consiglio dell'ICAO dell'Ing. Sciacchitano, Capo della Delegazione dal 1° febbraio 2019. Oltre alle attività di supporto, la Delegazione, grazie al contributo dell'ENAC, ha organizzato diversi eventi presenziati anche dal Presidente e dal Direttore Generale dell'Ente. Per quanto riguarda il lavoro tecnico dell'ICAO, la Delegazione ha facilitato e coordinato le attività di inserimento e partecipazione degli esperti italiani nei gruppi di lavoro coordinati dal Segretario.

La Delegazione ha facilitato la partecipazione congiunta di ENAC ed ENAV al simposio DRONE ENABLE/3 (Montreal, 12-14 novembre 2019) in qualità di speaker ad una sessione dell'evento dove hanno fornito dettagli relativi all'esperienza italiana nello sviluppo del cd. U-SPACE.

La Rappresentanza ha organizzato con l'ICAO la presentazione del software SDAC (Spatial Distribution of Aircraft Crashes) all'ANC nel corso della sessione primaverile. Il software, utile all'analisi e alla valutazione degli incidenti registrati nelle aree vicine agli aeroporti, è stato poi donato dall'ENAC all'ICAO nel corso della 40ª Assemblea Generale, mediante la firma di uno specifico Memorandum of Understanding.

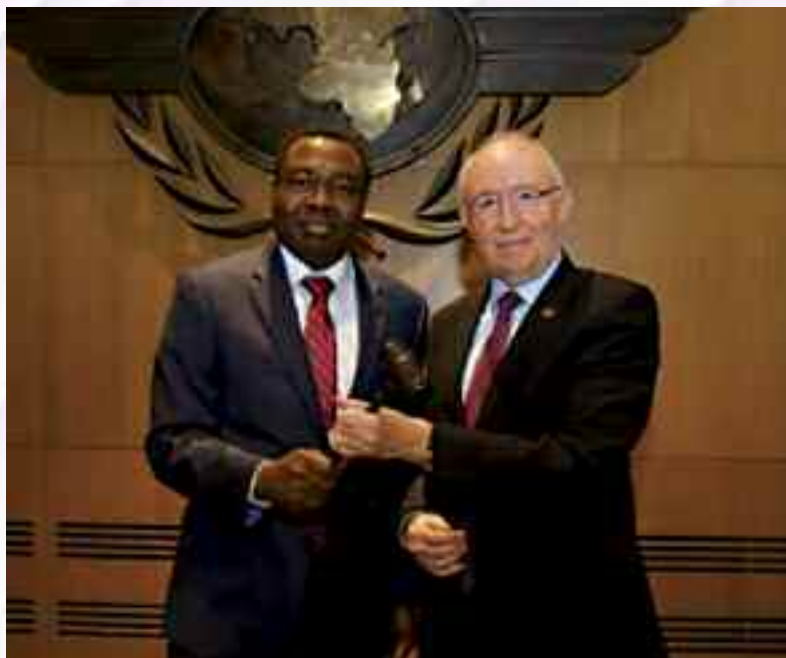
La Delegazione ha collaborato con la Direzione Generale ENAC per la realizzazione e pubblicazione delle interviste del Direttore Generale nelle riviste ICAO JOURNAL e ICAO STATES TODAY; quest'ultima è stata distribuita ai Delegati degli Stati Membri nel corso dell'Assemblea Generale.

Ha partecipato attivamente all'organizzazione della missione italiana per la 40ª Assemblea Generale dell'ICAO, oltre a fornire supporto ai delegati nel corso delle diverse sessioni. Nello stesso contesto, ha collaborato con la Direzione Generale ENAC nell'organizzazione di un evento, svoltosi a Montreal il 25 settembre, di promozione del Paese Italia

nell'ambito delle azioni di sostegno alla candidatura italiana per il Consiglio dell'ICAO, nonché alla candidatura dell'Ing. Sciacchitano per la Presidenza del Consiglio.

Ha inoltre coordinato la partecipazione di ENAC agli ICAO SKY TALKS dove è stato presentato il software SDAC ai delegati degli Stati membri presenti all'Assemblea.

40ª ASSEMBLEA GENERALE ICAO ED ELEZIONE DEL NUOVO PRESIDENTE DELL'ORGANIZZAZIONE PER IL TRIENNIO 2020-2022, ING. SALVATORE SCIACCHITANO



Si è svolta a Montreal, dal 24 settembre al 4 ottobre 2019, la 40ª Assemblea Generale dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation), l'organismo dell'ONU che riunisce le autorità per l'aviazione civile di 193 Stati Membri. L'Assemblea si tiene con cadenza triennale per stabilire la politica dell'Organizzazione ed eleggere i 36 membri del Consiglio ICAO, suddivisi in tre fasce per categoria di rilevanza.

L'Italia è stata rappresentata in Assemblea da una delegazione guidata dal Presidente e dal Direttore Generale ENAC e composta da rappresentanti del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e membri della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'ICAO, dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, nonché in qualità di osservatori, dell'ENAV e della Fondazione 8 ottobre 2001.

L'Assemblea ICAO 2019 sarà ricordata per gli straordinari risultati raggiunti dall'Italia, a conferma del ruolo determinante svolto dal nostro Paese nell'aviazione civile internazionale.

Nel corso dell'Assemblea Generale, si sono svolte le elezioni per il rinnovo dei seggi del Consiglio ICAO, dove l'Italia, il 28 settembre, è stata rieletta in prima fascia, tra le nazioni leader dell'aviazione civile mondiale, con un risultato senza precedenti: prima classificata, con 160 voti su 168 votanti, a pari merito con la Cina e prima tra le nazioni europee.

L'Assemblea ha rappresentato, inoltre, una fondamentale occasione per le ultime battute della campagna elettorale in vista delle elezioni del Presidente ICAO, a favore del candidato unico europeo selezionato dall'ECAC - European Civil

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

Aviation Conference, l'italiano, Ing. Salvatore Sciacchitano, già Segretario Esecutivo ECAC e, per circa 10 anni, Vice Direttore Generale dell'ENAC.

La lunga campagna elettorale a sostegno dell'Ing. Sciacchitano è stata avviata all'inizio del 2018 ed è proseguita nel corso dell'intero anno 2019 - parallelamente alla campagna in favore della ricandidatura dell'Italia al Consiglio - vedendo coinvolti in un attivo e fruttuoso lavoro di squadra, i vertici dell'ENAC, il Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e naturalmente il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, sia attraverso la Rappresentanza permanente presso il Consiglio ICAO che l'Ufficio I della Direzione Generale per la Mondializzazione e le Questioni Globali.

In Assemblea, la candidatura di Salvatore Sciacchitano è stata promossa fin dall'apertura dei lavori, il 24 settembre, nell'ambito dello Statement pronunciato dal Presidente ENAC, a nome del governo italiano e dell'On.le Ministro Paola De Micheli, e il 25 settembre, nel corso dell'evento italiano organizzato dall'ENAC e dalla Delegazione dell'Italia presso l'ICAO.

Per sostenere la candidatura alla Presidenza, sono stati organizzati, inoltre, dalla Delegazione e sotto la guida dell'ENAC, una serie di incontri bilaterali con Arabia Saudita, Canada, Cina, Colombia, India, Corea del Sud, Nigeria, Perù, Repubblica Dominicana, Russia, Singapore, Venezuela e Zambia, nonché con il COCESNA - Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.

L'ECAC ha promosso, altresì, paralleli incontri con Arabia Saudita, Australia, Cina, Corea del Sud, Israele, Malesia, Russia e GRULAC - Group of Latin America and the Caribbean.

L'Ing. Sciacchitano è stato eletto nuovo Presidente ICAO, per il triennio 2020-2022, nelle elezioni tenutesi il 25 novembre 2019 a Montreal, nel corso della 218ª sessione del Consiglio.

Per la prima volta dalla costituzione dell'ICAO, avvenuta nel 1944, la carica di Presidente viene ricoperta da un europeo. La 40ª Assemblea ICAO sarà anche ricordata per un ulteriore risultato favorevole al nostro Paese: la firma tra il Presidente ENAC e il Segretario Generale ICAO, il 27 settembre 2019, del Memorandum di Intesa per formalizzare la donazione dall'ENAC all'ICAO di un proprio software per l'analisi e la valutazione degli incidenti registrati nelle aree vicine agli aeroporti. Come illustrato dall'ENAC in occasione di uno Sky Talk dedicato, svoltosi durante l'Assemblea il 30 settembre, si tratta di un sistema che è stato sviluppato dall'Ente analizzando i report inseriti nelle più qualificate banche dati mondiali, nel corso di oltre venti anni e che consente di condurre analisi dettagliate sulle modalità di accadimento degli eventi. L'applicativo, denominato SDAC - Spatial Distribution of Aircraft Crashes, è basato sugli eventi (accident and incident) registrati in tutto il mondo. L'attuale versione contiene quelli accaduti durante il periodo dal 1996 fino al 2015, comprendendo più di 1.700 eventi con aggiornamento su base triennale.

Il prossimo futuro offrirà ancora di più al nostro Paese l'importante opportunità di dare un impulso incisivo alla politica del trasporto aereo globale, confermare il sostegno a tutti gli Stati membri ICAO nell'ambito del concetto 'No Country Left Behind' e affrontare con equilibrio istituzionale le sfide che attendono il settore dell'aviazione civile internazionale: dalla sostenibilità ambientale e la riduzione delle emissioni di CO₂, alla crescita del traffico e l'adeguamento infrastrutturale e, naturalmente, la garanzia della sicurezza sia come safety, sia come security.

Safety

Operazioni ad alta quota

L'Italia è impegnata in ambito UE nello sviluppo dei concetti operativi e del quadro regolamentare delle HAO - Higher Airspace Operations, intese come quelle operazioni che si svolgono nei livelli più alti dello spazio aereo al di sopra di FL (Flight Level) 600/660 e fino ad una quota indicativa intorno ai 100 km.

Le HAO comprendono sia le operazioni che si svolgono completamente nella suddetta fascia di spazio aereo, sia quelle che ne prevedono il solo attraversamento per i fini di messa in orbita di oggetti spaziali nello spazio esterno ("Outer Space"), sia per i fini di rientro dall'orbita. Sono escluse le operazioni orbitali.

Le tipologie tipiche di operazioni sono le seguenti: voli supersonici e ipersonici, voli suborbitali A-A e A-B (punto-punto), HAPS - High Altitude Platform Systems (Sistemi di piattaforme ad alta quota), HALE - High Altitude Long Endurance operations (operazioni di lunga durata in alta quota), voli/lanci di transito per la messa in orbita di oggetti spaziali, incluse le operazioni di lancio da piattaforme aeree e voli di rientro dall'orbita.

Comitato per la Sicurezza Aerea UE

Nel 2019 l'attività del Comitato per la Sicurezza Aerea ha riguardato il consueto aggiornamento della EU Safety List, la lista degli operatori soggetti a bando operativo dei voli commerciali all'interno dell'Unione europea. Le due riunioni annuali del Comitato hanno prodotto altrettanti regolamenti di aggiornamento della EU Safety List, nella quale si sono registrate sia nuove inclusioni che cancellazioni dalla lista pubblicata sul sito della DG MOVE della Commissione europea.

Accordi bilaterali

In materia di Aviation Safety, nel corso del 2019 sono state esaminate positivamente la proposta di emendamento dell'accordo tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America e i nuovi accordi bilaterali tra UE e Cina e tra UE e Giappone. Questi ultimi una volta ratificati favoriranno gli scambi commerciali e l'esportazione di aeromobili ed equipaggiamenti verso quei Paesi.

Regolazione Spazio Aereo

UE

Cielo Unico Europeo

Nell'ambito del Consiglio dei Trasporti dell'Unione europea

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

del 2 dicembre 2019 è emerso un chiaro consenso tra i Ministri sulla necessità e l'urgenza di procedere ad una riforma del Cielo Unico Europeo per porre riparo all'attuale frammentazione dello spazio aereo. I Ministri hanno convenuto che la rete presenta problemi di capacità e che la situazione deve essere migliorata anche in ottica di obiettivi ambientali.

Circa le due principali opzioni procedurali per un aggiornamento del Cielo Unico, ovvero la revisione della proposta SESII+ (l'orientamento generale messo a punto sotto la Presidenza italiana del Consiglio UE nel secondo semestre del 2014) o una proposta SESIII totalmente nuova, si è preso atto della preferenza per la rivisitazione del SESII+. La Presidenza ha quindi annunciato che il Consiglio chiederà alla Commissione di presentare un lavoro "giustificato", ovvero corredato da un'analisi dei possibili impatti e benefici della proposta rivisitata.

L'Italia si è espressa a favore di una rivisitazione del SESII+ come valido punto di partenza per procedere con la riforma, con i dovuti aggiornamenti e la necessaria rimozione delle parti ormai superate e ha sottolineato come un elevato livello di qualità del servizio, in applicazione dell'attuale cornice normativa, abbia portato il nostro Paese sostanzialmente ad azzerare i ritardi (nonostante la forte crescita del traffico aereo).

Sempre nel 2019 sono stati approvati, con il parere positivo dell'Italia, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo relativi al terzo periodo di riferimento compreso tra il 10 gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 (Decisione 2019/903 del 3 giugno 2019).

La decisione della Commissione è stata la base per lo sviluppo del Piano Nazionale di Miglioramento delle Prestazioni redatto in accordo ai requisiti del regolamento 2019/317, e inviato alla Commissione europea per la successiva valutazione il 30 settembre 2019.

ICAO

Meteorology Group of EANPG - European Air Navigation Planning Group

La delegazione italiana a guida ENAC, partecipata da ENAV SpA e Aeronautica Militare, ha presentato nell'incontro del gruppo di meteorologia aeronautica dell'ICAO tenutosi a Parigi dal 16 al 20 settembre 2019, oltre all'Information Paper (IP) dal titolo "Second SIGMET coordination workshop in Italy" - attività tenutosi dal 4 al 6 dicembre 2018 - un Working Paper (WP) "A proposal for the inclusion in meteorological reports of information about volcanic ash downfall at an aerodrome". Con questo documento di la-

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

voro la delegazione italiana ha richiamato l'attenzione dei delegati internazionali sulla possibilità di includere le informazioni sulla cenere vulcanica che si deposita sulle superfici aeroportuali nelle informazioni supplementari dei riporti meteorologici e suggerito di proporre al competente organismo ICAO (i gruppi di lavoro del MET Panel) l'adozione di un nuovo descrittore del tempo presente e del tempo recente per i riporti meteorologici METAR/SPECI, da utilizzare per descrivere il fenomeno della caduta di cenere vulcanica presso un aeroporto. Unanime è stato l'apprezzamento da parte del Segretariato ICAO e dei Paesi che hanno i Volcanic Ash Advisory Centres (Francia e Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda), che hanno concordato sull'opportunità di sottoporre all'attenzione dei gruppi di lavoro del MET PANEL il Working Paper italiano.

ICAO VOLCEX 18 Debriefing Meeting, VOLCEX 19 Planning Meeting e VOLCEX Steering Group Meeting (VOLCEX/SG/14)

Nei giorni 15-16 gennaio 2019 si sono svolti a Napoli il Debriefing Meeting dell'Esercitazione di Crisis Management ICAO VOLCEX 18 del 28 novembre 2018 e il Planning Meeting dell'Esercitazione ICAO VOLCEX 19.

A tali incontri internazionali hanno partecipato 45 delegati internazionali di 16 Paesi (Albania, Danimarca, Francia, Germania, Islanda, Italia, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Serbia, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda) e di Organizzazioni internazionali (Commissione europea, Eurocontrol, ICAO, IATA, IFALPA), oltre a rappresentanti delle compagnie aeree (American Airlines) e Istituti di Ricerca (Università di Salisburgo e Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia – INGV).

Alla composizione della delegazione italiana a guida ENAC ha partecipato personale dell'Aeronautica Militare, di ENAV SpA e della società di gestione dell'Aeroporto Internazionale di Napoli (G.E.S.A.C. SpA).

ICAO VOLCEX 19 Preparatory Workshop

Nell'ambito di tale workshop, partecipato da 37 esperti di 19 Stati, 2 compagnie aeree e 5 Organizzazioni Internazionali (Eurocontrol, IATA, IFALDA, IFALPA e ICAO) la delegazione italiana a guida ENAC ha presentato ai delegati internazionali intervenuti la Direttiva dell'Esercitazione VOLCEX 19 e le predisposizioni organizzative e tecniche propedeutiche al buon esito dell'Esercitazione.

Aeroporti

UE

Regolazione Aeroporti

Il dominio degli aeroporti, a seguito della pubblicazione del

Regolamento (UE) n. 2018/1139 - ovvero del Nuovo Regolamento Basico (NBR) entrato in vigore l'11 settembre 2018 - è caratterizzato da un rinnovato quadro normativo-regolamentare.

La fase di implementazione del Nuovo Regolamento Basico ha posto particolare enfasi sulla tematica inerente la protezione delle aree adiacenti agli aeroporti (surroundings). Ai sensi dell'art. 38 gli Stati membri devono adottare tutti i provvedimenti necessari per garantire che gli aeroporti ubicati nel loro territorio siano protetti da attività e sviluppi nelle aree adiacenti che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che li utilizzano.

A tale riguardo l'ENAC ha elaborato una prima bozza del Regolamento "Salvaguardia dei dintorni aeroportuali".

Il dominio aeroporti (ADR domain) è stato oggetto - per la prima volta - di un Comprehensive Audit da parte di EASA dal 2 al 6 dicembre 2019 i cui risultati sono stati soddisfacenti.

Capacità aeroportuale

L'Italia ha partecipato all'attività dell'Osservatorio per lo studio della capacità aeroportuale dell'Unione europea, finalizzata alla definizione di un indice per misurare la connettività aeroportuale tra le regioni e gli Stati europei. Nel 2019 è stato avviato il percorso di analisi con le proposte elaborate da Eurocontrol, su incarico della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea, attraverso la definizione di un software/database che analizza e considera una serie di parametri tra cui l'offerta dei voli, la distanza dai centri abitati degli scali aeroportuali, i tempi di viaggio, etc.

In considerazione di quanto sopra, nel 2019 Eurocontrol ha sviluppato una prima versione (versione beta) del database che, sulla base dei parametri citati, definisce i livelli di connettività tra le sub regioni degli Stati europei. Nel caso dell'Italia il software utilizza la suddivisione del Paese con i territori regionali, come punti di origine/destinazione.

Una volta consolidata tale versione, con i contributi e le osservazioni dei membri dell'Osservatorio, verrà fornita alla DG Move per la successiva diffusione.

Rete transeuropea dei trasporti

In riferimento alla decisione di esecuzione della Commissione europea C (2014) 1921, l'ENAC ha contribuito, per quanto di propria competenza per gli aeroporti inclusi nella rete transeuropea dei trasporti, alla proposta di emendamento presentata dall'Italia nell'ambito del programma di lavoro pluriennale per l'assistenza finanziaria nel campo del meccanismo per collegare l'Europa denominato CEF - Connecting Europe Facility - Settore trasporti, per il periodo 2014-2020.

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

ICAO

ADOP - Aerodrome Design and Operations Panel

Nel mese di luglio 2019 si è tenuta a Montreal, presso la sede dell'ICAO, la seduta annuale dell'Aerodrome Design and Operations Panel, gruppo di lavoro di alto livello che ha il compito di implementare e mantenere aggiornato l'Annesso 14 - Aerodromes e i correlati documenti normativi e di indirizzo di settore.

La sessione di luglio del Panel è stata dedicata alla verifica dello stato di avanzamento delle attività e dei compiti assegnati ai singoli Working Group e Task Force da parte del Panel stesso su mandato dell'ANC (Air Navigation Commission) al fine di rispettare gli obiettivi di implementazione normativa dell'ICAO.

Le tematiche più rilevanti riguardano l'aggiornamento delle superfici di delimitazione degli ostacoli e pericoli alla navigazione aerea e le attività per una futura e completa revisione dei principi alla base dell'Annesso 14 che tenga anche conto dell'evoluzione delle performance degli aeromobili registrate negli ultimi anni rivisitando di conseguenza anche l'ARC (Aerodrome Reference Code).

Il Panel ha quindi dato le proprie indicazioni ai singoli WG, coordinandone l'attività. Il rappresentante dell'ENAC ricopre il ruolo di Vice Chairman del Panel.

ICAO/ACI Symposium on Implementation of the New Global Reporting Format for Runway Surface Condition

Nel marzo 2019 si è tenuto a Montreal un simposio internazionale, organizzato da ICAO ed ACI (Airport Council International), per la presentazione del Global Reporting Format (GRF), ovvero la nuova modalità - standard a livello globale - di valutazione e comunicazione delle condizioni superficiali delle piste di volo, che entrerà in vigore dal 5/11/2020, su scala mondiale.

Con l'introduzione del GRF, si è inteso definire un 'linguaggio comune' tra l'aerodrome operator, che ha il compito di rilevare le condizioni a terra, e l'aircraft operator, che deve utilizzare quelle informazioni ai fini del calcolo della performance dell'aeromobile.

Obstacle Limitation Surface Task Force

La Task Force è costituita nell'ambito dei due panel Aerodrome Design and Operation (ADOP) e Instrumental Flight Procedure (IFPP); ha il compito di revisionare il concept relativo alle superfici di limitazione ostacoli al volo, giudicato ormai obsoleto rispetto alle performance degli aeromobili e relativa casistica incidentale.

Visual Aids Working Group

L'ENAC continua la sua attiva e costante partecipazione al

lavoro del Visual Aids Working Group (VAWG) dell'ICAO.

L'attività del gruppo di lavoro consiste nella condivisione delle modalità di implementazione di tutti gli aspetti normativi riportati nell'Annesso 14, parte AVL - Aiuti Visivo Luminosi e in tutti i Documenti ICAO che fanno riferimento allo stesso Annesso.

Security e Facilitation

SECURITY

UE

Comitato Aviation Security

Nel corso del 2019 l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Comitato Aviation Security della Commissione europea che opera al fine di elaborare le norme e le disposizioni comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile derivanti da atti di interferenza illecita. Si sono tenute, come da calendario, 4 riunioni annuali programmate del Comitato AVSEC (20 marzo, 12 giugno, 10 settembre e 20 novembre), nel corso delle quali sono state discusse e approvate modifiche e integrazioni al Reg. (UE) n. 2015/1998; tra le altre sono state introdotte nuove misure comuni in tema di controlli per quei soggetti che devono operare nelle aree sterili degli aeroporti (c.d. background check rafforzato), nonché norme di recepimento dell'Annesso 17 della Convenzione di Chicago per quanto riguarda la cybersecurity. È stata, inoltre, integrata la lista dei Paesi terzi le cui misure di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle disposizioni europee.

Il comitato AVSEC ha adottato nella seduta del 20 novembre una nuova disposizione sulla certificazione unica europea delle apparecchiature utilizzate negli aeroporti per effettuare lo screening dei passeggeri e loro bagagli nonché della merce e posta; gli apparati verranno dotati di un EU stamp che ne certificherà la conformità ai test effettuati da un apposito organismo riconosciuto a livello europeo.

Explosive Detection Dogs in Aviation

Gli Explosive Detection Dogs (EDD) sono sempre più utilizzati nel settore dell'aviation security, in particolare, ma non esclusivamente, per lo screening di merci e posta secondo le norme contenute nel Reg. (UE) n. 2015/1998. Sull'utilizzo dei cani anti-esplosivo in aviazione, l'ENAC ha partecipato al Workshop Explosive Detection Dog, organizzato dall'ECAC, proprio in vista della definizione degli aspetti ancora controversi dalla normativa di riferimento (Reg. UE 2015/1998 e Decisione 2015/8005) e dello scambio di best practices tra CAA e stakeholder nonché di ogni

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

altra informazione utile per l'utilizzo delle squadre anti esplosivo in ambito aeroportuale.

ECAC/UE Coordination Group for Aviation Security matters

Il Gruppo di coordinamento europeo per le questioni di aviation security ha la finalità di garantire una maggiore influenza UE in sede ICAO e facilitare il riconoscimento degli interessi e delle priorità europee nel settore della sicurezza aerea.

Nel corso del 2019 l'ENAC ha partecipato a due riunioni del Gruppo per concordare una condivisa posizione europea sui Working Paper che sono stati successivamente presentati e discussi durante l'Assemblea Generale ICAO che si è tenuta a Montreal dal 24 settembre al 4 ottobre 2019.

ECAC Security Forum

Durante i meeting si è discusso della centralità della cybersecurity e delle modalità di prevenzione dalle minacce interne soprattutto nei sistemi informatici aeroportuali. I partecipanti hanno enfatizzato l'importanza di assicurare il coordinamento tra i diversi regimi normativi che stanno sviluppando requisiti e standard di sicurezza informatica.

Nel corso della riunione a Bruxelles, Eurocontrol ha tenuto una presentazione sulla gestione del traffico aereo (ATM – Air Traffic Management), sui relativi sistemi di sicurezza e sul ruolo dei fornitori dei servizi di navigazione nell'aviation security.

Technical Task Force

L'ENAC partecipa costantemente alle attività normative per le tecnologie di security definite e classificate dalla Commissione europea.

A tal fine partecipa al gruppo Technical Task Force (TTF) dell'ECAC che, sotto diretto mandato e controllo operativo della Commissione europea, ha come obiettivo l'analisi e la condivisione delle molteplici e complesse questioni di carattere tecnico che coinvolgono la certificazione e l'uso delle tecnologie, più o meno innovative, del settore della security, applicate ai dispositivi previsti nella normativa europea.

Gli sforzi sono indirizzati sia verso il miglioramento degli standard di riferimento degli apparati già soggetti a certificazione, mediante un'evoluzione normativa accompagnata da un'equivalente innovazione tecnica su apparati già esistenti, sia verso la definizione di nuovi standard associati a nuove tecnologie da introdurre nei controlli aeroportuali.

ICAO

EUR/NAT AVSEC GROUP

Si è svolta a Parigi presso l'ICAO la 7ª riunione del Gruppo

Aviation Security EUR/NAT nel corso della quale sono stati discussi gli ultimi sviluppi registrati a livello globale nei settori AVSEC e FAL, i progressi regionali dal meeting AVSECG/07 e dalla conferenza regionale EUR/NAT 2018 sul GAsEP nonché lo stato di implementazione della GAsEP regional roadmap in EUR/NAT.

Nel corso del meeting, l'Italia ha presentato il Working Paper WP14 "Ongoing actions and tasks in Italy to implement the GAsEP" sulle principali iniziative intraprese, a livello nazionale, per realizzare i risultati prioritari attesi dal GAsEP ICAO tra cui:

- predisposizione di un modello, per gestori aeroportuali e vettori per verificare la resilienza del sistema a cyber attacks (airport cyber resilience);
- predisposizione di Linee Guida per il potenziamento dei sistemi di protezione dei varchi carrai presso gli aeroporti;
- organizzazione di Workshop per la promozione della security culture;
- selezione di nuovi istruttori di security e rafforzamento del training;
- sviluppo della metodologia Risk Based Oversight (RBO) per pianificare e gestire l'attività ispettiva negli aeroporti;
- creazione di un web repository per documenti di security accessibile da parte di coloro che hanno necessità di conoscere.

Le azioni presentate dall'Italia hanno ricevuto l'apprezzamento e il completo supporto del Gruppo ICAO EUR/NAT.

ICAO Aviation Security Panel (AVSECP)

Il Panel ha la finalità di svolgere gli specifici task assegnati dal Comitato per le interferenze illecite (UIC) con l'obiettivo di sviluppare norme e best practices (SARP), predisporre procedure e materiale di orientamento nonché mantenere aggiornato il Manuale sulla sicurezza aerea (Doc 8973 - Limited).

Nel corso del meeting si è discusso delle attuali minacce all'aviazione civile, dei sistemi di Incident reporting (che realizzano una comunicazione integrata di dati sulla sicurezza e segnalazioni di rischi e incidenti), della Security Culture e del Training. Su tali ultimi aspetti il Panel ha convenuto che una solida cultura della sicurezza e una robusta formazione del personale sono componenti essenziali della sicurezza aerea.

ICAO Working group on Training

L'ENAC partecipa al gruppo di lavoro ICAO sulla formazione in ambito di aviation security.

Nel 2019 il Gruppo si è riunito a Bangkok e Sibiu (Romania) affrontando i temi dell'Insider threat, della professionalizzazione di tutto il personale coinvolto nella security aeroportuale, della security culture.

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

Per realizzare queste priorità è stata elaborata la mappatura delle funzioni (function mapping) di tutto il personale aeroportuale coinvolto nelle attività di security e, per ciascuna funzione, è stato individuato il contenuto formativo più appropriato per sviluppare le competenze del personale.

Il Gruppo ha anche lavorato ad un "Toolkit" cioè ad una Guida di orientamento per supportare la security culture poiché il rafforzamento della cultura della sicurezza rappresenta uno dei principali strumenti individuati dall'ICAO per innalzare il livello globale dell'aviation security.

ICAO 40^a General Assembly - Montreal, 24 settembre - 4 ottobre 2019

Nel corso della 40^a Assemblea ICAO le tematiche afferenti l'Aviation Security (AVSEC) sono state trattate nell'ambito del Comitato Esecutivo per la loro successiva votazione in Plenaria.

Il Comitato ha esaminato le politiche di aviation security sulla base della relazione presentata dal Consiglio sull'implementazione del Global Aviation Security Plan (GASeP) e i risultati della Second High-level Conference on Aviation Security (HLCAS/2). Il Comitato ha anche considerato la proposta del Consiglio di aggiornare la Consolidated Statement on Continuing ICAO Policies Related to Aviation Security e la proposta di aggiornamento della Resolution on Addressing cybersecurity on civil aviation.

Inoltre, sono stati presentati 44 Papers da parte degli Stati e degli Osservatori di cui 15 sono stati supportati dall'Italia con proprie dichiarazioni.

La discussione si è svolta sui seguenti temi principali: Aviation security Policy (Priorità strategiche per il prossimo triennio, Global Aviation Security Plan, Politiche di regolazione, Cybersecurity, Collaborazione e cooperazione, Security Culture, Attività di sorveglianza degli Stati), Programmi di Audit (USOAP-CMA e USAP-CMA rispettivamente Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach e Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach), Programmi di assistenza tecnica.

Cybersecurity

UE

È stato completato, in sede AVSEC, l'esame della proposta di emendamento, in materia di cybersecurity, al Reg. (UE) n. 2015/1998 derivante dall'emendamento 16 dell'ICAO Annesso 17. In data 25 settembre 2019 è stato emesso il Reg. di esecuzione (UE) n. 2019/1583 della Commissione che modifica il Reg. di esecuzione (UE) n. 2015/1998 che stabi-

lisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda le misure di cybersicurezza. Il regolamento, tra l'altro, prevede che l'autorità competente debba fare in modo che gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e gli altri soggetti definiti nel programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile individuino e proteggano i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile. Inoltre, l'autorità competente deve stabilire e attuare procedure per la condivisione tempestiva delle informazioni alle altre autorità e agenzie nazionali, agli operatori aeroportuali, ai vettori aerei e ad altri soggetti interessati, in modo che possano eseguire efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni. Il Reg. (UE) n. 2019/1583 entrerà in vigore il 31 dicembre 2020.

EASA European Strategic Coordination Platform - TAC

A questa piattaforma EASA partecipano membri delle Istituzioni europee (DG-MOVE, CERT-EU, ENISA, EASA, Eurocontrol, SESAR-DM, ECAC, EUROPOL, EDA), autorità nazionali per l'aviazione civile (come l'ENAC), associazioni rappresentanti gli stakeholder del settore (CANSO, ADS, A4E, ECA, EHA, ERAA, GAMA, IATA). L'output principale del 2019 è stato rappresentato nel contributo tecnico alla stesura delle norme EASA su aircraft cybersecurity e Management of information security risks.

Tali normative saranno trasversali a tutte le normative EASA in materia di aviazione civile (progettazione, costruzione, manutenzione aeronavigabilità, operatori aerei, aeroporti, fornitori dei servizi di navigazione aerea, etc.) e costituiranno la base per la creazione di un sistema globale di cybersecurity.

ECAC Study Group on Cyber Security in Civil Aviation

L'ENAC partecipa attivamente da anni alle riunioni di questo gruppo che ha il mandato di:

- individuare i possibili rischi informatici per l'aviazione civile;
- monitorare, discutere e contribuire, eventualmente anche con degli osservatori, agli sviluppi della sicurezza informatica nell'aviazione civile, che possano riguardare gli Stati membri in modo da condividere tali conoscenze;
- sviluppare strategie e materiale di orientamento per promuovere l'implementazione effettiva di misure di sicurezza informatica per l'aviazione civile a livello nazionale ed europeo;
- mantenere aggiornate le raccomandazioni del Doc. 30 ICAO e i suoi allegati su questioni legate alla sicurezza informatica;
- aumentare il livello di consapevolezza dei rischi informa-

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

tici tra gli Stati membri dell'ECAC;

- f. sostenere gli sforzi degli Stati membri per integrare la sicurezza informatica nel tessuto sociale della società civile;
- g. contribuire, quando ritenuto necessario, al lavoro svolto da altri stakeholder, fornendo informazioni e materiali pertinenti;
- h. fornire relazioni periodiche sul suo lavoro al forum di sicurezza dell'ECAC.

Tra i nuovi obiettivi dello SGCSA è da evidenziare il censimento e catalogazione delle attività di formazione in tema di cybersecurity che si svolgono in Europa e che sono riconducibili al campo dell'Aviazione Civile.

ECAC/EU European Safety and Air Navigation Coordination Group

Gli obiettivi principali di questo gruppo, composto da Stati membri ECAC/UE, EASA, SESAR JU ed Eurocontrol, sono:

- coordinare i contributi europei, anche per le assemblee dell'ICAO, e mantenere il dialogo con i principali partner internazionali nel contesto dei preparativi per i principali eventi dell'ICAO;
- coordinare elementi comuni di risposta alle State letter dell'ICAO ritenute di interesse strategico per l'Europa;
- riferire ai Direttori Generali delle Autorità dell'Aviazione Civile degli Stati membri, tramite il focal point per le questioni di sicurezza, sull'attuazione del suo programma di lavoro e stabilire una proposta per i suoi lavori futuri.

Nel 2019 si sono svolte 4 riunioni cui l'ENAC ha partecipato con particolare attenzione proprio alle tematiche relative alla cybersecurity.

NATO/EUROCONTROL ATM Security Coordinating Group (NEASCOG)

Il gruppo di coordinamento ATM NATO / EUROCONTROL (NEASCOG), istituito congiuntamente dalle due organizzazioni, è il punto focale per la sicurezza ATM in Europa che copre sia gli interessi civili che militari. In tale gruppo l'ENAC oltre a partecipare ai periodici forum, ove vengono riportate per l'approvazione le conclusioni dei vari gruppi di lavoro dedicati a specifiche tematiche/problematiche, ha collaborato alla Task Force ARA (Aviation Risk Assessment). Nell'ambito dei periodici forum l'obiettivo principale cui è stato orientato il lavoro dell'ENAC ha riguardato la ATM Security Policy.

Facilitation

ICAO

Assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari

Nel corso della 40ª Assemblea ICAO sono stati presentati due Working Papers riguardanti il tema dell'assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari: il WP 127, presentato da Finlandia e Stati membri ECAC/UE, e il WP 298, presentato dall'Associazione Internazionale Familiari delle Vittime. La Commissione Executive ha approvato la Risoluzione A40-16 con la quale gli Stati vengono sollecitati a includere adeguata e specializzata formazione psicologica nei programmi di training. Allo stesso tempo, viene richiesto al Consiglio di elevare la pratica raccomandata in Standard internazionale per lo sviluppo di piani di assistenza specifici da adottare da parte dei vettori e di introdurre una nuova pratica raccomandata nell'Annesso 9 per i piani dei gestori e degli operatori aeroportuali.

ECAC

Facilitation Working Group

Il Gruppo è articolato in una sessione plenaria, in sottogruppi e gruppi di studio, interagisce attivamente con l'ICAO Facilitation Section e si coordina per la preparazione dell'ICAO Facilitation Panel (European Coordination Group). Tramite i sottogruppi, si attiva inoltre per lo svolgimento di attività di training, in particolare workshop dedicati a specifici argomenti.

Gli incontri costituiscono un forum nel quale gli Stati membri e gli organismi che vi partecipano possono scambiare informazioni, condividere buone pratiche e stabilire percorsi comuni nello sviluppo delle Facilitazioni.

European Coordination Group for Facilitation Matters (ECG-FAL/1)

Il meeting è stato convocato allo scopo di definire le priorità europee da presentare alla 40ª Sessione dell'Assemblea ICAO del settembre 2019, con particolare riferimento all'opportunità di proporre documenti di lavoro sugli argomenti relativi a PNR (Passenger Name Record) e Assistenza alle vittime di incidenti aerei e loro familiari. Conseguentemente sono stati esaminati i WP presentati al Segretariato da parte della Commissione europea, in tema di trattamento dei dati PNR, dall'Italia e dalla Spagna, congiuntamente, in merito al Piano di Assistenza alle vittime e loro familiari.

È stata discussa la proposta inoltrata dalla FAL Section ICAO di istituire una PNR Task Force, formata da esperti nominati dagli Stati membri, finalizzata allo sviluppo di

nuovi Standard e Pratiche Raccomandate (SARPs) da inserire nell'Annesso 9 Facilitation, in linea con la U.N. Resolution 2396.

Passengers with Reduced Mobility (PRM)

Nell'ambito del sottogruppo PRM, nel mese di febbraio 2019 si è svolto un workshop sui Passeggeri a ridotta mobilità nel corso del quale sono state affrontate sia tematiche di natura economica riguardanti la definizione del corrispettivo PRM sia aspetti legati alla qualità del servizio di assistenza. L'Italia è intervenuta al workshop nella sessione dedicata ai NEB (National Enforcement Body), presentando l'esperienza nazionale, sia sotto il profilo della regolazione tariffaria, sia dal punto di vista dell'attività di monitoraggio della qualità del servizio di assistenza erogato dai prestatori. Nel corso del workshop è emerso che l'Italia è l'unico Stato europeo ad aver pubblicato Linee Guida sulla definizione del corrispettivo PRM e sulla procedura di consultazione con l'utenza aeroportuale.

A seguito del workshop di febbraio 2019 si è deciso di istituire un gruppo di studio sulla tematica, sotto la responsabilità dell'Italia, per individuare azioni concrete da porre in essere con la finalità di armonizzare le metodologie e le procedure in ambito ECAC.

ECAC Quality Assessment Programme

Nell'ambito del sottogruppo PRM, l'ECAC ha promosso l'iniziativa denominata "Quality Assessment Programme (QAP)", volta a monitorare la qualità dei servizi di assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta erogata sia dai gestori aeroportuali sia dalle compagnie aeree, nel rispetto del Reg. (CE) n. 1107/2006 e del Doc. 30 ECAC.

Il programma promosso dall'ECAC si pone l'obiettivo di:

- esaminare il livello di attuazione e implementazione delle raccomandazioni contenute nel Doc. 30 ECAC da parte degli operatori al fine di valutare una eventuale revisione delle stesse;
- garantire che il servizio di assistenza ai disabili e alle persone a ridotta mobilità sia fornito nel rispetto di standard di elevata qualità, in modo trasparente e non discriminatorio e conforme alle raccomandazioni contenute nel Doc. 30 ECAC;
- armonizzare le procedure di condotta degli Audit effettuati all'interno dei singoli Stati ECAC, condividendo le metodologie e le best practices tra i diversi NEBs.

L'Italia si è proposta sia quale Paese ospitante dei primi

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

Quality Assessment Programme, individuando gli aeroporti di Bologna e Catania e la compagnia aerea Air Dolomiti, sia partecipando al Team ECAC in qualità di National Coordinator. I tre Assessment Programme sono stati effettuati tra luglio e settembre 2019.

UE

Regolamento (CE) n. 261/2004

Il Regolamento (CE) n. 261/2004, come noto, ha istituito regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Il 10 ottobre 2019 si è svolta a Bruxelles una riunione presso il Gruppo Aviazione del Consiglio europeo alla presenza della Commissione europea e dei rappresentanti degli Organismi nazionali di applicazione (NEBs – National Enforcement Bodies) del Regolamento.

La Commissione ha ripercorso le tappe del lavoro svolto negli ultimi anni e ha informato di aver commissionato uno studio ad hoc alla società Steer Davies & Gleave con l'obiettivo di valutare il livello attuale di protezione dei passeggeri, di identificare le aspettative dei passeggeri, dell'industria, dei National Enforcement Bodies e di tutti gli altri stakeholder coinvolti. Tutti gli stakeholder hanno concordato sulla necessità e l'urgenza di revisione del Reg. (CE) n. 261/2004.

Visita DG-MOVE

Nell'ambito delle visite istituzionali organizzate dalla Commissione europea – DG MOVE presso gli Stati membri, l'ENAC in qualità di Organismo Responsabile dell'applicazione dei Regolamenti comunitari 261/2004 e 1107/2006, in data 23 luglio 2019, ha incontrato presso la propria sede di Roma i rappresentanti della Commissione. Nel corso dell'incontro l'ENAC ha illustrato la propria organizzazione, unica in Europa, caratterizzata dalla presenza capillare negli aeroporti di Ispettori Carta Diritti e Qualità, nonché dall'impegno nell'attività di monitoraggio e vigilanza nei confronti degli operatori aeroportuali sia per il tema della tutela dei passeggeri in caso di disservizi sia per l'attività di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità. Ha inoltre illustrato la sezione del sito web istituzionale dedicata ai diritti dei passeggeri e l'introduzione del modulo on line in italiano e in inglese per la trasmissione del reclamo all'ENAC; la procedura in vigore per le claim agencies; l'attività di audit combinati Qualità dei servizi e assistenza PRM effettuata; la pubblicazione delle Carte dei Servizi sia dei gestori aeroportuali sia dei vettori aerei; il monitoraggio degli indicatori dei Piani della

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

Qualità dei Contratti di Programma sottoscritti dai gestori aeroportuali; il progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto" e la costante attività di collaborazione con le Associazioni nazionali dei disabili e dei passeggeri a ridotta mobilità. La DG MOVE ha inoltre incontrato i rappresentanti delle compagnie aeree nazionali e dei gestori aeroportuali e le loro associazioni, nonché i rappresentanti delle associazioni dei consumatori e delle associazioni nazionali dei passeggeri disabili e a ridotta mobilità. La DG MOVE ha espresso notevole apprezzamento per l'organizzazione dell'attività di enforcement attuata dall'ENAC e per i feedback positivi ricevuti dagli stakeholder intervenuti, evidenziando le numerose best practices presenti in Italia e invitando a condividerle con gli altri Stati membri.

Regolazione Economica e del Trasporto aereo

UE

Diritti aeroportuali

In ambito di regolazione economica e con particolare riferimento ai diritti aeroportuali, nel corso del 2019 l'ENAC ha preso parte al Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, presieduto dalla Commissione europea, contribuendo all'attività di analisi che la Commissione ha intrapreso sulla Direttiva 2009/12/CE e sulla sua applicazione tra i diversi Stati membri. La partecipazione si è protratta sino a maggio 2019 quando, a seguito dell'entrata in vigore della legge comunitaria 2018, l'Autorità dei Trasporti (ART) è stata individuata quale unica Autorità di Vigilanza su tutti gli aeroporti italiani, con funzioni in ambito tariffario in applicazione della Direttiva 2009/12 sopra citata.

L'Ente ha inoltre preso parte agli incontri del gruppo di coordinamento tra ECAC e UE ECG - European Coordination Group e al gruppo ECAC NCE - Network of Chief Economist, che nel 2019 si è focalizzato sulla tariffazione dei servizi aeroportuali offerti ai passeggeri a ridotta mobilità (tariffa PRM - Passengers with Reduced Mobility) e, più in generale, al fine di elaborare la posizione comune degli Stati ECAC su materie riguardanti la liberalizzazione del trasporto aereo.

EUROCONTROL

Tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea

A seguito dell'emanazione della regolamentazione afferente la costituzione del cielo unico europeo, l'Unione europea ha disciplinato il nuovo assetto in materia di tariffe della navigazione aerea i cui principi fondamentali

sono previsti nel Reg. (CE) n. 550/2004 e con il Reg. (UE) n. 391/2013 ha istituito un sistema di tariffazione comune.

In particolare, ricade nell'ambito della regolamentazione europea la tariffa di Rotta e quella di Terminale relativamente a due specifiche zone tariffarie: nella prima è presente l'aeroporto di Roma Fiumicino, avente traffico superiore a 225.000 movimenti annui; nella seconda zona tariffaria, sono presenti gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia, Bergamo, aventi traffico superiore a 70.000 movimenti annui.

La tariffa di Terminale della terza zona tariffaria, che ricomprende i rimanenti 43 aeroporti, rimane disciplinata dalla normativa nazionale.

Nel 2019, l'ENAC ha partecipato alla 112^a e alla 113^a riunione del Comitato Allargato per le Tariffe di Rotta, sede istituzionale ove si svolge la consultazione con gli utenti dei Servizi della Navigazione Aerea, prevista dalla regolamentazione europea.

I coefficienti unitari per le tariffe di Rotta applicabili dal 1° gennaio 2020 sono stati pubblicati con l'Informazione Circolare di Eurocontrol n. 2020/01.

Con l'Informazione Circolare LI 2020/01 sono stati pubblicati i coefficienti unitari per le tariffe di Terminale.

Standing Committee on Finance

Il Comitato Finanze di Eurocontrol è un comitato di esperti che fornisce consulenza al Provisional Council, presentando le proprie raccomandazioni sul progetto di bilancio dell'Agenzia e sul Programma quinquennale, e più in generale su tutte le questioni di bilancio e finanziarie che interessano Eurocontrol.

L'ENAC ha partecipato con un proprio rappresentante alla 32^a e 33^a riunione del Comitato Finanze che si sono svolte nei mesi di maggio e ottobre 2019.

Pension Fund Supervisory Body

Il Fondo Pensione è stato istituito con la Decisione n. 102 della Commissione Permanente di Eurocontrol. Esso, a far data dal 1/1/2005, finanzia i benefici previdenziali del personale collocato in pensione successivamente al 1/1/2005, limitatamente al periodo di servizio prestato successivamente al 1/1/2005, raccogliendo i contributi pensionistici del personale.

Il Pension Fund Supervisory Body è un organismo indipendente dall'Agenzia che riporta direttamente al Provisional Council che è responsabile della supervisione della gestione del Fondo, curata da un Gestore Esecutivo.

Dal novembre 2016, 36^{ma} riunione del Comitato, l'ENAC esprime un rappresentante tra i membri del Board e dal

mezzo di ottobre 2018 lo stesso è stato eletto chairman del Board all'unanimità.

Brexit

In materia di Brexit, nel corso del 2019, l'ENAC ha seguito le procedure relative, volte ad assicurare una connettività di base e attenuare gli impatti negativi dovuti alla hard brexit, in previsione dell'uscita del Regno Unito (UK) dall'Unione europea senza accordo.

Si è dato inizialmente seguito alle normative sotto riportate seguendo con puntualità gli eventi politici che hanno interessato le decisioni del Regno Unito su tale materia. In particolare:

- (1) Il Reg. (UE) n. 2019/502, che tendeva ad assicurare la connettività di base e a mitigare gli effetti negativi che si sarebbero avuti in caso di hard brexit.
- (2) Gli articoli 17-ter e 17-quater del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, coordinato con la legge di conversione 20 maggio 2019, n. 41, che riguardavano, l'uno, una deroga alla ripartizione del traffico nell'aeroporto di Milano Linate (con specifico richiamo ai vettori UK e ai collegamenti con il Regno Unito dall'Unione, consentiti provvisoriamente, anche in caso di recesso dalla UE), l'altro, teso a evitare l'innalzamento delle tariffe aeroportuali, nei riguardi dei vettori del Regno Unito, ai quali si sarebbero dovuti applicare temporaneamente le tariffe previste per i vettori dell'Unione europea. A decorrere dagli ultimi mesi del 2019, a seguito dei risultati delle elezioni politiche svoltesi in UK, l'uscita del Regno Unito dalla UE è stata prevista (e di fatto attuata) alla fine di gennaio 2020 e la Commissione UE e il governo britannico hanno stipulato un'intesa provvisoria che, per l'intero anno 2020, non prevede cambiamenti del regime attualmente vigente, tra le due parti. In concreto, per il 2020, al fine di consentire l'avvio di negoziati tra le parti e, possibilmente, la conclusione di un accordo stabile tra le parti, continueranno ad applicarsi, le normative e gli atti attualmente vigenti nell'Unione europea.

Liberalizzazione e concorrenza nel trasporto aereo

In merito al tema della concorrenza, nel 2019 è entrato in vigore il Reg. (UE) n. 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo che ha abrogato il Reg. (CE) n. 868/2004, in risposta all'obiettivo di dotare gli Stati membri di uno strumento che possa garantire una concorrenza leale tra i vettori aerei dell'Unione europea e i vettori aerei dei Paesi terzi.

Il nuovo regolamento ridefinisce le norme sia per lo svolgimento di indagini da parte della Commissione sia per

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

l'adozione di misure di riparazione in caso di violazione degli obblighi internazionali applicabili e di pratiche che incidono sulla concorrenza tra vettori aerei dell'Unione europea e altri vettori aerei e che arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.

Operazioni aeree effettuate da vettori extra UE in Europa producono infatti rilevanti benefici economici sia per il settore dei trasporti aerei che per la sostenibilità dei servizi, garantendo migliori livelli di connettività, oltre a tutti i benefici indiretti correlati.

In detto contesto si rende necessario e opportuno identificare un sistema che garantisca, a livello UE e globale, sia l'equa competitività sia la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo. A tale scopo potrebbero essere riconsiderati, in accordo con gli altri Stati membri, i vincoli sulla concorrenza e sulla liberalizzazione previsti dal Reg. (CE) n. 1008/2008, in particolare per quanto riguarda gli aspetti inerenti l'Ownership & Control.

Negoziati con Paesi Extra UE - Applicazione del Reg. (CE) n. 847/2007

Nel corso del 2019 l'ENAC, su delega del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), ha guidato i negoziati con i seguenti Paesi:

Bahrain, Turkmenistan, Bielorussia, Iraq, Mozambico, Paraguay, Senegal, Uganda, Zambia e Giappone.

Le proposte italiane inoltrate a ciascuna delle controparti sopra richiamate hanno tutte tenuto conto dei disposti del Reg. (CE) n. 847/2007 prevedendo pertanto tutte le clausole standard richieste dalla Commissione UE.

Partecipazione all'ICAN2019

Nell'ambito delle attività ICAO, l'ENAC ha partecipato ad Aqaba, Giordania, dal 2 al 6 dicembre all'ICAO Air Service Negotiation Event (ICAN2019).

L'ICAN, anche nel 2019, ha riscontrato un'ampia partecipazione di Stati membri. Si tratta di un'efficiente piattaforma per condurre trattative in materia di servizi aerei, svolgere ad es. consultazioni, negoziati. Si è trattato pertanto di una importante occasione di confronto internazionale. Il forum ha, infatti, consentito la partecipazione a dibattiti che hanno illustrato le più rilevanti esperienze e le evoluzioni che caratterizzano il settore, costituendo pertanto un'eccellente opportunità di discussione, condivisione e scambio di idee.

RELEX - Relazioni estere UE

Da quasi vent'anni, come noto, è stato attivato un processo di interazione tra gli Stati membri UE e la Commissione europea nel settore degli accordi aerei con i Paesi terzi, la cui negoziazione fino al 2002 era stata una prerogativa esclusiva dei singoli Stati europei. Tale processo ricade

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

sotto la competenza concorrente tra Stati membri e Unione europea, di cui all'Articolo 4 punto 1 lettera (g) trasporti del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea. Ad oggi sono stati conclusi dieci accordi cosiddetti "globali" con i seguenti Paesi:

- Canada
- ECAA (European Common Aviation Area, costituita da Albania, Bosnia-Erzegovina, Islanda (Paese EFTA - European Free Trade Association aderente alla EEA - European Economic Area), Repubblica della Macedonia Settentrionale, Norvegia (anch'esso Paese EFTA - European Free Trade Association aderente alla EEA - European Economic Area), Serbia, Montenegro e Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo (UNMIK, anche se ormai il Kosovo è riconosciuto dalla maggior parte degli Stati, tra cui l'Italia)
- Georgia
- Giordania
- Israele
- Marocco
- Moldavia
- Svizzera
- USA (Accordo e Protocollo Aggiuntivo).

Sono stati già finalizzati, inoltre, anche se non ancora definitivamente conclusi, gli accordi globali con l'Ucraina (parafato il 28.11.2013), l'Armenia (parafato il 24.11.2017), la Tunisia (parafato l'11.12.2017) e da ultimo quello con il Qatar (parafato il 4.3.2019 a coronamento di un negoziato che ha segnato una svolta nei rapporti aeronautici con questo Paese, predisponendo una graduale liberalizzazione del mercato e disciplinando con specifiche clausole, tra l'altro, la salvaguardia della concorrenza leale e degli aspetti sociali). La firma, ratifica ed entrata in vigore delle summenzionate intese non hanno ancora trovato finalizzazione a causa delle problematiche legate alla definizione del territorio europeo, connessa alla controversia tra Spagna e Regno Unito relativa alla sovranità sul territorio di Gibilterra, che auspicabilmente dovrebbe trovare soluzione con la BREXIT.

La Commissione Junker ha promosso e sviluppato in questi anni, con il consenso unanime degli Stati membri e fino al termine del proprio mandato, la cosiddetta "Strategia Aviazione", proseguendo le trattative con il blocco dei Paesi ASEAN (Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos/Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam), con l'Azerbaijan e la Turchia, e inaugurando le consultazioni aeronautiche con l'Oman. Si riferiscono di seguito i dettagli relativi ai negoziati attivi portati avanti dalla Commissione e dagli Stati membri che hanno rilasciato a questa il mandato

a negoziare (cd. "accordi misti").

È stato firmato in data 27 agosto 2019 il side agreement sul wet lease tra l'Unione europea e gli U.S.A.

Il 26 e 27 marzo 2019 si è tenuta a Muscat la prima tornata negoziale dell'accordo UE/Oman, seguita da una seconda a Vienna dal 25 al 26 giugno, e da una terza il 13 e 14 novembre a Muscat. Sono stati registrati buoni progressi sia in relazione al testo dell'accordo che sotto il profilo della cooperazione reciproca.

Le consultazioni aeronautiche con il blocco dei Paesi ASEAN hanno subito una battuta d'arresto alla vigilia della sottoscrizione dell'accordo globale, ma si confida di riuscire a individuare nel prossimo anno una soluzione soddisfacente per ambo le Parti, che tenga conto della notevole importanza di questo accordo block-to-block.

Relativamente ai rapporti con la Turchia, dopo la 5ª tornata di trattative svoltasi ad Ankara il 13 e 14 marzo 2019, le Conclusioni del Consiglio UE del 15 luglio hanno decretato la sospensione, ancora in atto, del negoziato aeronautico globale.

Ambiente

ICAO, ECAC e UE

La partecipazione dell'Italia, attraverso l'ENAC, alle attività internazionali sulla protezione ambientale nel trasporto aereo è caratterizzata, principalmente, dalle iniziative prese per gli obiettivi di riduzione delle emissioni acustiche e gassose al fine di garantire l'impegno nazionale e internazionale per il contenimento del cambiamento climatico.

Si tratta di affrontare le azioni necessarie relative alla riduzione del rumore e delle emissioni gassose, soprattutto nelle aree aeroportuali, alle misure globali basate sul mercato per la riduzione delle emissioni di CO₂ (CORSIA), alla sostenibilità dei carburanti alternativi (applicati al CORSIA e non), al supersonico (normativa su rumore ed emissioni), all'ottimizzazione delle rotte e dei servizi di navigazione aerea, di terra e in volo.

Nel 2019 in ambito ECAC e UE l'Italia ha partecipato attraverso l'ENAC al gruppo EAEG (European Aviation Environmental Group), che ha preso in carico gli argomenti strategici parte del programma di lavoro del 12° ciclo del CAEP - Committee for Aviation Environmental Protection, Comitato per la protezione ambientale nel trasporto aereo - dell'ICAO (2019-2022), conducendo attività di familiarizzazione verso i Paesi ECAC non EU e di elaborazione dei contributi europei alle questioni più rilevanti del momento. Di rilievo nel 2019 per gli specialisti ENAC nel CAEP e nell'EAEG, oltre all'implementazione dello standard sul CO₂, con il recepimento dello stesso nella normativa EASA, e al calendario delle azioni previste dal CORSIA, è stata l'attività

legata al consolidamento dei requisiti per lo standard sul Particolato, ai criteri di certificazione per l'eleggibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione utili nello schema CORSIA, all'avanzamento dei lavori sullo standard sul Supersonico (sia per parte rumore, fasi decollo e atterraggio, sia emissioni di CO₂).

L'ENAC, in supporto al Ministero dell'Ambiente, ha, inoltre, contribuito alla redazione del Regolamento Delegato (UE) 2019/1603, pubblicato dopo numerose richieste di modifica il 18 luglio 2019, che ha completato il percorso legislativo di recepimento europeo previsto per questa fase di avvio del CORSIA.

È inoltre continuata la partecipazione dell'Italia, sempre attraverso l'ENAC, ai gruppi che rientrano nel CAEP, al fine di elaborare ed emendare la relativa normativa contenuta nell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago, e i suoi Volumi. Con l'adozione del Volume IV - CORSIA è stata avviata la prima fase implementativa del meccanismo, con la richiesta agli operatori aerei di monitorare e conteggiare le proprie emissioni di CO₂.

L'attività di coordinamento europeo sulle principali questioni ambientali, alla quale l'Italia ha intensamente parte-

Scheda 8.1 L'ENAC nel contesto internazionale

cipato, è inoltre confluita nell'evento più importante del 2019 per la comunità aeronautica mondiale e cioè la 40^a sessione dell'Assemblea Generale ICAO. Nell'ambito dei lavori assembleari ICAO, ampio spazio hanno avuto le discussioni sui temi ambientali cruciali, alle quali l'Italia ha contribuito attivamente per trovare soluzioni quanto più condivise sulle problematiche ancora sensibili, come la prossima entrata in esercizio di velivoli supersonici civili, i criteri di sostenibilità dei carburanti alternativi, l'obiettivo a lungo termine che l'aviazione civile deve elaborare per azioni fattive miranti alla riduzione delle emissioni, il meccanismo globale per il contenimento del CO₂.

Alla stessa Assemblea, primaria attenzione ha rivestito, come prevedibile, proprio il CORSIA che, come noto, si inserisce nel contesto europeo di regolazione delle emissioni aeree del sistema di scambio ETS - Emissions Trading System, al quale diversi operatori aerei europei ed internazionali sono già soggetti a seguito del Reg. (EU) n. 2392/2017, il quale ha avviato il processo di integrazione del sistema CORSIA in Europa, con il già disciplinato sistema ETS.

