



**RELAZIONE  
DI SINTESI**  
Rapporto e  
Bilancio Sociale  
2018

11 giugno 2019

## Indice

RAPPORTO e BILANCIO SOCIALE 2018.....	4
Introduzione .....	4
Dati di traffico .....	4
Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2018 (linea e non di linea) .....	4
Scali con maggior numero passeggeri .....	4
Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia .....	4
Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico nazionale (solo partenze).....	4
Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico internazionale (arrivi + partenze) .....	4
Ripartizione del mercato aereo italiano tra compagnie tradizionali e low cost 2018.....	5
Suddivisione del traffico internazionale passeggeri per aree geografiche di origine/destinazione ...	5
BILANCIO SOCIALE.....	6
L’Istituzione.....	7
Il ruolo e l’organizzazione .....	7
Le risorse umane .....	7
Formazione del personale interno .....	7
Le risorse finanziarie .....	8
La qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero .....	9
Progetto Autismo – In viaggio attraverso l’Aeroporto.....	10
L’innovazione tecnologica .....	11
L’informazione e la comunicazione .....	11
La safety .....	12
Wildlife strike .....	12
Le attività di certificazione e sorveglianza 2018 .....	12
RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni .....	13
Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR) .....	14
Trasporto commerciale suborbitale.....	14
La sorveglianza delle imprese.....	15
La conversione della certificazione di aeroporto e oversight.....	16
Certificazione e sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea .....	17
Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) .....	17
Sorveglianza sugli operatori esteri .....	17
Attività congiunte con altre Autorità .....	18
Personale di volo .....	19
La security.....	21
Segnalazioni .....	21

Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) .....	21
Workshop GAsEP per la diffusione della Security Culture .....	21
Gli aeroporti .....	22
Pianificazione e realizzazione interventi infrastrutturali .....	22
I Master Plan.....	22
Monitoraggio degli Interventi Aeroportuali (MIA).....	25
I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali .....	25
La regolazione economica.....	27
Compagnie aeree nazionali .....	27
Sviluppo dei diritti di traffico e della connettività del Paese.....	28
La tutela del diritto alla mobilità .....	29
Il monitoraggio del mercato dell'handling.....	30
Incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte.....	31
Concessione aeroporti per l'Aviazione Generale .....	31
Monitoraggio dei Contratti di Programma .....	31
La regolazione dello spazio aereo .....	32
Gestione dello spazio aereo nazionale.....	32
Operazione FRONTEX.....	32
Free Route Airspace (FRA) .....	32
L'ambiente .....	33
CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Schema for International Aviation .....	33
Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> .....	33
Carburanti alternativi .....	34
L'attività internazionale .....	35

# RAPPORTO e BILANCIO SOCIALE 2018

## Introduzione

La pubblicazione del Rapporto annuale dell'ENAC, Autorità unica di regolazione, certificazione, vigilanza e controllo del settore aereo, traccia una panoramica generale dello stato del comparto dell'aviazione civile nazionale, in relazione alla missione istituzionale e alle attività svolte dall'Ente.

Il Rapporto 2018, pubblicato anche in inglese, racchiude gli interventi istituzionali del vertice dell'Ente, i dati di traffico più significativi, le schede del Bilancio Sociale di cui, in questo documento, si tracciano i dati principali.

## Dati di traffico

Si conferma il trend di crescita del settore con i Dati di Traffico del 2018:

**184.810.849** i passeggeri transitati negli aeroporti nazionali

**5,8%** in più del 2017.

**Ryanair** è la **prima compagnia per i voli internazionali**, mentre **Alitalia** si consolida nella **prima posizione per quelli nazionali**.

A seguire i numeri principali.

## Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2018 (linea e non di linea)

	<b>2018</b>	<b>Var. % 2018/2017</b>
Passeggeri	184.810.849	5,8
Movimenti	1.413.466	3,6
Cargo (tonnellate)	1.090.699	-0,0

## Scali con maggior numero passeggeri

	<b>2018</b>	<b>Var. % 2018/2017</b>
Roma Fiumicino	42.896.831	5,0
Milano Malpensa	24.561.735	11,5
Bergamo	12.827.267	4,9

## Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia

Ryanair	Irlanda	37.882.633	4,4
Alitalia	Italia	21.987.408	1,0
Easyjet- Easyjet Switzerland	Regno Unito	18.484.435	11,9

## Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico nazionale (solo partenze)

Alitalia	Italia	12.160.138
Ryanair	Irlanda	11.127.360
Easyjet- Easyjet Switzerland	Gran Bretagna	3.247.696

## Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico internazionale (arrivi + partenze)

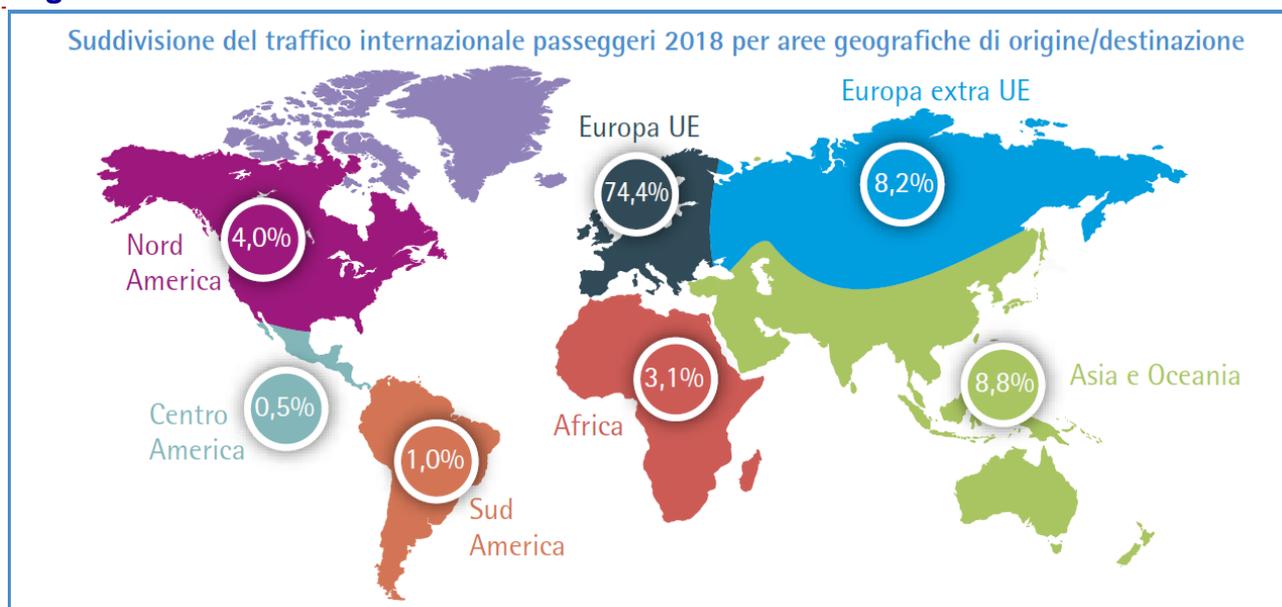
Ryanair	Irlanda	26.755.273
Easyjet- Easyjet Switzerland	Gran Bretagna	15.236.739
Alitalia	Italia	9.827.270

## Ripartizione del mercato aereo italiano tra compagnie tradizionali e low cost 2018

TIPOLOGIA VETTORE	Passeggeri Nazionali * (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017	Passeggeri Internazionali (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017	Totale Passeggeri (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2018/2017
Low cost	35.823.697	56,0	5,94	58.955.700	48,8	7,18	94.779.397	51,3	6,71
Tradizionale	28.199.074	44,0	0,26	61.832.378	51,2	7,19	90.031.452	48,7	4,92
<b>TOTALE</b>	<b>64.022.771</b>	<b>100,00</b>		<b>120.788.078</b>	<b>100,00</b>		<b>184.810.849</b>	<b>100,00</b>	

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

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



## BILANCIO SOCIALE

Come di consueto avviene dal 2007, la pubblicazione del Bilancio Sociale consente all'ENAC di dare conto, su base volontaria, alle Istituzioni, ai cittadini e ai pubblici di riferimento delle azioni realizzate nell'anno trascorso. Nel volume vengono analiticamente illustrate le attività svolte a favore dello sviluppo del settore, a garanzia della sicurezza dei voli, dell'efficienza degli aeroporti, della salvaguardia dell'ambiente, della tutela dei diritti dei passeggeri, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità, del rispetto del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

Il Bilancio è composto da **8 aree tematiche**, l'Istituzione, la Safety, la Security, gli Aeroporti, la Regolazione economica, la Regolazione dello spazio aereo, l'Ambiente e l'Attività internazionale, suddivise in **26 schede**.

# L'Istituzione

L'area tematica denominata 'L'Istituzione' presenta, attraverso apposite schede, un quadro d'insieme sulle informazioni relative alla Mission dell'ENAC, con i dati sull'organizzazione, sulle risorse umane, sulle risorse finanziarie, sugli Stakeholder, sulle policy di Performance, Prevenzione della corruzione e Trasparenza, sulla qualità dei servizi e tutela dei diritti del passeggero, sull'innovazione tecnologica, sull'attività legale, sull'informazione e la comunicazione. Di seguito un estratto di alcune delle schede contenute in questa sezione.

## 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.

A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership:

ICAO (International Civil Aviation Organisation), Unione europea, ECAC (European Civil Aviation Conference), EASA (European Union Aviation Safety Agency), Eurocontrol.

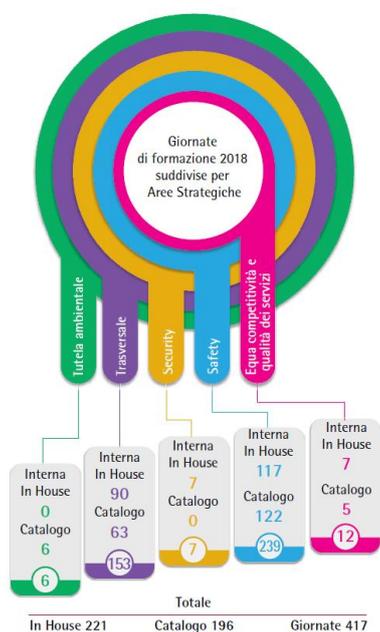
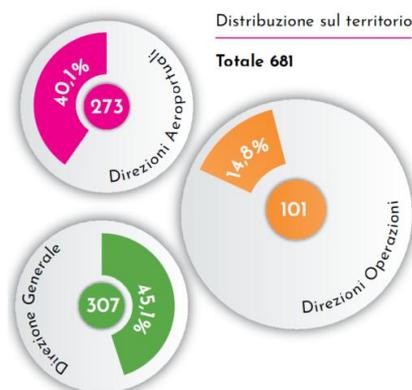
## Le risorse umane

Nello svolgimento del proprio mandato istituzionale l'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata. Il personale dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2018 è pari a **681 unità**:

- **257 donne** (37,7%)
- **424 uomini** (62,3%)

I dipendenti dell'Amministrazione sono articolati in **quattro aree** di attività: Dirigenziale, Professionale, Operativa, Tecnico economico-amministrativa.

Personale ENAC in servizio al 31 dicembre 2018		
AREE DI ATTIVITÀ	UNITÀ	%
Dirigenziale	39	5,7
Professionale	139	20,4
<small>(di cui 119 laureati e 20 diplomati)</small>		
Operativa	207	30,4
<small>(di cui 18 ispettori di volo, 5 ispettori traffico aereo e 184 ispettori ENAC)</small>		
Tecnico Economico-Amministrativa	296	43,5
<b>TOTALE</b>	<b>681</b>	<b>100</b>



## Formazione del personale interno

Nel 2018 sono proseguite le azioni propedeutiche alla redazione del prossimo Piano Triennale di Formazione ENAC finalizzate alla definizione dei corsi necessari per lo svolgimento dei processi dell'Ente e alla realizzazione di un intervento sistematico volto alla rilevazione delle esigenze di formazione del personale in relazione ai settori di impiego.

Nel corso dell'anno il personale dell'Ente ha partecipato complessivamente a 193 corsi interni (progettati e svolti da docenti/esperti interni), in house o esterni (a catalogo). **Le giornate d'aula sono state circa 400 per un totale di 1.837 partecipazioni con una media di 3,6 giornate di formazione/uomo.** Nel 2018 sono proseguite le azioni propedeutiche alla redazione del prossimo Piano Triennale di Formazione ENAC finalizzate alla definizione dei corsi necessari per lo svolgimento dei processi dell'Ente e alla realizzazione di un intervento sistematico volto alla rilevazione delle esigenze di formazione del personale in relazione ai settori di impiego.

## Le risorse finanziarie

Le fonti di finanziamento ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte per il funzionamento dell'amministrazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

Come da tabella a seguire le due voci portano a un totale generale di **194.556.587,00** Euro ripartiti in Finanziamenti pubblici e Entrate ENAC.

FINANZIAMENTI PUBBLICI		ENTRATE ENAC	
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: finanziamento PAC	€ 10.000.000,00	<b>TRASFERIMENTI</b> Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente	€ 23.101.335,00
Trasferimento ordinario in conto capitale	€ 10.000.000,00	<b>ENTRATE PROPRIE</b> Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.)	€ 119.090.000,00
Trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese ricerca riduzione gas serra	€ 1.192.000,00	Tariffe per le prestazioni di servizi	€ 24.975.852,00
		Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV	€ 4.617.400,00
		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	€ 36.000,00
		Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	€ 94.000,00
		Altri proventi	€ 550.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 21.192.000,00</b>	<b>TOTALE</b>	<b>€ 173.364.587,00</b>
<b>TOTALE GENERALE € 194.556.587,00</b>			

### Attività di audit

Nel 2018 l'attività di **audit in materia di qualità** dei servizi delle società di gestione aeroportuale ha interessato **7 aeroporti: Verona, Trieste, Bergamo, Genova, Palermo, Bari e Brindisi**.

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.

La finalità dei rilievi è quella di individuare e risolvere gli eventuali motivi ostativi al raggiungimento degli obiettivi di qualità contenuti nella Carta dei Servizi, approvata annualmente dall'ENAC, e di monitorare gli obiettivi contenuti nel Piano della Qualità inserito nel Contratto di Programma sottoscritto tra l'ENAC e i gestori aeroportuali.

L'esito degli ultimi audit ha evidenziato un **miglioramento generalizzato della qualità dei servizi aeroportuali a livello nazionale**, grazie anche alla diffusione e condivisione delle best practices.

### Carte dei Servizi del gestore aeroportuale

La Carta dei Servizi dei gestori ha lo scopo di fornire agli utenti, con cadenza annuale, informazioni sul livello di qualità dei servizi e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno successivo. L'ENAC, a conclusione del previsto iter istruttorio, per l'anno **2018 ha approvato 30** Carte dei Servizi.

### Carte dei Servizi del vettore

Nel 2018, l'ENAC ha approvato le prime **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.

L'elaborazione delle Carte dei Servizi ha impegnato l'ENAC e le compagnie aeree in un serrato confronto che si è trasformato in una collaborazione costruttiva, nel rispetto dei reciproci ruoli.

### Diritti dei Passeggeri

In merito alla tutela dei passeggeri prevista dal regolamento Comunitario 261 del 2014, l'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei Passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del Passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti e contribuisce al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza.

L'attività dell'ENAC non è infatti finalizzata a soddisfare le richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza.

Dato il costante e progressivo **aumento dei reclami pervenuti nel 2018** a seguito delle numerose cancellazioni e ritardi registrati in particolare nel periodo estivo, l'ENAC ha implementato **un sistema on line di trasmissione del reclamo** mediante moduli, disponibili in italiano e in inglese, sul proprio portale in modo da favorire una più rapida ed efficace gestione del reclamo stesso. 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
<b>IMPORTO</b>	€ 362.908,28	€ 108.288,17	€ 262.867,06
<b>N. SANZIONI AVVIATE</b>	38	23	81

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 (il numero di sanzioni riportate per anno), segue poi una fase interlocutoria durante la quale il vettore ha la possibilità di presentare scritti difensivi/richiedere audizione/pagare in misura ridotta (oblazione). 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.

## Reclami registrati nel 2018 - Reg. (CE) n. 261/2004

Cancellazione del volo (art.5)	2.414
Negato Imbarco (art.4)	222
Mancata informazione sui diritti dei Passeggeri (art. 14)	45
Ritardo del volo (art.6)	2.890
Ritardo in arrivo >= 3h	296
<b>TOTALE</b>	<b>5.867</b>



## Progetto Autismo – In viaggio attraverso l'Aeroporto

Nel corso dell'anno 2018 sono state accolte **nuove adesioni** da parte di società di gestione aeroportuale al **progetto Autismo**, frutto dell'attività condivisa tra l'ENAC, Assaeroporti e le principali associazioni di settore. L'interesse che ha suscitato l'iniziativa, che riveste un'indubbia importanza sociale, da parte degli addetti ai lavori e delle famiglie direttamente coinvolte (solo in Italia circa 500.000), è la dimostrazione della sensibilità dell'ENAC nei confronti delle specifiche esigenze delle persone con disabilità o a ridotta mobilità.

Le finalità dell'iniziativa 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.

Progetto Autismo  
attivo al  
31 dicembre 2018

BARI, BRINDISI – AEROPORTI DI PUGLIA  
FIRENZE E PISA – TOSCANA AEROPORTI  
BERGAMO – SACBO  
MILANO LINATE E MALPENSA – SEA  
NAPOLI – GESAC  
OLBIA – GEASAR  
ROMA FIUMICINO E ROMA CIAMPINO – ADR  
TORINO – SAGAT  
TRAPANI – AIRGEST  
VENEZIA – SAVE.

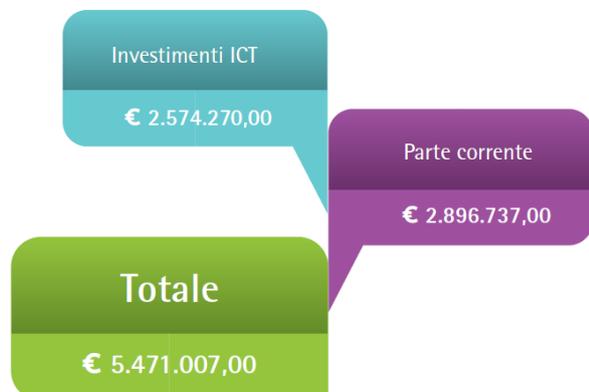
Nel 2018 hanno aderito al progetto e stanno procedendo con la fase di implementazione le società di gestione degli aeroporti di Bologna – Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e Catania – SAC.

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.

## L'innovazione tecnologica

La razionalizzazione dei sistemi, dei servizi e delle infrastrutture tecnologiche ha visto l'Ente impegnato negli ultimi anni con l'obiettivo di poter rispondere in modo sempre più efficace alle esigenze degli Stakeholder istituzionali. In tale contesto nel 2018 è stato realizzato il **nuovo portale istituzionale**, on line dal mese di settembre, la cui progettazione è avvenuta nel rispetto delle Linee guida dei siti web della PA: un sistema condiviso di riferimenti progettuali e visivi relativi al design dei siti e dei servizi della PA che ha lo scopo di migliorare e rendere coerente la navigazione e l'esperienza del cittadinoutente.

### Investimenti



Nel 2018 gli **investimenti ENAC nel settore ICT sono stati rilevanti e pari a 5.471.007,00 Euro**, di cui una parte rilevante riservata all'innovazione dei sistemi e delle infrastrutture tecnologiche.

### Smart Working

Nel 2018 l'ENAC ha concentrato una significativa parte dei propri sistemi IT sia verso lo sviluppo di servizi on line dedicati all'utenza sia verso l'implementazione di un sistema di "Smart Working" (Lavoro Agile) per il proprio personale. L'obiettivo principale del sistema è quello di consentire al personale ENAC di svolgere l'attività lavorativa a prescindere dal luogo e dal dispositivo mobile che viene utilizzato, fornendo postazioni di lavoro sostanzialmente omologhe a quelle presenti in sede.

Nel corso del 2018 il sistema ICT relativo allo Smart Working è stato potenziato in modo da migliorare la user experience e le performance durante le fasi di logon, consentendo al personale di aver accesso, con identica esperienza d'uso, a tutti i servizi e applicativi ENAC.

Con l'introduzione dello Smart Working, l'Ente ha raggiunto i seguenti obiettivi:

- rendere le applicazioni interne fruibili all'esterno a prescindere dalla tecnologia implementativa;
- svolgere una gestione integrata con i sistemi informativi preesistenti;
- integrare lo Smart Working con il sistema di autenticazione unica, con quello di gestione delle postazioni di lavoro e con il portale delle applicazioni ENAC;
- azzerare i costi di pubblicazione sul Web dei futuri applicativi ENAC;
- rispettare le norme relative in materia di protezione dei dati, di sicurezza e di adeguamento alle linee guida del Codice in materia di protezione dei dati personali e al nuovo regolamento GDPR.

Considerati i positivi risultati raggiunti, si prevede entro il 2019 di ampliare il numero di dipendenti ENAC che utilizzano il sistema di Smart Working.

## L'informazione e la comunicazione

Alcuni numeri relativi alle attività di informazione e comunicazione dell'ENAC durante il 2018.

- **60** eventi, tra seminari, workshop e convegni
- **91** comunicati stampa
- **5.000** chiamate gestite dal **Numero Verde dell'ENAC 800 898 121**
- **22** Patrocini alle iniziative di diffusione della cultura aeronautica
- **24** servizi realizzati per il canale istituzionale ENAC Channel su YouTube
- **250** collegamenti radiofonici con RAI Isoradio
- **48** risposte agli atti di sindacato ispettivo parlamentare

# La safety

**Con Safety si intende 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.

Nell'area tematica dedicata alla safety, vengono trattati tutti gli aspetti inerenti alla sicurezza del volo tra cui i seguenti temi: State Safety Programme (SSP), Safety Performance Indicators (SPI), ENAC Safety Plan, raccomandazioni di sicurezza, segnalazioni e analisi degli eventi aeronautici, Wildlife Strike, le attività di certificazione di prodotti, attività per conto EASA, RAN - Registro Aeronautico Nazionale e Registro delle Costruzioni, autorizzazioni SAPR - mezzi aerei a pilotaggio remoto, attività BVLOS - Beyond Visual Line of Sight, trasporto commerciale suborbitale, approvazione e la sorveglianza delle imprese, conversione della certificazione di aeroporto oversight, la sorveglianza delle imprese dei fornitori di servizi di navigazione aerea, il Programma ACAM - Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring, sorveglianza sugli operatori stranieri, attività congiunta con altre Autorità, dati sul personale di volo e le visite ispettive da parte di organismi internazionali.

A seguire un estratto dei dati relativi alla safety analizzati nel Bilancio Sociale.

## 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 più o meno gravi sia in termini di sicurezza della navigazione aerea sia di costi economici correlati all'evento.

Per quanto riguarda il 2018 i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni poiché devono essere ancora confrontati con i dati raccolti dai gestori aeroportuali, soggetti responsabili del controllo del rischio di wildlife strike in aeroporto e il cui ambito di risk management riguarda gli impatti avvenuti al di sotto dei 300 piedi.

Da un'analisi generale dei dati parziali aggregati risulta che il **numero delle segnalazioni** di impatti in ambito aeroportuale al di sotto dei 300 piedi sia **in costante decrescita** rispetto agli anni passati, e questo evidenzia l'attenzione dedicata a questo fenomeno, allo studio sulle fonti attrattive e alla messa in atto di strategie di dissuasione che riducono o mantengono per quanto possibile sotto controllo la presenza di fauna selvatica, trattandosi comunque di un fenomeno naturale con numerose variabili ambientali non sempre prevedibili.

ANNO	<300 ft	Danni	Multipli	Ingestioni	Con effetti
2009	620	20	91	13	15
2010	719	18	87	14	11
2011	802	29	87	19	20
2012	961	34	80	25	27
2013	982	21	54	21	18
2014	961	20	64	20	8
2015	933	37	92	18	30
2016	998	41	81	27	32
2017	773	14	84	24	8
2018*	757	33	84	31	27

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

## Le attività di certificazione e sorveglianza 2018

L'ENAC svolge attività relative ai processi di certificazione e sorveglianza e garantisce il mantenimento degli standard previsti dalla normativa nazionale e internazionale.

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 le infrastrutture aeroportuali. L'ENAC, nel 2018, ha svolto attività sia per delega da parte dell'EASA, sulla base di un accordo di cooperazione, che per aspetti di propria competenza.

L'ENAC ha condotto **attività di certificazione** e sorveglianza per conto dell'EASA in relazione a **circa 250 progetti** di varie tipologie e ha emesso verso l'Agenzia:

- **41** Technical Visa per rilascio certificati di approvazione di modifiche,
- **4** proposte di approvazione di Flight Condition,
- **7** permessi di volo per aeromobili EASA.

L'Ente ha assicurato inoltre la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale e di alcuni prodotti statunitensi per conto dell'EASA.

Nell'ambito della Safety Oversight 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, DieselJet, Jet Avionics, LEAT, Mecaer, OMA SUD, Piaggio e Vulcanair. Nell'ambito dell'accordo di cooperazione firmato con l'EASA, l'ENAC ha svolto l'attività di certificazione e di sorveglianza su **12 imprese di manutenzione e produzione in Paesi extra-europei**.

Nel 2018 l'ENAC, nell'ambito delle attività gestite dal Contratto di Servizio con l'EASA, ha **fatturato circa 534.400 Euro**.

## Attività di competenza ENAC

Principali attività di certificazione e autorizzazione 2018	
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti, AVL e radio aiuti	177
Rilascio Autorizzazioni dry lease aeromobili	47
Rilascio Autorizzazioni wet lease aeromobili	51
Rilascio Certificati per esportazione Aeromobili	143
Rilascio certificati di navigabilità (EASA e Annesso II)	73
Rilascio attestati collaudo stazione radio	221
Rilascio attestati Provvisorio di validità stazione radio	186
Rilascio Permesso di volo di aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR) >25 kg	6
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (EASA)	61
Rilascio Permesso di volo di aeromobili (Annesso II)	19
Rilascio Permesso di volo per aeromobili amatoriali	6
Rinnovo Permesso di volo per aeromobili amatoriali	19
Rilascio Permesso di Volo Storici	6
Rilascio attestati di collaudo stazione radio per aeromobili amatoriali	8
Autorizzazioni/esenzione/approvazione Merci Pericolose (rif. Doc. ICAO 9284)	49
Autorizzazione al sorvolo di aeromobili in possesso di certificazione non rispondente all'Annesso 8 ICAO	100
Approvazione mappe ostacoli e pericoli alla navigazione aerea	2
Autorizzazione per costituzione ostacoli permanenti alla navigazione aerea	97
Provvedimenti emessi per costituzione ostacoli temporanei alla navigazione aerea/attuazione vincolo	478
Approvazione Master Plan/Piani di sviluppo	5
Valutazione di rischio (risk assessment) sull'interazione aeroporto-territorio	2
Provvedimenti di Approvazione e monitoraggio attuazione piano di utilizzo aerostazioni	21
Approvazione piano di manutenzione straordinaria infrastrutture degli aeroporti a gestione diretta e approvazione relativi progetti	13
Istanze valutazione ostacoli	439
Approvazione piani di investimento quadriennali aeroportuali	5
Approvazione progetti e perizie di variante	92
Approvazione progettazione opere su aeroporti a gestione diretta	2
Approvazione interventi con riferimento al Piano Triennale delle opere pubbliche	13
Approvazione piani di intervento art. 17 L.135/97	2

## RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni

Attività RAN/Registro delle costruzioni	2017	2018
Iscrizioni Registro delle costruzioni	276	148
Riserva marche di immatricolazione	76	97
Immatricolazioni	67	78
Trascrizioni Atti relativi alla proprietà	633	333
Trascrizioni locazioni finanziarie/operative	289	349
Deregistrazioni	92	77
E Visure/certificazioni	1.617	1.627

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.

## Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR)

---

I Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto, ormai noti come droni anche a livello regolamentare, sono sempre più diffusi e utilizzati per servizi fotografici, televisivi, ispezioni di edifici, tralicci elettrici, oleodotti, etc. In tale contesto, l'ENAC è impegnato principalmente su due aspetti.

Il primo consiste nella **definizione di criteri per autorizzare il loro impiego anche nelle condizioni più critiche**, come ad esempio la vicinanza agli aeroporti. Il secondo aspetto riguarda la definizione di criteri per **operazioni in BVLOS (Beyond Visual Line of Sight)**, cioè oltre la portata visiva del pilota a terra. È un obiettivo molto importante, poiché consente di ottenere profili di missione del drone molto più estesi come, ed esempio, l'ispezione di intere linee elettriche o gasdotti.

### Attività BVLOS (Beyond Visual Line of Sight)

Nel 2018 è proseguita l'attività sperimentale BVLOS finalizzata alla validazione dei ConOps (concetti operativi) stabiliti di concerto con ENAV nel corso del 2016. La sperimentazione ha riguardato l'effettuazione di operazioni specializzate condotte con droni di massa massima al decollo inferiore ai 25 kg non controllabili alla vista del pilota. Obiettivo dell'operazione è identificare i requisiti essenziali da introdurre nel regolamento dell'ENAC "Sistemi di Aeromobili a Pilotaggio Remoto", in modo da consentire l'effettuazione di tali attività in piena sicurezza su tutto il territorio nazionale. L'ENAC si è interfacciato con importanti stakeholder nazionali per recepirne le esigenze e simulare, concretamente, possibili scenari operativi per dimostrare la fattibilità in sicurezza di tali operazioni. Nel 2018 sono stati **autorizzati 13 progetti di Ricerca&Sviluppo** tecnologicamente avanzati che vedono impegnati stakeholder dell'industria nazionale, operatori di APR, Centri di Addestramento APR, Università, Comuni italiani e Centri di Ricerca. Sono in corso di valutazione ulteriori progetti di ricerca applicata per servizi innovativi tramite APR nelle cosiddette **'smart cities'**.

### Regolamentazione nel settore UAS

Nel 2018 l'ENAC ha contribuito direttamente, nell'ambito JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems), all'elaborazione della normativa internazionale UAS per la Categoria A (Open), B (Specific) e C (Certified). In particolare, nell'ambito del WG 7 (ConOps) del JARUS è stato fornito un significativo contributo alla definizione dei criteri di emissione del Certificato di Tipo e del Certificato di Aeronavigabilità per UAS di Categoria C (Certified), in coordinamento con l'ICAO RPAS Panel, e sono state inoltre avviate le prime discussioni relative ai concetti e alle problematiche di autonomia degli UAS delineando i primi criteri e limitazioni per la definizione dei livelli e di passaggio dal concetto di automatismo a quello di vera e propria autonomia. Nell'ambito del WG 3 (Airworthiness) JARUS è stato inoltre fornito un contributo significativo alla definizione dello standard performance-based CS-UAS per UAS ad ala fissa, rotante e in configurazioni ibride, che è previsto essere utilizzato dall'EASA come riferimento per la definizione delle future basi di certificazione degli UAS.

### Autorizzazioni SAPR

L'attività dell'ENAC relativa al settore Sistemi aeromobili e pilotaggio remoto (SAPR), in forte espansione anche nel 2018, ha riguardato:

- valutazione di **3.502 dichiarazioni** di operatori SAPR per operazioni specializzate;
- emissione di **585 autorizzazioni** per operazioni specializzate critiche (Scenario Standard);
- emissione di **6 Permessi** di Volo per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg;
- **consulenze e partecipazione** ai lavori dei Gruppi ICAO, EASA e JARUS.

## Trasporto commerciale suborbitale

---

L'attività di studio e sviluppo del quadro regolatorio per il trasporto suborbitale commerciale prende avvio nel 2014 con la sottoscrizione tra ENAC e FAA del primo Memorandum of cooperation in the development of commercial space transportation, rinnovato nel 2016 con l'inclusione dell'ASI. Nel 2017, a seguito dell'Atto di indirizzo concernente lo sviluppo sostenibile del settore dei voli commerciali suborbitali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Registro Decreti prot. n. 354 del 10 luglio 2017), l'ENAC, individuato dall'Atto di indirizzo stesso quale soggetto attuatore della policy di settore, istituisce un gruppo di lavoro interistituzionale, denominato **Commercial Suborbital Transportation Task Force (CSTTF)** che riunisce gli stakeholder istituzionali e industriali nazionali suddivisi in sette working group

per lo sviluppo del quadro regolatorio per il trasporto commerciale suborbitale per lo spazioporto e le operazioni: WG 1 - ConOps & Regulation, WG 2 - Legal & Financial, WG 3 - Safety & Environmental, WG 4 - Operations, WG 5 - Crew & Participants, WG 6 - Spaceport, WG 7 - Air/Space Traffic Management.

Nel 2018 le principali attività svolte dalla Task Force hanno riguardato:

- elaborazione della specifica Air and Ground Risk Analysis and Monitoring System tool (AGRAMS-t) per lo sviluppo di metodologie e strumenti per la valutazione del rischio connesso alla ricaduta di debris nei voli suborbitali, in accordo al Piano Operativo della Ricerca 2018 dell'ENAC;
- elaborazione delle specifiche della ricerca sull'efficacia e validità del consenso informato quale strumento e suoi effetti sull'attività di regolazione ed autorizzazione delle operazioni di volo suborbitale, in accordo al Piano Operativo della Ricerca 2018 dell'ENAC;
- attività di training: International Association for the Advancement of Space Safety (IAASS) Launch and Re-Entry Safety Analysis Course;
- definizione dei Criteri per l'individuazione degli spazioporti;
- proposta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di individuazione dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie quale "spazioporto nazionale per le esigenze dei voli commerciali suborbitali" (Registro Decreti prot. n. 250 del 9 maggio 2018);
- elaborazione del documento Reference Operational Scenario (ROS) n. CST-WG1-ROS-01 Ed. 1.1 del novembre 2018, contenente gli scenari operativi (ConOps) rientranti nel quadro regolatorio;
- initial draft del Regolamento Spazioporti.

## 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 di attività:

- **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	2016	2017	2018
ADR Aeroporti aperti al traffico commerciale	45	43	43
ANSP Air Navigation Service Provider	7	7	7
POA Production Organisation Approval (Part 21 subpart F) - Organizzazioni di produzione senza il privilegio della certificazione	6	4	4
POA Production Organisation Approval (Part 21 subpart G) - Organizzazioni di produzione con il privilegio della certificazione	49	52	54
AMO Approved Maintenance Organisation (Part 145) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "Large" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	134	128	133
AMTO Approved Maintenance Training Organisation (Part 147) - Organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione	15	14	15
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	43	37	37
CAMO Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M subpart G) - Organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili	130	123	116
COA Air Operator Certificate ad ala fissa/elicotteri - Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	59	57	59
COA Nazionali (Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci con palloni e ala fissa/elicotteri non EASA)	-	-	16
COLA Certificato Operatore di Lavoro Aereo non EASA	78	23	6
COAN Certificato Operatore Aereo Antincendio	-	-	30
NCC Non Commercial Complex Declaration - Operatori privati con aeromobili complessi che svolgono attività Non Commerciali	-	-	18
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni non critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, etc.	-	69	52
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo operazioni critiche	-	30	34
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
OR Organizzazioni Registrate - Organizzazioni che effettuano l'addestramento per piloti privati	67	63	54
ATO Approved Training Organisation - Organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante	74	78	94
Laboratori Organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico	6	6	6
DTO Declared Training Organization - Organizzazioni che, a seguito di una dichiarazione all'Autorità (ENAC), effettuano l'addestramento per il conseguimento di licenza di pilota di aeromobili leggeri	-	-	5
CA APR Centri di Addestramento per piloti Aeromobili a Pilotaggio Remoto	-	-	65
FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta	42	40	46
SPA Commercial Operator with Specific Approvals	-	-	5

## La conversione della certificazione di aeroporto e oversight

Nel corso dell'anno 2018, il dominio degli aeroporti europei, inclusi gli scali italiani, è stato caratterizzato da un rinnovato quadro normativo-regolamentare a seguito della pubblicazione del Reg. (UE) n. 2018/1139, entrato in vigore in data 11 settembre 2018 e che ha abrogato il precedente Regolamento Basico (BR) n. 216/2008. Il processo di conversione dei certificati di aeroporto già rilasciati ai sensi della normativa nazionale (Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, RCEA) si è concluso il 31 dicembre 2017, dando avvio, dal 1° gennaio 2018 senza soluzioni di continuità, ad una costante e capillare attività di oversight da parte delle strutture territoriali ENAC. Il nuovo quadro giuridico comunitario investe l'intero settore aeroportuale sia per gli aspetti gestionali e tecnico-operativi, sia per gli aspetti normativi regolamentari.

Gli **aeroporti nazionali** che rientrano nel campo di applicabilità della nuova normativa comunitaria sono **43, di cui 42 già certificati** ai sensi del Regolamento ENAC RCEA.

Per lo scalo di Pantelleria, aeroporto a gestione diretta ENAC, trattasi di rilascio di prima certificazione in assoluto, tuttora in corso.

## Sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea

L'ENAC tra i propri compiti istituzionali svolge un'attività di sorveglianza sulle organizzazioni che operano nell'ambito dei servizi per la Navigazione Aerea:

- fornitori dei servizi di navigazione aerea (traffico aereo-ATS, meteorologia aeronautica-MET, Informazioni Aeronautiche-AIS, Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza-CNS);
- organizzazioni di formazione del personale impiegato nei servizi della navigazione aerea in particolare Controllori di Volo (ATCO), Meteorologi (Osservatori e Previsori), Operatori del Servizio Informazioni Volo (FISO);
- organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale.

Le principali attività di sorveglianza dell'ENAC nel 2018 hanno portato a:

- **41** audit su fornitori di servizi della navigazione aerea
- **10** audit su organizzazioni di formazione del personale (ATCO, FISO)
- **2** audit su organizzazioni di progettazione di procedure di volo
- **23** riesami Risk Assessment documents relativi a modifiche ai sistemi funzionali ATM
- **14** Declaration of Verification (DoV) esaminate relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea.

## Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

L'ENAC, in base all'Annesso II del Regolamento (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. 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.

Anno	Numero di ispezioni	Numero di rilievi	Incidenza rilievi/ispezioni
2017	139	90	0,647
2018	131	102	0,779



Nel 2018 le ispezioni effettuate ad aeromobili impiegati da operatori italiani, ma immatricolati all'estero, sono state 19, come l'anno precedente. Sono state effettuate ispezioni su tutte le tipologie di aeromobile, in proporzione alla numerosità della flotta.

## Sorveglianza sugli operatori esteri

### Ispezioni di rampa

Nel 2018 sono stati **629 gli operatori stranieri** che hanno effettuato almeno un atterraggio in Italia (66 in meno rispetto al 2017), di questi **373 sono stati ispezionati** almeno una volta con una percentuale pari al 59%, ben superiore a quella degli anni precedenti. Va aggiunto che solo il 43% dei 629 ha effettuato almeno 60 atterraggi, dato minimo fisiologico per poter pianificare almeno un'ispezione nel corso dell'anno. 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**, rivolta sia ad aeromobili impiegati da operatori appartenenti a Stati non EASA sia a quelli EASA.

Nel 2018 sono state effettuate **815 ispezioni** di rampa su operatori esteri.

La tabella seguente mostra i dati delle ispezioni condotte in Italia in relazione ai rilievi, comparando i dati dell'ultimo triennio. I rilievi significativi richiedono una comunicazione anche all'Autorità che ha approvato l'operatore, i rilievi gravi, invece, sono quelli che necessitano di un'azione correttiva prima della partenza del volo.

Ispezioni	2016		2017		2018	
Senza rilievi	448	52,2%	457	55,3%	420	51,5%
Solo con rilievi Cat.1	110	12,8%	81	9,8%	107	13,1%
Con almeno un rilievo Cat. 2 e senza Cat. 3	151	17,6%	143	17,3%	135	16,6%
Con almeno un rilievo di Cat. 3	149	17,4%	145	17,6%	153	18,8%
<b>Totale</b>	<b>858</b>	<b>100%</b>	<b>826</b>	<b>100%</b>	<b>815</b>	<b>100%</b>

### Attività congiunte con altre Autorità

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

1. audit congiunti con Autorità competenti per operatori stranieri basati in Italia;
2. reporting periodico degli inconvenienti occorsi in Italia;
3. effettuazione di ispezioni di rampa in team misti con ispettori di altri Stati;
4. attività di supporto ad altre Autorità.

Nel 2018 sono stati condotti due audit congiunti:

- con Autorità della Lituania a Pantelleria e Lampedusa per le basi operative e di manutenzione di DOT, vettore concessionario degli oneri di servizio pubblico dalle isole per Palermo, Catania e Trapani;
- con AESA Spagna per la verifica della base operativa di Volotea a Venezia.

In aggiunta è stato organizzato un incontro a Gatwick con CAA-UK per confrontarsi sulla sorveglianza degli operatori, nell'ambito di un'iniziativa dei britannici sulla cooperative oversight, anche in vista della Brexit.

L'attività, avviata nel 2017, di analisi degli inconvenienti segnalati all'ENAC 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.

## Personale di volo

Nel 2018 è proseguita l'attività di conversione e sostituzione delle licenze, certificazioni e autorizzazioni attinenti al personale di volo secondo la normativa comunitaria e più precisamente in applicazione del Reg. (UE) n. 1178/2011 e successivi emendamenti. La tabella riporta il numero di licenze, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento.

Licenza	REG	Rilasciate nel 2018	Presenti nel data base al 31/12/2018
ATPL (A)	EASA	130	4.345
	JAR	-	760
	NAZ	-	880
ATPL (H)	EASA	14	535
	JAR	-	64
	NAZ	-	59
CPL (A)	EASA	233	1.991
	JAR	-	543
	NAZ	-	996
CPL (H)	EASA	91	950
	JAR	-	112
	NAZ	-	827
PPL (A)	EASA	823	6.897
	JAR	-	1.963
	NAZ	-	3.760
PPL (H)	EASA	91	690
	JAR	-	299
	NAZ	-	538
MPL	EASA	28	43
LAPL	EASA	6	12
GL	NAZ	109	4.366
CCA	EASA	260	6.573
<b>Totale</b>		<b>1.785</b>	<b>37.203</b>

LEGENDA	
ATPL: Licenza pilota di linea	PPL: Licenza pilota privato
GL: Licenza pilota aliante	CCA: Attestazione equipaggio di cabina
A: Aereo	LAPL: Licenza pilota aeromobili leggeri
H: Elicottero	MPL: Licenza pilota a equipaggio plurimo solamente per velivoli
CPL: Licenza pilota commerciale	

### Attività ENAC 2018 nell'ambito delle certificazioni del Personale

- **66** giornate/uomo di formazione per l'aggiornamento dei piloti istruttori e/o esaminatori.
- **154** attestazioni di superamento esami teorici ATPL/CPL/IR.
- **600** certificazioni di esaminatori.
- **650** certificazioni di istruttori (TRI/FI/CRI/SFI).
- **49** esenzioni regolamentari.
- **15** sessioni di esami teorici per licenze ATPL/CPL e abilitazione strumentale per velivolo ed elicottero, con una presenza media giornaliera di 35 candidati (ogni sessione comprende 5 giorni di esame), con punte di 50 candidati presso la sede di Roma, per un totale di circa 170 presenze in media a sessione. Molte sessioni sono state svolte con programmazione di esami mattina/pomeriggio, aumentandone di fatto il numero.
- **29** sessioni di esame teorico per il rilascio di licenze non professionali di velivolo, elicottero e aliante, con una presenza media di 30 allievi per ogni sessione, per un totale di più di 1.100 candidati nell'anno.

- **6** licenze SPL e 1 licenza PPL digitali emesse: in concomitanza con l'inizio del processo di sostituzione delle licenze di aliante da nazionali ad EASA, è stato avviato il processo di gestione delle licenze in formato completamente elettronico.
- **11** sessioni di esami per licenza di paracadutismo.
- **2** sessioni di esame per il conseguimento della certificazione di istruttori di paracadutismo.
- **1** rilascio Disciplinare di Scuola di Paracadutismo e 4 rinnovi.
- **3** procedimenti disciplinari avviati nei confronti di piloti per violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione con 3 sanzioni emesse.
- **24** certificati di Esaminatore APR emessi.

Nell'ottica della standardizzazione e omogeneità di gestione degli esami teorici, è stata avviata la procedura informatizzata degli esami teorici per il conseguimento delle licenze non professionali di aeroplano, elicottero, aliante e pallone libero (LAPL e PPL). È stato inoltre implementato il nuovo sistema informatico di notifica per gli esami al quale gli esaminatori accedono direttamente dal sito istituzionale.

## Albi/Registro del Personale di Volo

ATTIVITÀ	2016	2017	2018
Iscrizioni Albo Piloti	156	166	185
Iscrizioni Tecnici di Volo	-	-	-
Iscrizioni Registro Assistenti di Volo	112	182	301
Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro	320	391	535
Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero	48	100	93
Sospensioni iscrizioni agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale	79	127	91
Revoche Sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale	25	44	27
Cancellazione Albi e Registro	83	314	1.432

L'ENAC cura la tenuta e la gestione degli Albi e del Registro del Personale di Volo, determinandone i requisiti di iscrizione, secondo quanto stabilito dal Codice della Navigazione (CdN) e dal Regolamento ENAC per le iscrizioni negli Albi e nel Registro del Personale di Volo. 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. La perdita dei requisiti di iscrizione comporta la cancellazione dagli Albi e dal Registro. La gestione del personale navigante iscritto negli Albi e nel Registro riguarda circa **12.000 persone**.

## 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 2018:

- **85** Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA)rilasciate e **877** rinnovate.
- **54** Certificati di Idoneità Tecnica nazionale (CIT) personale manutentore rilasciati.

## Controllore del traffico aereo e operatore FIS

Nel 2018 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 tale personale da parte degli ANSP (Air Navigation Services Providers). Nel 2018 l'ENAC ha effettuato:

- **43** rilasci ATCL, di cui 37 per Studente (SATCL);
- **59** rilasci FISO;
- **2.294** aggiornamenti ATCL.

## La security

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

Nel corso del 2018 è proseguita l'attività di attuazione della normativa nazionale in materia di security al fine di adeguarla alle disposizioni adottate a livello europeo, in continua evoluzione.

È stata data esecuzione alla circolare ENAC SEC-09/2016 che, come previsto dai Regolamenti dell'Unione, disciplina la figura professionale dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE.

### 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.

Alcune segnalazioni vengono trasmesse anche attraverso il modulo online disponibile nel 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 alla persona che ha trasmesso la segnalazione. Tutte le segnalazioni sono trattate nel rispetto del principio di riservatezza.

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

### 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.

Nel corso del 2018 il NCI ha condotto complessivamente **448 covert test** (test in incognito in cui ad esempio l'ispettore si comporta come un passeggero in partenza nascondendo su di sé o nel proprio bagaglio a mano un articolo proibito per verificare l'abilità dell'addetto allo screening ad individuare l'articolo stesso).

La composizione del Nucleo Centrale Ispettivo si è ulteriormente ampliata in quanto, nel corso dell'anno, sono stati certificati **19 nuovi ispettori** del NCI, dopo aver completato il proprio Training on the job. 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.

### Workshop GAsEP per la diffusione della Security Culture

Il **Global Aviation Security Plan** (GAsEP) dell'ICAO è stato illustrato nel corso di un workshop che l'ENAC ha organizzato nell'ottobre 2018 presso la propria sede di Roma.

Il workshop è stato rivolto alle Istituzioni, associazioni e operatori aeronautici coinvolti nel settore della security e nella prevenzione da atti illeciti ai danni dell'aviazione civile.

Nel corso dell'incontro sono stati messi in evidenza gli aspetti principali del GAsEP e dei risultati che persegue per il sostenibile e crescente rafforzamento della sicurezza a livello globale. È stato affrontato, inoltre, il tema delle azioni che l'ICAO affida agli Stati membri e agli altri destinatari del GAsEP e sono state evidenziate le attività che l'ENAC intende porre in essere per garantire l'effettiva implementazione del Piano e il raggiungimento dei target ivi indicati. Ampio spazio è stato riservato ai contenuti della Risoluzione n. 2309 (2016) adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.

In coerenza con l'obiettivo del GAsEP di diffondere e sviluppare la **Security Culture**, tutta la documentazione presentata nel corso del workshop è stata resa disponibile sul sito internet dell'Ente nella sezione dedicata alla security.

# Gli aeroporti

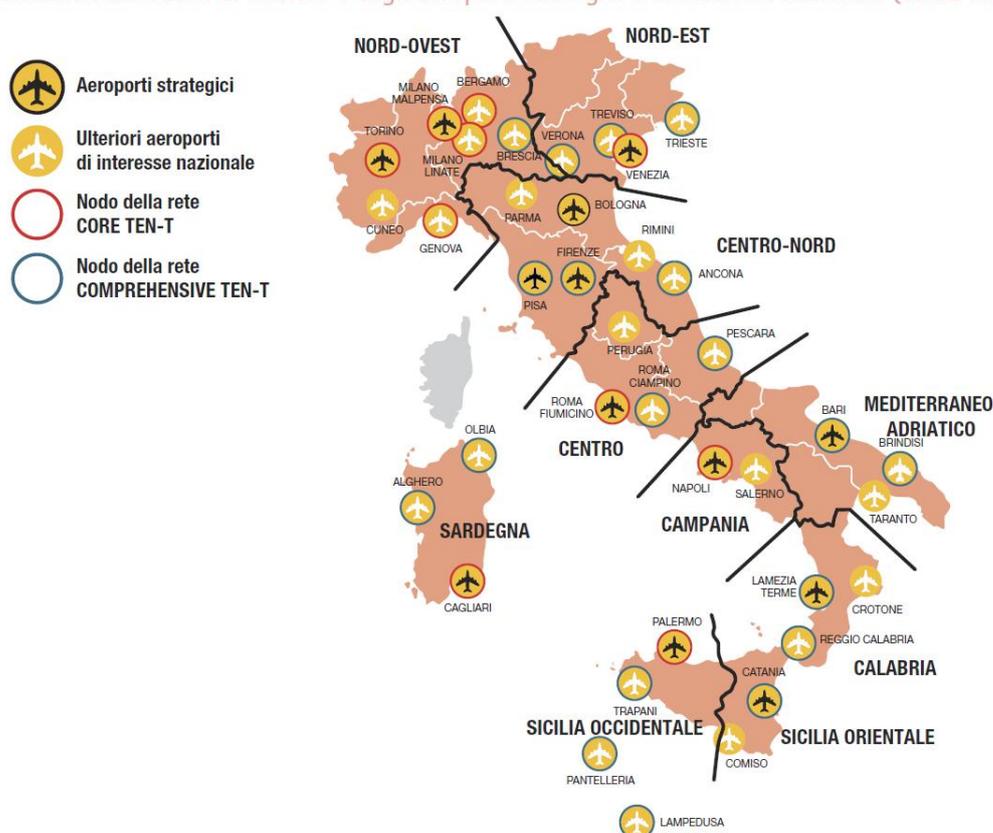
## Pianificazione e realizzazione interventi infrastrutturali

Nel 2018 è continuata l'attività dell'ENAC finalizzata a dotare ogni scalo aperto al traffico commerciale di uno strumento di programmazione delle opere aggiornato e in linea con gli indirizzi strategici di settore. A livello nazionale tali indicazioni sono contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA).

Il PNA elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il supporto tecnico specialistico dell'ENAC, è basato sul d.P.R. n. 201/2015 che ha approvato l'elenco degli aeroporti di interesse nazionale, a seguito del raggiungimento dell'intesa nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la classificazione degli scali e la definizione dei loro ruoli e peculiarità. Tale d.P.R ha inoltre individuato, tra gli aeroporti di interesse nazionale, quelli caratterizzati da particolare rilevanza strategica.

Le previsioni del suddetto Decreto suddividono la rete nazionale in dieci bacini di traffico individuando per ognuno di essi gli aeroporti strategici e quelli di interesse nazionale.

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



## I Master Plan

I Master Plan, la cui presentazione e redazione rientra tra gli obblighi convenzionali del gestore aeroportuale, costituiscono il principio di riferimento per il costante mantenimento dei livelli di capacità, di safety e di qualità dei servizi e rappresentano, al contempo, gli strumenti che individuano le principali caratteristiche degli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali, tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti sul territorio. L'iter di approvazione dei Master Plan, regolato dalla l. n. 351/95, prevede che, a seguito dell'approvazione tecnica dell'ENAC, gli stessi vengano sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) presso il MATTM e di conformità urbanistica presso il 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.

In particolare, per quanto riguarda gli aspetti di sostenibilità ambientale, l'ENAC persegue l'obiettivo di completare nel breve periodo l'attivazione delle procedure di compatibilità ambientale su tutti gli scali.

A seguire le tabelle relative ai piani di interventi con le specifiche temporali e gli importi delle opere con aggiornamento al 31 dicembre 2018.

Master Plan con procedura conformità urbanistica conclusa al 31.12.2018			
Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bologna*	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	Master Plan al 2023	371,0
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
Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	Potenziamento infrastrutturale e operativo Prolungamento della pista di volo RWY 15/33	14,0
Genova	A.d.G. SpA	Master Plan al 2027	108,4
Roma Fiumicino Sud	ADR SpA	Master Plan al 2020	1.658,50
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
Salerno	Aeroporto di Salerno SpA	Master Plan al 2025	39,8
Torino	S.A.G.A.T. SpA	Master Plan al 2015	47,4
Venezia	SAVE SpA	Master Plan al 2021	630,0
Verona	Aeroporto Valerio Catullo SpA	Master Plan al 2030	134,0

\* La revisione del Master Plan ha completato la verifica di assoggettabilità a VIA

\*\* Nuovo Master Plan in fase di VIA

\*\*\* Approvato tecnicamente nuovo Master Plan

### Master Plan con procedura conformità urbanistica in corso al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bari	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2022	255,6
Firenze	TOSCANA AEROPORTI SpA	Master Plan al 2029	337,0
Olbia	GE.A.SAR. SpA	Master Plan al 2020	114,0
Palermo	GE.S.A.P. SpA	Master Plan al 2025	322,9

### Master Plan con provvedimenti di VIA emessi al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo	256,6

### Master Plan con procedure di verifica di assoggettabilità a VIA conclusa al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	Revisione Master Plan al 2030	333,0

### Master Plan con procedure di VIA in corso al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bergamo	SACBO SpA	Master Plan al 2030	435,2
Roma Ciampino	ADR SpA	Master Plan al 2044	80,6
Treviso	AERTRE SpA	Master Plan al 2030	53,2
Milano Linate	SEA SpA	Master Plan al 2030	545,0
Parma	SO.GE.A.P. SpA	Master Plan al 2033	20,8
Roma Fiumicino (medio periodo)	ADR SpA	Master Plan al 2030	4.800,0
Taranto	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2025	55,1

### Master Plan con procedure di verifica di assoggettabilità a VIA in corso al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Napoli	GESAC SpA	Revisione Master Plan al 2030
Venezia	SAVE SpA	Revisione Master Plan al 2030

### Master Plan con approvazione tecnica ENAC al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Roma Fiumicino (lungo periodo)	ADR SpA	Master Plan al 2044	6.400,0
Milano Malpensa*	SEA SpA	Master Plan al 2030	2.036,0
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	Master Plan al 2024	34,2
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Master Plan al 2030	113,1
Alghero	So.Ge.A.Al. SpA	Master Plan al 2025	13,0

\* Nuovo Master Plan in corso di revisione dopo il ritiro della procedura VIA

### Master Plan in corso di istruttoria ENAC al 31.12.2018

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Aosta	AVDA SpA	Master Plan al 2030
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2030
Milano Malpensa	SEA SpA	Master Plan al 2030
Rimini	AIRimum 2014 SpA	Master Plan al 2030
Trapani	Air.Gest. SpA.	Master Plan al 2025

### Master Plan non ancora presentati al 31.12.2018

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

## 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. Nei primi anni di monitoraggio degli interventi tramite il sistema MIA, i gestori aeroportuali hanno operato un aggiornamento dei dati di avanzamento in corrispondenza dei monitoraggi c.d. istituzionali, due volte l'anno. Con l'affermarsi della validità del sistema e la decisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 necessità 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. A seguito della l. 130/2018 (di conversione del c.d. Decreto Genova) è stato istituito l'**Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP)**, con una **sezione dedicata agli aeroporti**. Dal confronto con i rappresentanti del MIT, il sistema MIA, integrato con una nuova sezione afferente la consistenza e lo stato manutentivo delle infrastrutture, è stato ritenuto idoneo a svolgere le funzioni di raccolta e alimentazione dell'AINOP per i dati afferenti gli aeroporti. In tal modo è stata inoltre evitata la duplicazione delle molteplici connessioni dirette, inizialmente ipotizzate, tra le società di gestione e il suddetto Archivio.

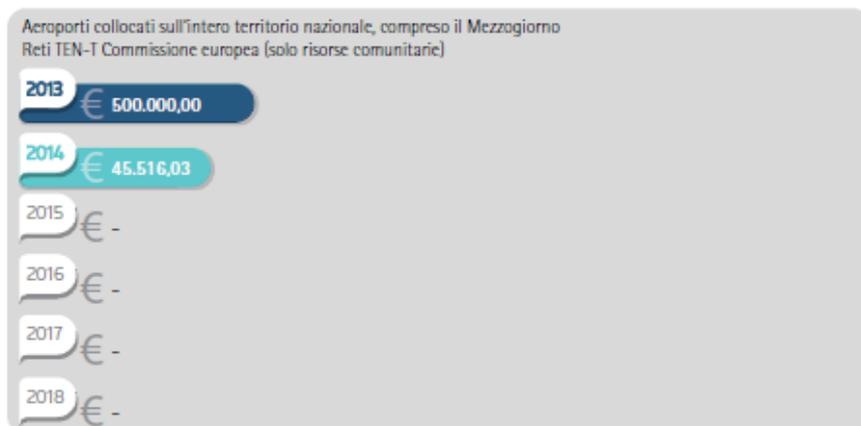
## I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

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 attualmente 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 **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**. Gli interventi previsti sull'aeroporto di Lamezia Terme riguardano l'adeguamento della strip della pista di volo, il completamento degli impianti e l'estensione della via di rullaggio resi necessari dal prolungamento della pista, la realizzazione di opere civili per la ricollocazione/sostituzione degli impianti di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) e l'ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili. 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 primo trimestre del 2020.

### Risorse finanziarie per tipologia di aeroporto



# La regolazione economica

## Compagnie aeree nazionali

L'attività aerea commerciale può 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.

La licenza viene rilasciata e monitorata dall'ENAC in conformità al Reg. (CE) n. 1008/2008 (Regolamento) recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità europea che stabilisce i requisiti organizzativi ed economico-finanziari ai fini del rilascio stesso e del successivo mantenimento.

Il rilascio costituisce, pertanto, il provvedimento finale di un processo che riassume sia le verifiche amministrative ed economico-finanziarie, sia le verifiche tecnico-operative. L'attività di vigilanza e verifica condotta dall'ENAC, sull'esistenza dei predetti requisiti, è finalizzata ad assicurare il regolare svolgimento dei servizi di trasporto aereo.

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.

Le compagnie aeree sono suddivise in due categorie:

**Vettori gruppo A** che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 10 tonnellate e/o con capacità superiore a 19 posti;

**Vettori gruppo B** che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 10 tonnellate e/o con capacità inferiore a 20 posti.

La licenza di esercizio resta valida finché il vettore aereo continua a soddisfare tutte le condizioni che ne hanno consentito il rilascio; l'ENAC verifica il rispetto delle condizioni con particolare attenzione a quelle economico finanziarie. L'ENAC valuta se mantenere la licenza o provvedere alla sospensione o alla revoca della stessa 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.

**Nel corso del 2018 non sono state rilasciate nuove licenze.**

Il 1° marzo 2018 è stata confermata la validità della licenza alla AIR ITALY SpA (già Meridiana Fly) a seguito del trasferimento del ramo di azienda, afferente le attività di trasporto aereo (Ramo Aviation), da Air Italy SpA (Cedente) a Meridiana Fly SpA (Cessionaria) all'esito dell'operazione finanziaria tra il Gruppo Meridiana e la Qatar Airways. A luglio dello stesso anno la società Mistral Air Srl ha modificato la propria licenza con la limitazione a solo merci.

### Vettori di categoria A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in **flotta (proprietà/dry lease)** impiegati dai vettori nazionali che, a fine dicembre 2018, risulta essere di **184 velivoli**. Dalla tabella si evince che le compagnie nazionali continuano ad essere attestata sul medio raggio.

Flotte dei vettori di categoria A	2017			2018		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	11	-	-	12	-	-
AIR ITALY* (già Meridiana Fly)	-	1	-	-	10	7
Air Italy**	-	8	4	-	-	-
Alitalia CityLiner	15	5	-	15	5	-
Alitalia SAI	-	74	26	-	72	26
Blue Panorama Airlines	-	7	3	-	8	3
Cargolux Italia	-	-	4	-	-	4
Ernest	-	2	-	-	3	-
Mistral Air	7	1	-	3	3	-
Neos	-	6	4	-	6	6
SW Italia	-	-	2	-	-	1
<b>Subtotale</b>	<b>33</b>	<b>104</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>107</b>	<b>47</b>
<b>Totale</b>	<b>180</b>			<b>184</b>		

\* Licenza di esercizio intestata ad AIR ITALY (già Meridiana Fly) a decorrere dal 1° marzo 2018

\*\* Licenza di esercizio revocata il 1° marzo 2018

## Vettori di categoria B

Per i vettori di categoria B nel 2018 è stata rilasciata **una sola licenza alla società West Star NDD Srl** e **sono state sospese le licenze di due società**: la Hoverfly Srl nel mese di giugno e la K-Air Srl nel mese di luglio.

In merito alla **flotta**, gli aeromobili impiegati nel 2018 dai vettori di categoria B, nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, sono pari complessivamente a **293 (242 ad ala rotante e 51 ad ala fissa)** rispetto ai 284 del 2017 (224 ad ala rotante e 60 ad ala fissa).

## Sviluppo dei diritti di traffico e della connettività del Paese

I collegamenti aerei all'interno dell'Unione europea sono stati liberalizzati da tempo e oggi tale liberalizzazione ha come riferimento il Reg. (CE) n. 1008/2008.

Fuori dal contesto dell'UE, le modalità e la quantità di servizi aerei effettuabili dall'Italia verso destinazioni extra UE sono definite da accordi aerei bilaterali stipulati con i diversi Paesi interessati. Negli ultimi dieci anni l'Italia ha perseguito una politica di progressiva apertura e sviluppo della connettività, al fine di supportare l'industria aerea e aeroportuale nazionale.

Nel corso del 2018 si sono tenuti 13 negoziati, tutti guidati dall'ENAC, su delega del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I negoziati hanno condotto alla stipula di **10 accordi bilaterali** con Oman, Colombia, Comoros, Ghana, Kenya, Lussemburgo, Mozambico, Sud Africa e Mongolia. Il Senegal e il Mali si sono riservati di valutare la proposta italiana di accordo e di rispondere entro la prima metà del 2019. Con lo Zimbabwe si è preferito un rinvio della revisione degli accordi vigenti ad una fase successiva.

Tra i numerosi interventi effettuati dall'ENAC per lo sviluppo dei rapporti aeronautici vanno menzionati quelli posti in essere con le **autorità cinesi a supporto dei vettori designati dall'Italia**. I rapporti con le autorità russe hanno riguardato il completo utilizzo dei diritti di traffico previsti nel MOU (Memorandum Of Understanding) del 2017 da parte dei vettori russi. In tale contesto, sono state definite le procedure relative all'assegnazione delle frequenze del plafond italiano, per i servizi in codice condiviso tra vettori delle due parti, facoltà prevista dagli accordi vigenti.

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 70 aeromobili in regime di locazione, comprendente prestazioni accessorie quali assicurazione, equipaggio e manutenzione (ACMI - Aircraft Crew Maintenance Insurance).

Per quel che attiene ai **voli charter**, il trend positivo, già rilevato nel 2017 per i voli tutto cargo, ha visto un **ulteriore incremento** nel corso del 2018 sia in termini di numero di voli operati che in termini di tratte in ingresso e in partenza dagli scali nazionali. A motivo della crisi politica dei Paesi del Nord Africa, da diversi anni il mercato dei voli charter con destinazione tali Paesi è in forte decremento pur mantenendo un minimo di traffico sull'Egitto e la Tunisia.

## 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.

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 ad hoc contenute nel Reg. (CE) n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità europea, 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.

### Dati relativi alla continuità territoriale nel 2018

- **9.663.244,00 di Euro** di finanziamento statale spesi;
- **1** Convenzione stipulata con una compagnia aerea per regolare l'affidamento dell'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea su rotte onerate;
- **2** conferenze di servizi svolte;
- **17** interventi effettuati per garantire la corretta applicazione delle Convenzioni;
- **5.858** voli assicurati con finanziamenti statali;
- **189.056** passeggeri trasportati con finanziamenti statali.

### Oneri di servizio pubblico garantiti nel 2018

#### Regione Toscana

##### Rotte:

Elba - Firenze e viceversa

Elba - Pisa e viceversa

Elba - Milano Linate e viceversa

Il D.M. n. 497 del 25 ottobre 2017 (GURI n. 268 del 16 novembre 2017), modificato dal D.M. n. 66 del 27 febbraio 2018 (GURI n. 62 del 15 marzo 2018) e dal D.M. n. 140 del 21 marzo 2018 (GURI n. 93 del 21 aprile 2018), ha imposto oneri di servizio pubblico sulle tre rotte con decorrenza 1° ottobre 2018.

Nella GUUE C 60 del 16 febbraio 2018 è stata data pubblicità al bando di gara per l'esercizio di servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico.

Alla data di scadenza prevista nessun vettore aereo ha presentato offerta pertanto la gara è andata deserta e i servizi aerei onerati non sono stati operati.

In data 24 dicembre 2018 è stato emanato il D.M. n. 557 (GURI n. 19 del 23 gennaio 2019) che ha imposto oneri di servizio pubblico sulle tre rotte con decorrenza 1° giugno 2019.

## Regione Siciliana

### Rotte:

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

Sulle quattro rotte sono stati imposti oneri di servizio pubblico con D.M. n. 5 del 15 gennaio 2014 (GURI n. 34 dell'11 febbraio 2014).

La società Mistral Air, aggiudicataria della gara per l'esercizio dei servizi aerei onerati per un periodo di un anno a partire dal 1° luglio 2017 (GUUE C 442 del 29 novembre 2016), ha operato i collegamenti onerati fino al 30 giugno 2018, data di scadenza della Convenzione.

### Rotte:

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

Il 1° luglio 2018 sono entrati in vigore nuovi oneri di servizio pubblico imposti dal D.M. n. 550 del 28 novembre 2017 (GURI n. 299 del 23 dicembre 2017).

La società danese Danish Air Transport, aggiudicataria della gara per l'esercizio dei servizi aerei onerati per un periodo di tre anni (GUUE C 441 del 22 dicembre 2017), ha iniziato ad operare il 1° luglio 2018.

## 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

Sulle sei rotte storiche sarde sono stati imposti oneri di servizio pubblico dal D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 (GUUE C 104 del 10 aprile 2013) modificato dal D.M. n. 133 del 21 aprile 2013 (GURI n. 95 del 23 aprile 2013).

L'esercizio delle rotte storiche è stato assegnato tramite gare europee (GUUE 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.

A causa di rilievi formulati dalla Commissione europea sul nuovo regime di continuità territoriale in vigore dal 27 ottobre 2017, la Regione Sardegna, nel revocare le aggiudicazioni delle relative gare (GUUE C 145 del 9 maggio 2017), ha prorogato le convenzioni del 2013 nelle more di una nuova procedura di imposizione degli oneri.

Pertanto nel 2018 l'esercizio delle rotte onerate è stato operato, in regime di proroga, dal vettore Alitalia-SAI sulle rotte in partenza da Cagliari e sulla rotta Alghero - Milano Linate, dal vettore rumeno Blue Air sulla rotta Alghero - Roma Fiumicino e dal vettore Air Italy sulle rotte in partenza da Olbia.

Con D.M. n. 367 dell'8 agosto 2018 (GURI n. 222 del 24 settembre 2018), modificato dal D.M. n. 483 del 21 novembre 2018, sulle sei rotte storiche è stato imposto un nuovo regime di continuità territoriale a partire dal 17 aprile 2019.

Nella GUUE C 362 dell'8 ottobre 2018 è stata data pubblicità ai sei bandi di gara per l'esercizio di servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico imposti dal D.M. n. 367/2018. All'esito delle procedure di gara, l'Alitalia-SAI è risultata aggiudicataria delle sei gare.

## Il 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) che comprende: amministrativa a terra e supervisione, passeggeri, bagagli, merci e posta, operazioni in pista, pulizia e servizi di scalo, carburante e olio, manutenzione dell'aereo, operazioni aeree e gestione degli equipaggi, trasporto a terra, ristorazione catering.

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 idonee risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative. Pertanto, molti operatori certificati risultano operare su più scali.

Nel corso dell'anno è stato rilasciato **1 certificato** e ne sono **stati rinnovati 21**; al 31 dicembre 2018 risultano **in corso di validità 155 certificati**.

## Incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte

---

L'ENAC, nella propria azione di monitoraggio sugli aeroporti nazionali, ha verificato che, in misura ormai sostanzialmente generalizzata, i gestori aeroportuali hanno provveduto alla **pubblicazione** sui rispettivi **siti web delle "policies commerciali"**.

Le **analisi condotte dall'ENAC** danno piena evidenza che l'attività di incentivazione:

- tende alla promozione e alla conclusione di contratti in forza dei quali le società aeroportuali, al fine di implementare le performance gestionali e i propri ricavi di esercizio attraverso l'incremento del traffico passeggeri sui propri scali, corrispondono ai vettori un contributo economico, a fronte dell'obbligo delle compagnie aeree di assicurare, per un prefissato arco temporale, un numero di voli minimo, giornaliero o settimanale;
- consente, inoltre, ai gestori aeroportuali di attrarre nuovi investimenti da parte dei vettori, segnatamente a sostegno delle rotte da sviluppare, nonché di partecipare ai risultati positivi di questi investimenti, incamerando significativi ritorni economici dal traffico aeroportuale che il servizio ha generato.

## 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. 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, ha avviato **gare pubbliche** per consentire agli operatori economici di partecipare a selezioni trasparenti, non discriminatorie, ad esito delle quali viene individuato, quale affidatario, il concorrente in grado di proporre il miglior progetto di gestione dello scalo. Tenendo conto della peculiare specificità delle procedure di gara per l'affidamento ventennale di aeroporti demaniali di sola Aviazione Generale, le novità più importanti riguardano i requisiti di carattere generale dei potenziali partecipanti, gli elementi costitutivi la garanzia provvisoria, la disciplina del soccorso istruttorio. L'avvio delle gare pubbliche per l'affidamento in concessione di aeroporti di Aviazione Generale rappresenta dunque una forma di rinnovato impulso a supporto di una collaborazione operativa tra l'Ente, gli operatori, gli utenti e il territorio, che impone a ciascuna componente un impegno costante di miglioramento finalizzato a garantire l'operatività in sicurezza di tali aeroporti, evitandone, quanto più possibile, la chiusura. Nel 2018 sono state **pubblicate le gare per la concessione degli aeroporti di Aviazione Generale di: Siena, Lugo di Romagna, Urbe, Novi Ligure, Vercelli, Padova.**

## Monitoraggio dei Contratti di Programma

---

Nel corso del 2018 l'ENAC ha svolto, in qualità di unico Ente tecnico preposto all'approvazione dei Piani degli investimenti quadriennali, la consueta attività di monitoraggio annuale sull'effettiva esecuzione degli interventi. Tale attività è stata condotta sia con riguardo ai Contratti di Programma stipulati, ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis del d.l. n. 78/2009 con i sistemi aeroportuali di Roma, Milano e con l'aeroporto di Venezia, che con quelli sottoscritti, ai sensi del d.l. n. 133/2004, con i gestori degli aeroporti di Pisa, Firenze, Bologna, Napoli, Genova, Torino, Verona, Trieste, Olbia, Bergamo, Cagliari e Lamezia. Con particolare riguardo ai Contratti ex d.l. n. 133/2014, l'ENAC ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), al fine di consentire gli adempimenti di competenza in ordine all'aggiornamento tariffario a valere sul 2019, lo stato di avanzamento dei lavori preconsuntivato al 31 agosto 2018 ed ha, altresì, comunicato il raggiungimento/mancato raggiungimento dei target fissati nel Piano della qualità e della tutela ambientale con riguardo all'ultimo esercizio consuntivato (2017). Il processo di vigilanza sullo stato di avanzamento degli interventi previsti nei Piani degli investimenti aeroportuali viene svolto dall'Ente con l'ausilio del sistema informatico MIA (Monitoraggio Interventi Aeroportuali), alimentato dai gestori aeroportuali sulla base dei SAL (Stato Avanzamenti Lavori), verificati dagli Alti vigilanti ENAC per le opere pubbliche di importo superiore al milione di euro o dai Responsabili Asseverazione Costi (RAC) nominati dal gestore, per tutti gli altri interventi (opere autofinanziate o finanziate pubbliche) di importo inferiore al milione di euro.

# La regolazione dello spazio aereo

## Gestione dello spazio aereo nazionale

---

La complessa attività per la regolazione e la gestione dello spazio aereo è assicurata dall'ENAC in stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare, gli utenti/richiedenti, i Service Provider nazionali e/o le altre Amministrazioni dello Stato (ad es. Prefettura e Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria).

Tale attività permane significativa e costante: nel 2018 sono state processate oltre **250 richieste** di istituzione/estensione di validità/modifica/cancellazione di zone soggette a restrizioni per le diversificate attività di volo: 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.

Nell'ambito del progetto **Rete Natura 2000**, in considerazione dell'interesse comunitario riguardante la protezione dei Siti di Interesse Comunitario (SIC), sono stati oggetto di richiesta, per la successiva pubblicazione, i relativi **divieti di sorvolo** imposti. I SIC e le ZPS (Zone di Protezione Speciale) sono identificati dagli Stati membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat e vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), già istituite sul territorio nazionale.

In tale contesto 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 d'interesse specialistico (industriali e/o impianti tecnologici).

## Operazione FRONTEX

---

Nell'ambito delle attività svolte per la gestione dello spazio aereo nazionale, particolare attenzione va data all'implementazione di quanto richiesto dall'Agenzia Europea della Guardia di Frontiera e Costiera (FRONTEX). Nell'ambito del **programma di sorveglianza marittima** finalizzato alla ricerca di movimenti illeciti di navi (immigrazione, inquinamento ambientale, etc.), è stato attivato un progetto di monitoraggio mediante un drone operato da Leonardo SpA.

L'operazione ha presentato particolare criticità in quanto, oltre a operare in **BVLOS** (Beyond Visual Line-of-Sight), interessa un'area di notevole estensione su acque internazionali (nel Mar Mediterraneo, a sud della Sicilia, includendo le Isole di Lampedusa, Pantelleria e la zona di Malta). Ha inoltre comportato un complesso coordinamento con l'Aeronautica Militare italiana e con il fornitore di Servizi di Navigazione Aerea maltese.

Specifici accordi sono stati conclusi con l'Autorità dell'Aviazione Civile Maltese, mentre con i militari sono state definite opportune procedure di coordinamento per l'occupazione contemporanea di settori predefiniti dell'area globale.

## Free Route Airspace (FRA)

---

Nel 2018 è stato notevole l'impegno dell'ENAC per ottimizzare lo spazio aereo gestito secondo modalità 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 CO<sub>2</sub> immessa nell'ambiente. Anche nel 2018, così come negli anni precedenti, 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.

# L'ambiente

Nel 2018 l'ENAC ha confermato il proprio impegno nel promuovere azioni, sia a livello nazionale che internazionale, per **ridurre le emissioni acustiche e gassose** prodotte dalle attività di trasporto aereo, con particolare riguardo alle iniziative volte alla protezione degli effetti sul cambiamento climatico. L'obiettivo è assicurare uno **sviluppo sostenibile** del trasporto aereo, affinché l'incremento esponenziale di traffico previsto per i prossimi decenni possa garantire la crescita economica e sociale e, nel contempo, il rispetto dell'ambiente.

In sede ICAO, l'ENAC rappresenta l'Italia nel Comitato consultivo del Consiglio CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) e, in particolar modo, nei suoi Gruppi di Lavoro, dove esperti internazionali contribuiscono a **definire le future politiche**, regole, standard e pratiche raccomandate dell'aviazione civile, in linea con gli obiettivi stabiliti dall'Assemblea dell'ICAO.

## **CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Schema for International Aviation**

L'evento di rilievo nel corso del 2018, in termini di obiettivi raggiunti a livello globale, è stato l'adozione del **CORSIA ICAO - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation**, 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 CO<sub>2</sub> a partire dal 2020, nel rispetto dei principi sanciti dal Protocollo di Kyoto e dall'Accordo di Parigi. Lo Standard sul CORSIA, approvato a giugno 2018 dal Consiglio ICAO, è contenuto nel Volume IV dell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

A livello nazionale il nuovo sistema è gestito dal Comitato interministeriale ETS costituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al quale partecipano il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ENAC.

L'ENAC, in attesa che il Comitato ETS assumesse il ruolo di Autorità competente anche per il CORSIA, ha attivato le attività preparatorie raccomandate dall'ICAO per l'implementazione della nuova normativa.

A luglio 2018, all'indomani della formale adozione dello Standard, l'ENAC ha organizzato, nella propria sede di Roma, un seminario tecnico sul CORSIA allo scopo di informare gli operatori interessati sul nuovo regime di regolazione delle emissioni e sugli adempimenti loro richiesti.

## **Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Nel corso del 2018 l'ENAC ha predisposto la versione aggiornata dell'Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto aereo.

L'iniziativa della redazione di Piani nazionali per la riduzione del CO<sub>2</sub> è stata prevista, per la prima volta, dalla Risoluzione A37-19 dell'Assemblea ICAO 2010 e riconfermata dalle successive Assemblee.

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal traffico aereo rappresenta infatti per l'ICAO un obiettivo prioritario ai fini del contenimento del cambiamento climatico.

In occasione dell'Assemblea Generale ICAO del 2016 gli Stati si sono impegnati ad aggiornare periodicamente il Piano di azione, dando così evidenza dell'evolversi dell'impegno ambientale al trascorrere del tempo.

A dicembre 2018 è stata pubblicata dall'ENAC la nuova edizione dell'Italy's Action Plan on CO<sub>2</sub> emissions reduction, che aggiorna la precedente edizione del 2016, in linea con la più recente edizione delle linee guida ICAO (DOC 9988).

L'Italia si colloca così tra i primi Paesi ECAC che hanno pubblicato il proprio Action Plan aggiornato al 2018.

Per l'aggiornamento dell'Action Plan è stata costituita una Task Force con la partecipazione dei vettori, di Assaeroporti, dei gestori aeroportuali di alcuni tra i principali scali, dell'ENAV, dell'ACARE (Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe), dell'industria, di Università ed enti di ricerca. Sono stati rivisti e aggiornati i dati descrittivi del traffico e dei passeggeri, mettendo anche in rilievo la quota di mercato dei vettori low cost rispetto a quelli legacy.

Le azioni nazionali sono in linea con le politiche ambientali dell'Europa intese a definire le strategie comuni per la riduzione del CO<sub>2</sub> a medio e lungo termine.

## Carburanti alternativi

---

Il 2018 è stato un anno che ha visto l'ENAC fortemente impegnato nel settore dello sviluppo dei carburanti alternativi per l'aviazione civile.

È in corso un progetto di ricerca per la produzione di **biocarburante mediante l'utilizzo di alghe microcellulari**, che contribuirà in maniera proattiva a limitare le conseguenze derivanti dal trasporto aereo sull'ambiente. Tali nuovi carburanti potranno assicurare, rispetto a quelli ricavati da fonti non rinnovabili come il petrolio, dei livelli di emissione di CO<sub>2</sub> inferiori nel bilancio totale riguardante il ciclo di produzione e utilizzo finale, rispondendo così a criteri di sostenibilità stabiliti a livello internazionale.

Il progetto è rivolto principalmente alla produzione di biocherosene che potrà essere utilizzato in aviazione civile dagli operatori aerei che impiegano aeromobili civili da trasporto equipaggiati con motore a turbina, ma non è escluso, in una successiva fase di sviluppo, che possa portare a un prodotto eventualmente utilizzabile anche per la produzione di biodiesel fruibile per altri tipi di trasporto.

Oltre all'ENAC e al Dipartimento di Biologia e Biotecnologie "Charles Darwin" della Sapienza Università di Roma, coordinatore del progetto, partecipano anche il Dipartimento di Biotecnologie dell'Università degli Studi di Verona e il Centro Ricerca Energie Alternative e Rinnovabili dell'Università degli Studi di Firenze.

L'importanza di tale ricerca è stata riconosciuta anche nell'ambito dell'evento "**Forum PA 2018**" riguardante 100 progetti presentati da Enti della Pubblica Amministrazione, nel corso del quale **l'ENAC è stato insignito del premio relativo al miglior progetto proposto per l'area energeticoambientale**.

Questo importante riconoscimento, ottenuto in primis grazie all'entusiasmo e alla dedizione dell'ing. Giuseppe Daniele Carrabba, Direttore Centrale Regolazione Aerea ENAC, prematuramente scomparso nel mese di novembre 2018, evidenzia l'approccio propositivo e all'avanguardia, nonché l'impegno continuo dell'Ente per lo sviluppo di un'aviazione civile sostenibile.

## L'attività 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'ICAO, l'ECAC, l'Unione europea, l'EASA ed 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, i diritti dei passeggeri e la qualità dei servizi, 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.

Tra le attività di maggiore rilievo svolte a livello europeo nel corso dell'anno, si evidenzia il **Vertice europeo sull'aviazione civile**, organizzato dalla Presidenza di turno austriaca del Consiglio dell'Unione europea nel mese di ottobre 2018. L'evento ha rappresentato l'occasione per fare il punto sulla Strategia UE per l'Aviazione lanciata nel dicembre 2015 con particolare attenzione al suo sviluppo futuro con l'obiettivo di generare crescita per le imprese europee, promuovere l'innovazione, diminuire i costi per gli utenti e aumentare la connettività.

Tra le attività internazionali 2018 organizzate dall'ICAO alle quale ENAC ha preso parte, si sottolineano la tredicesima **conferenza ICAO sulla Navigazione Aerea** e la seconda **conferenza ICAO di alto livello sulla security dell'Aviazione**.

Alla Conferenza sulla Navigazione Aerea, svoltasi a Montreal dal 9 al 19 ottobre 2018, con lo scopo di discutere i principali obiettivi per la sicurezza e la navigazione aerea mondiale ha visto la partecipazione dell'Italia, con una delegazione composta da ENAC, Rappresentanza Permanente d'Italia presso il Consiglio ICAO, Stato Maggiore dell'Aeronautica, ENAV, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e Fondazione 8 ottobre 2001.

L'Italia insieme a Eurocontrol ha presentato un documento di lavoro sulla Gestione globale del traffico aereo, le cui raccomandazioni sono state recepite nel report finale della Conferenza che ha riguardato una vasta gamma di tematiche comprendenti: l'implementazione dei concetti operativi e le soluzioni tecnologiche in materia di sicurezza del volo, capacità di navigazione aerea, efficienza e altre fondamentali aree di miglioramento delle prestazioni.

Alla Seconda Conferenza ICAO di alto livello sulla Security dell'Aviazione svoltasi a Montreal il 29 e 30 novembre 2018, sono intervenuti oltre 540 partecipanti in rappresentanza di 107 Stati membri e 22 organizzazioni internazionali e regionali e associazioni industriali. Riaffermando l'importanza fondamentale della Security nel sistema globale dell'aviazione civile rispetto alle continue minacce e sfide che il settore del trasporto aereo internazionale si trova ad affrontare.

In tema di **formazione aeronautica**, si ricorda lo svolgimento a Larnaca, Cipro, il 10 novembre 2017, della prima Assemblea Generale dell'EATEO - European Association of Aviation Training and Educational Organisations, della quale il Direttore Generale dell'ENAC, Alessio Quaranta, è stato nominato Presidente. L'EATEO, associazione europea che riunisce le organizzazioni che si occupano di istruzione e formazione aeronautica, non ha scopi di lucro ed ha l'obiettivo di creare un forum comune per tutti i fornitori europei di servizi di training aeronautico.

Si evidenzia, inoltre, lo svolgimento a Bruxelles, il 9 novembre 2018, della seconda Assemblea Generale dell'EATEO - European Association of Aviation Training and Educational Organisations, della quale il Direttore Generale dell'ENAC, Alessio Quaranta, è stato confermato Presidente. L'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 quello di contribuire, in forma consociativa, alla sicurezza e allo sviluppo dell'aviazione civile, coordinando le posizioni comuni da rappresentare nei consessi europei e internazionali. L'EATEO, infatti, aspira a diventare la voce guida in Europa per le migliori pratiche relative all'istruzione e alla formazione nel campo dell'aviazione. La conferma del Direttore Quaranta come Presidente EATEO rafforza ulteriormente la funzione strategica dell'Italia nell'ambito dell'aviazione civile europea.