

articolato di iniziative (Patto per l'ambiente) finalizzate alla definizione di una nuova coscienza ambientale nell'approccio ai problemi di gestione, pianificazione e progettazione dello sviluppo aeroportuale. Il Progetto consentirà, inoltre, la diffusione di una maggiore consapevolezza in materia di efficienza energetica tra le società di gestione delle strutture aeroportuali tramite la realizzazione di attività di disseminazione e la creazione di un portale web ad hoc e l'organizzazione di un convegno nazionale sul tema.

Le attività dell'ENAC in ambito ambientale riguardano principalmente:

- l'inquinamento acustico;
- l'inquinamento gassoso.

Queste attività vengono svolte prevalentemente in ambito aeroportuale dalle Commissioni aeroportuali, come da DM 31 ottobre 1997, per ciò che riguarda l'inquinamento acustico e in ambito internazionale nel caso di emissioni gassose.

Nel periodo in esame è continuato il monitoraggio delle attività delle Commissioni aeroportuali demandate prioritariamente alla definizione delle procedure antirumore e della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale. A fronte delle 37 Commissioni aeroportuali, istituite dall'ENAC ai sensi del decreto citato, solo 22 hanno portato all'approvazione della zonizzazione acustica, prevista all'unanimità; l'Ente rende noto che gli aeroporti sui quali la Commissione è stata istituita coprono, da soli, il 98% del traffico commerciale italiano.

Dall'analisi effettuata, è evidente, che il processo per arrivare, in seno alle Commissioni aeroportuali, all'approvazione della zonizzazione acustica su diversi aeroporti, è ancora in fase di stallo.

È intenzione dell'Ente, anche in accordo alla normativa vigente in materia di trasparenza, arrivare a pubblicare una relazione annuale che fotografi la situazione acustica sui principali aeroporti nazionali.

L'approvazione da parte del Parlamento europeo del Regolamento di settore, prevista per i prossimi mesi, costituirà una significativa svolta. Tale Regolamento, i cui lavori, per conto dell'Italia, sono stati seguiti direttamente dall'ENAC comporterà necessariamente una rivisitazione della normativa nazionale di settore.

Per quanto riguarda l'inquinamento gassoso l'ENAC, con il contributo dei principali stakeholder del settore, ha completato la definizione del Piano strategico nazionale per la riduzione delle emissioni di CO₂. Il Piano è stato redatto secondo le indicazioni fornite dall'ICAO in base alla Risoluzione A37-19 e coordinato, per gli aspetti comuni, con l'ECAC e la Commissione europea. Il documento emesso nel

giugno 2012 è stato trasmesso all'ICAO nei tempi previsti dagli accordi intercorsi in ambito ECAC tra i Direttori Generali delle aviazioni civili.

Tra le iniziative individuate nel piano strategico, in linea con gli indirizzi internazionali ed europei, riveste una particolare rilevanza quella dello sviluppo dei carburanti alternativi che vede l'Ente agire da facilitatore nel far convergere le eccellenze nazionali su iniziative comuni.

In tale ambito, oltre a sfruttare le sinergie contemplate dal protocollo di intesa firmato nel 2011 dall'ENAC con l'Autorità dell'aviazione civile spagnola, l'Ente ha siglato un protocollo di intesa con il World Energy Council Italia (WEC) per realizzare un forum dedicato ai carburanti alternativi biosostenibili e alle innovazioni tecnologiche in materia. Tale Forum denominato Italian Sustainable Aviation Fuel Forum (ISAFF) vede la partecipazione dei principali Stakeholders nazionali del settore quali università, aeroporti, operatori aerei, produttori di carburanti ed istituzioni con lo scopo di confrontarsi sulle tematiche ed arrivare a definire iniziative concrete prevalentemente a carattere nazionale in linea con gli obiettivi europei di Horizon 2020 e gli indirizzi della Strategic Research Initiative (SRIA) nazionale.

Un'ulteriore iniziativa dell'ENAC in ambito nazionale è stata l'introduzione di specifici requisiti ambientali nel Regolamento per la certificazione dei prestatori di servizi handling aeroportuali, già richiesto nella normativa nazionale e internazionale di riferimento.

Dal 2014 in poi, ciascun handler dovrà dotarsi di un sistema di gestione ambientale, in vista di un miglioramento delle proprie prestazioni in tale ambito.

Da ultimo, è stata rivista la sezione dei Contratti di Programma riguardante gli indicatori ambientali, da sottoscrivere con le società di gestione aeroportuale.

È stato individuato un metodo che tiene conto delle peculiarità ambientali di ciascun aeroporto, avente caratteristiche di flessibilità che consentono di migliorare gli aspetti più carenti di concretezza che consentono di misurare l'effettivo conseguimento degli obiettivi ambientali concordati, in modo tale da giustificare il sistema tariffario premiante previsto.

Sempre con il fine di minimizzare le emissioni dovute alla combustione dei carburanti e limitarne l'impatto sul cambiamento climatico, l'ENAC prende inoltre parte ad iniziative e programmi internazionali quali: Clean sky, Cielo Unico Europeo, Emission Trading System europeo.

4.6.1 Il "Wildlife Strike"

Per "wildlife strike" si intende l'impatto violento 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 che di costi economici correlati all'evento.

Per quanto riguarda il 2013, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni. Per il momento, nel 2013, risulta ci siano stati 958 impatti sotto i 300 piedi (ambito aeroportuale) e 114 impatti sopra i 300 piedi, per un totale di 1.072 impatti.

Se i dati relativi al 2013 venissero in seguito confermati, ciò sarebbe in linea con il trend negativo del fenomeno degli anni passati.

Il 2012 aveva infatti visto un aumento considerevole del numero degli impatti (+20%) mentre, per contro, il volume di traffico commerciale aveva subito una leggera contrazione.

4.7 La pianificazione aeroportuale

I recenti atti normativi, afferenti al cosiddetto federalismo demaniale, hanno stabilito che, tramite specifici decreti attuativi del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono individuati i beni statali che possono essere attribuiti a titolo non oneroso a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni che sono tenuti a garantirne la massima valorizzazione funzionale. Fra questi rientrano gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze.

L'Ente, nel corso del 2012, ha avviato un'attività preliminare di scambi informativi, coinvolgendo direttamente tutti i presidenti delle Regioni ove sono situati aeroporti di aviazione generale, con l'obiettivo di affrontare le modalità e la tempistica per definire gli interessi degli enti locali su detti scali.

L'ENAC è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza. I più importanti aeroporti a gestione diretta sono Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe e Bresso. Nell'ambito di questi si segnalano, in particolare, gli importanti lavori realizzati, anche grazie a finanziamenti comunitari (PON Trasporti 2000/2006), per lo sviluppo operativo e funzionale degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria.

Con il Protocollo di legalità, sottoscritto il 26 maggio 2008, è proseguita la collaborazione tra l'ENAC e la Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo di Trapani – al fine di prevenire i tentativi di infiltrazione mafiosa negli appalti pubblici.

L'accordo prevede che, nel corso dell'esecuzione dei lavori presso l'aeroporto di Pantelleria, siano adottate alcune specifiche procedure in caso di subappalti, per garantire la trasparenza delle attività e delle imprese affidatarie. Sono state condotte delle verifiche sulla corretta applicazione della normativa vigente a tutela dei lavoratori e dei dipendenti, in mancanza della quale l'Ente avrebbe potuto rescindere il contratto di appalto.

Nell'ambito del programma delle opere infrastrutturali previsti sull'aeroporto di Pantelleria, l'ENAC ha realizzato il prolungamento della R.E.S.A.⁴⁵, l'area di sicurezza oltre la fine della pista, per una migliore utilizzazione della pista di volo e l'interramento della strada perimetrale comunale Bukkuram adiacente lo scalo.

L'aeroporto ha visto l'Ente, attraverso le proprie strutture tecniche e professionali, impegnato nella progettazione, nell'appalto delle opere e nella direzione dei lavori fino al collaudo finale. Gli interventi compiuti, oltre ad accrescere la capacità operativa dello scalo, ne hanno innalzato ulteriormente gli standard di sicurezza, adeguandoli alla normativa internazionale ICAO di riferimento.

Nell'ambito del programma delle opere infrastrutturali previsti sull'aeroporto di Lampedusa, l'ENAC ha realizzato:

- la nuova aerostazione passeggeri, i parcheggi auto e l'ampliamento del piazzale aeromobili;
- l'adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa ICAO e la sistemazione della viabilità interna.

In prossimità della pista di volo insisteva, a ridosso della recinzione aeroportuale, la strada comunale denominata Cavallo Bianco. Al fine di aumentare la sicurezza delle operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, l'ENAC ha chiesto al Comune di Lampedusa la cessione di una superficie di terreno pari a 6.500 mq.

⁴⁵ Adeguamento R.E.S.A. (Runway End Safety Area) per pista di volo 08/26 testata 26

Committente: ENAC

Lavori: Prolungamento della R.E.S.A. della pista di volo RWY 08/26, installazione del nuovo sentiero di avvicinamento, deviazione e tombamento della strada comunale Bukkuram

Impresa appaltatrice: Scebas srl; Contratto: del 23.12.2010

Responsabile Unico del Procedimento: Professionisti ENAC

Finanziamento: Scheda PON ENAC PN 15; Importo di progetto esecutivo appaltato: € 7.163.011,82

Importo contrattuale: Euro 5.419.104,16 (al netto del ribasso d'asta del 29,352% comprensivi di Euro 247.268,00 quali oneri per la sicurezza).

Consegna dei lavori: 12.07.2011. Fine lavori: Dicembre 2013.

L'amministrazione comunale ha ceduto all'ENAC, a titolo gratuito ed in via definitiva, l'area richiesta, a condizione che le spese relative alla deviazione della strada in argomento fossero a carico dell'Ente.

I lavori, tuttora in corso di realizzazione, oltre a permettere di incrementare la sicurezza delle operazioni di atterraggio e decollo degli aeromobili, consentono di eliminare le limitazioni che penalizzavano la pista di volo per la presenza dei veicoli che transitavano sul vecchio tracciato stradale.

Allo stesso tempo l'Ente si occupa anche dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore; in particolare ha provveduto all'espletamento di procedure di gara e alla stipula dei relativi contratti nonché all'esecuzione di lavori in più aeroporti di aviazione generale quali: Asiago, Bresso, Lugo di Romagna, Pavullo, Capua, Roma Urbe, Ravenna, Fano, Palermo Boccadifalco.

4.7.1 Il Piano Nazionale Aeroporti

Il Piano Nazionale degli Aeroporti si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti e salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;
- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate

opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;

- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità sostenibili di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato.

Dall'evoluzione delle elaborazioni programmatiche rimane tra l'altro confermata la considerazione di questa Corte relativa al fatto che una soddisfacente risposta alla futura domanda di traffico non può non essere condizionata dalla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, prevalentemente ferro/gomma, per attuare un'efficace intermodalità con l'aria⁴⁶.

A seguito di un'attività di studio ed analisi condotta dall'ENAC negli ultimi anni relativamente alle caratteristiche e potenzialità del sistema aeroportuale nazionale, l'Ente aveva elaborato nel 2012 la propria proposta di Piano Nazionale degli aeroporti presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sulla base di tale proposta e con l'obiettivo di ottemperare alle previsioni dell'art. 698 del Codice della Navigazione, nel 2013 il Ministero vigilante ha avviato la redazione della versione definitiva di tale Piano, per la quale l'Ente ha fornito il supporto specialistico richiesto.

Una volta definita la versione finale del Piano, l'ENAC curerà la redazione del rapporto preliminare ambientale necessario per l'avvio della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

In base all'informativa presentata il 26 marzo 2014 in Consiglio dei ministri dal titolare dei Trasporti nel Piano nazionale degli aeroporti attualmente sono previsti undici aeroporti strategici (tra cui Fiumicino, Malpensa e Venezia) e ulteriori 26 scali di interesse nazionale⁴⁷ anche meno dei piani dei ministri delle due precedenti compagini

⁴⁶ Cfr. precedente relazione par. 6.1 Atti Parlamentari, XVI Leg., Doc. XV n.423

⁴⁷ Nel bacino del Nord-Ovest l'aeroporto strategico è Milano-Malpensa, mentre sono di interesse nazionale Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia e Cuneo. Nel bacino Nord-Est è strategico l'aeroporto di Venezia, sono di interesse nazionale Verona, Treviso e Trieste. Nel Centro-Nord strategici sono Bologna e Pisa Firenze (a condizione che le toscane realizzino una gestione unica), mentre di interesse nazionale sono Rimini, Parma e Ancona. Nel Centro Italia strategico è Roma Fiumicino, mentre sono di interesse nazionale Roma Ciampino, Perugia e Pescara. Per la Campania strategico è Napoli, mentre di interesse nazionale è Salerno. Nel bacino di traffico Mediterraneo/Adriatico è strategico Bari, sono di interesse nazionale Brindisi e Taranto. Nel bacino Calabria è strategico lo scalo Lamezia, sono di interesse nazionale Reggio Calabria e Crotona. Nella Sicilia Orientale è Catania di interesse strategico, mentre Comiso è di interesse nazionale. Nella Sicilia Occidentale è Palermo di interesse strategico, mentre Trapani, Pantelleria

governative.

Dovrebbe procedersi, alla rimeditazione della situazione degli scali attuali, non pochi dei quali espongono dati assolutamente carenti quanto a movimento passeggeri e/o merci, indice presumibile di una loro superfluità almeno in uno dei due settori.

Dovrebbe altresì procedersi alla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, per attuare un'efficace intermodalità con la maggior parte almeno degli aeroporti.

4.8 La regolazione dello spazio aereo

4.8.1 Il sistema di prestazioni

Il 2013 è stato il secondo anno del primo periodo di riferimento del sistema di prestazioni dei servizi di navigazione aerea (Regolamento [UE] n. 691/2010).

Il sistema di prestazioni, introdotto nel 2009 dal secondo pacchetto del Cielo Unico Europeo, ha creato un sistema di prestazioni economiche, operative, ambientali e di sicurezza di livello comunitario. Inoltre ha abbandonato il principio del recupero integrale dei costi della fornitura dei servizi, istituendo un sistema nel quale i fornitori di servizi condividono parzialmente i rischi di traffico con gli operatori aeronautici.

In osservanza del Regolamento, ogni Stato, nel 2011, ha predisposto il Piano Nazionale delle Prestazioni che descrive il contributo di ciascuno Stato membro al raggiungimento degli obiettivi europei nelle quattro aree essenziali di prestazione: sicurezza, ambiente, capacità ed efficienza economica. L'ENAC ha predisposto il Piano per l'Italia che è stato adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2011 e che ha ricevuto formale approvazione dalla Commissione europea nel dicembre 2012.

Ecco una sintesi delle quattro aree:

- **Sicurezza**, nel primo periodo di riferimento l'Europa richiede il monitoraggio dei tre obiettivi europei: efficienza del sistema di gestione della sicurezza, uso del sistema di stima del Risk Assessment Tool (RAT) e applicazione della Just Culture. L'Italia è tra i pochi Stati che pubblica gli indici di sicurezza, con i trend attesi per il periodo di riferimento, delle tre principali categorie di eventi:

e Lampedusa. In Sardegna è strategico lo scalo di Cagliari, sono di interesse nazionale quelli di Olbia e Alghero.

perdita di separazione, incursioni di pista ed eventi Air Traffic Management (ATM).

- **Ambiente**, il perseguimento degli obiettivi europei si basa sul Gestore della Rete europea (Network Manager). In particolare, a livello nazionale viene perseguita l'applicazione del Flight Efficiency Plan (FEP) che permetterà sostanziali risparmi alle compagnie aeree con rilevanti diminuzioni delle emissioni gassose nell'atmosfera.
- **Capacità**, l'Italia conferma indici di puntualità per quanto riguarda il volo in rotta con prestazioni che vanno oltre gli obiettivi europei.
- **Efficienza economica**, per il triennio 2012-2014 l'ENAC, l'ENAV e l'Aeronautica Militare mantengono fermi i costi in termini reali. Il Piano Nazionale delle Prestazioni fissa un periodo di riferimento di tre anni, in accordo al Regolamento (CE) n. 691/2010, nel quale la tariffa determinata di rotta rimane immutata e il rischio di traffico è diviso tra Prestatore di Servizi di Navigazione Aerea e operatori.

Anche nel 2013 si è confermato un trend negativo nel traffico aereo sul territorio nazionale, con una ulteriore diminuzione, per la rotta, di circa il 3% che sommato alla performance del 2012 porta la diminuzione del traffico, stimato nel Piano di Performance, al 7,8%. Rispetto al consuntivo del 2012 la diminuzione è stata dello 0,3%.

La riduzione di traffico in Terminale ha subito una diminuzione del 3,8% rispetto al consuntivo 2012.

L'ENAC ha messo a punto un sistema di verifica dell'attuazione del Piano al fine di garantire la rispondenza oggetto di vigilanza da parte della Commissione europea.

Nel 2013, l'ENAC ha partecipato alla definizione dei nuovi Regolamenti (390 e 391/2013) sui sistemi di prestazione e tariffe destinati a regolare il secondo periodo di riferimento (RP2, Reference Period 2).

Nell'ambito dell'iniziativa Cielo Unico Europeo l'ENAC ha assicurato l'inizio della fase di implementazione con l'Aeronautica Militare e l'ENAV del progetto Functional Air Block (FAB) Blue Med.

Il progetto mira alla realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale con Malta, Grecia e Cipro. Infatti, dopo la firma a Limassol (Cipro) dell'Accordo fra gli Stati aderenti, nel 2013 sono iniziate le attività dei vari organismi del Blue Med Governing Board, NSA Committee, ANSP Committee e Civil-Military Committee che sviluppano tutte le attività di cooperazione previste nell'Accordo.

Al progetto, in qualità di partner associati, partecipano anche Egitto, Tunisia e Albania, con la prospettiva di aderirvi completamente, recependo e applicando la normativa comunitaria di settore. Nel 2013 è stata ammessa, in qualità di osservatore, anche lo Stato di Israele.

Nell'ambito del Functional Aerospace Block, nel 2013 l'ENAC ha assunto la presidenza del Governing Board, il massimo organo di Blue Med, registrando la messa a punto e la conclusione dell'accordo tra le autorità dell'Aviazione civile dei quattro membri effettivi per lo svolgimento delle attività di supervisione.

4.8.2 La gestione dello spazio aereo

Nel 2013 l'ENAC ha cooperato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al processo di transito dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica Militare all'ENAV negli aeroporti militari passati al demanio aeronautico e all'Istruttoria del Contratto di Programma 2010-2013 ENAV-Stato.

Occorre anche ricordare l'attività finalizzata all'apertura dell'aeroporto di Comiso e all'acquisizione di ENAV del servizio di controllo di aeroporto.

I compiti di regolazione dello spazio aereo includono anche gli aspetti di pianificazione e gestione.

L'ENAC, pertanto, provvede all'istituzione, alla modifica o alla cancellazione di zone dello spazio aereo per motivi di sicurezza, di ordine pubblico, militari, di ambiente e territorio o anche operativi.

Nel 2013 sono stati emessi oltre 150 provvedimenti di restrizione dello spazio aereo italiano per periodi superiori a 90 giorni e decine di provvedimenti temporanei, nonché oltre un centinaio di autorizzazioni al sorvolo di zone proibite per motivi legati al Lavoro aereo.

4.8.3 Attività normativa

Nel 2013 è stata pubblicata la Circolare ATM-05° "Eventi e attività speciali interessanti il trasporto aereo", con lo scopo di definire, per ogni evento o attività speciale, criteri e procedure per:

- richieste di pubblicazioni di informazioni aeronautiche da parte dei soggetti interessati;
- richieste di emissione di NOTAM.

Inoltre, nell'ambito del dibattito aperto per la competenza e responsabilità degli operatori, l'ENAC ha elaborato e pubblicato la Circolare ATM-07 "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità" in cui sono esplicitati i ruoli e le conseguenti responsabilità del Pilota responsabile e del personale ATC (Controllore del Traffico Aereo), nella richiesta e nel rilascio dell'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista (visual approach).

Particolare attenzione è stata riservata alla regolamentazione delle operazioni in presenza di nube di cenere vulcanica, essendo l'Italia uno dei Paesi europei con il maggior numero di vulcani attivi.

Nel 2013 è continuata la significativa azione dell'ENAC a supporto della Rappresentanza permanente presso l'Unione europea nella discussione dei regolamenti applicativi dell'iniziativa Cielo Unico Europeo, della seconda espansione delle competenze EASA al settore ATM/ANS e di SESAR.

In particolare va segnalata l'intensa opera a sostegno della preparazione dei Regolamenti (UE) n. 390/2013 (sistema di prestazioni), n. 391/2013 (sistema tariffe) e n. 409/2013 (sostegno all'applicazione del regolamento SESAR).

In ambito EUROCONTROL l'ENAC ha assicurato:

- la funzione di Vice Presidente del Provisional Council, organo di governo;
- la partecipazione alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (Safety Regulation Commission) e al relativo Gruppo di Coordinamento, all'Agency Advisory Body (AAB), allo Standing Committee on Finance (SCF) e all'Enlarged Committee for route charges;
- la partecipazione al gruppo di regolazione EASA a cui partecipano le autorità europee nel settore ATM/ANS denominato Thematic Advisory Group ATM/ANS;
- la partecipazione alla SESAR JU per lo sviluppo della piattaforma tecnologica SESAR.

4.8.4 Il contenzioso

Si ricorda che:

l'art.687 del Codice della Navigazione definisce l'ENAC quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

In tale ambito, ai sensi del successivo art. 690, l'ENAC provvede al recepimento degli "Annessi"⁴⁸ ICAO⁴⁹, in via amministrativa e per singole materie, mediante l'emanazione di propri regolamenti tecnici.

L'attività di recepimento affidata ad ENAC dal legislatore nazionale non si esaurisce nella mera operazione di traduzione degli Annessi, ma sottintende una particolare capacità tecnica al fine di rendere fruibili le indicazioni fornite dall'ICAO dalla realtà aeroportuale italiana⁵⁰.

Nel corso degli anni in esame, la Direzione Affari Legali e Contenzioso si è occupata di numerose controversie riguardanti le attività istituzionali dell'Ente, con particolare riguardo alle funzioni esercitate dell'ENAC in materia di regolazione dell'aviazione civile e della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.

Per quanto concerne la materia degli aeroporti, in recepimento dell'Annesso 14 ICAO e in attuazione dei disposti contenuti nel Codice della Navigazione, l'ENAC ha pubblicato il "Regolamento per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti (ultima edizione: emendamento 7 del 20.10.2011). Il testo regolamentare contiene, tra l'altro, norme specifiche sull'imposizione di vincoli alla proprietà privata per la salvaguardia e l'incolumità delle comunità che risiedono nei comuni limitrofi ai sedimi aeroportuali, in caso di danni derivanti dall'attività aeronautica. In merito, si è andata sviluppando una nutrita serie di contenziosi concernenti l'assetto del territorio. Posto, infatti, che il Codice della Navigazione, recentemente novellato, agli artt. 707 e ss., ha, da un lato, attribuito all'ENAC la competenza a individuare le zone da sottoporre a vincoli nelle aree limitrofe agli aeroporti e, dall'altro, ha stabilito che i Comuni adottino i Piani di rischio nel rispetto del Regolamento ENAC che ha ampliato le c.d. zone di tutela lungo

⁴⁸ Gli Allegati Tecnici alla Convenzione di Chicago, meglio conosciuti come "Annessi ICAO", sono i documenti più importanti attraverso cui l'ICAO pubblica la propria attività normativa. Gli annessi contengono sia regole la cui adempienza è obbligatoria per gli Stati aderenti (*Standard Practices*), sia raccomandazioni (*Recommended Practices*) la cui applicazione è auspicata ai fini della standardizzazione mondiale.

⁴⁹ L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in inglese International Civil Aviation Organization, ICAO) è un'agenzia autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato.

⁵⁰ Tali indicazioni sono il frutto del combinato disposto dei principi e degli elementi tecnici reperibili sia nel testo stesso della Convenzione di Chicago sia negli allegati (cc.dd. Annessi) sia, infine, nei documenti associati di carattere prettamente tecnico con i quali sono stati approfonditi particolari temi aeronautici.

le piste di volo, sono sorti contrasti con gli Enti locali, quali Comuni e Province, che, nell'ambito della pianificazione urbanistica, devono uniformarsi alle disposizioni dell'Ente, adattando i propri strumenti urbanistici. In particolare, la modifica del capitolo 9, paragrafo 6, del *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* ha rideterminato le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, che si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, mitigando il rischio connesso alle attività aeronautiche attraverso la limitazione della presenza umana e l'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti. Tali misure sono diversamente graduate in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, individuando diverse zone di tutela, distinte in tre settori omogenei e prevedendo, per ciascuna zona, vincoli alla edificazione e definendo le attività compatibili.

Con riferimento al periodo preso in considerazione, si deve altresì segnalare la problematica della trattazione delle controversie intraprese dagli operatori aerei avverso il contratto di programma stipulato "in deroga" tra ENAC e la SEA nel secondo semestre del 2011. Difatti, a fronte della necessità e urgenza di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale aventi un traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui, l'ENAC è stato autorizzato, ex art.17, comma 34 bis, D.L. n. 78/2009, convertito in L. n. 102/2009, a stipulare contratti di programma "in deroga" alla normativa vigente, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore aeroportuale. In particolare, i ricorrenti lamentano, in genere, che tale contratto di programma comporterebbe un ingiustificato aumento delle tariffe aeroportuali.

La Struttura legale, come negli anni precedenti, è stata altresì notevolmente impegnata con le controversie promosse dai gestori aeroportuali avverso l'attività regolatoria e dai vettori aerei avverso le sanzioni irrogate dall'ENAC sulla base del reg.(CE) n.261/2004. Il citato regolamento, infatti, predispone una rafforzata protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo prevedendo, a carico dei vettori aerei, un obbligo standardizzato di assistenza gratuita nei confronti di tutti i passeggeri coinvolti nel disservizio. In particolare, è stata instaurata una serie di cause in opposizione a seguito di opposizione a ordinanze-ingiunzione, adottate nei confronti delle compagnie aeree per violazione dei diritti di passeggeri ai sensi del predetto reg. (CE) n.261/2004.

Infine, si è sviluppato un corposo contenzioso amministrativo vertente sul provvedimento d'urgenza del Direttore generale dell'ENAC, anticipatorio del

Regolamento Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, emanato dal Consiglio di amministrazione, anch'esso impugnato, e sul provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, adottato per l'aeroporto di Venezia.

4.9 L'attività internazionale

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

Di importanza rilevante per la missione dell'Ente è il rispetto dell'attuazione degli impegni, definiti in ambito internazionale, che richiedono il successivo puntuale recepimento normativo nei relativi ambiti nazionali, nei settori strategici del trasporto aereo quali: lo sviluppo dell'aviazione civile, la safety, la security, la tutela dell'ambiente, la protezione del passeggero e la qualità dei servizi.

L'ENAC, a tal fine, anche su delega e in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso del periodo in esame, ha partecipato attivamente alle numerose attività proprie dell'UE, dell'EASA⁵¹, di Eurocontrol, dell'ECAC e dell'ICAO, rappresentando anche il sistema Paese.

⁵¹ L'EASA (European Aviation Safety Agency), fin dalla sua costituzione avvenuta nel 2002, garantisce attraverso un corpo regolamentare unico per la Comunità, un livello di sicurezza adeguato e uniforme a tutti i cittadini della UE.

Per gli aeromobili che ricadono nelle categorie identificate nel Regolamento Basico (CE) n. 216/2008, l'EASA agisce il ruolo di regolatore di tutti gli ambiti della sicurezza del volo e, per la navigabilità, quale autorità di certificazione dei prodotti aeronautici per tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

L'ENAC, trasformando la propria autonomia regolamentare in forme di partecipazione ai processi comunitari, garantisce il supporto qualificato alle attività di regolamentazione e certificazione in raccordo con gli indirizzi del governo italiano e in rappresentanza degli interessi nazionali.

Per quanto concerne l'applicazione delle norme, vanno evidenziati due distinti profili: il primo di responsabilità EASA, relativo alla certificazione di tipo degli aeromobili e all'approvazione delle organizzazioni di progetto; il secondo di competenza delle autorità nazionali, relativo alla certificazione delle imprese e delle persone che sono sotto la giurisdizione nazionale.

4.10 L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 febbraio 2010, n. 9841 l'ENAC è stato autorizzato a costituire l'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, struttura rivolta a gestire le situazioni di crisi, in coordinamento con gli altri soggetti pubblici competenti⁵², con il compito anche di curare gli aspetti gestionali e organizzativi nel caso di eventi di particolare rilevanza e/o gravità riguardanti il settore del trasporto aereo. All'Ufficio è stata affidata anche la gestione del Cerimoniale di Stato dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

A partire dalla sua istituzione⁵³ sono state realizzate molteplici attività, finalizzate all'acquisizione del necessario know how nel settore del Crisis Management, che hanno permesso la formalizzazione dell'Esigenza Operativa dell'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, nella quale sono state definite le due componenti dell'USC.GE (Sala Situazioni e Sala Decisionale), nonché le funzioni e le posizioni operative, l'architettura di sistema, i sistemi TLC/EAD e la connettività, il controllo di configurazione e il supporto logistico.

È stato implementato il sistema informatico che permette una funzionalità h24 della Sala Crisi, inizialmente limitata a h12. Tale sistema permette, inoltre, la gestione e la tracciabilità degli eventi, anche attraverso un'interfaccia con il sistema GIS di localizzazione dell'evento. Sempre attraverso il sistema informatico, sono gestite le informazioni in ingresso e in uscita e sono stati creati canali telefonici diretti con i principali interlocutori istituzionali in materia di gestione della crisi.

La Sala Crisi dell'ENAC ha compiti di supporto, in pieno coordinamento con le varie Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio, ai vari soggetti che istituzionalmente svolgono la funzione di emergenza cosiddetta attiva.

L'azione di sensibilizzazione verso l'esterno, unitamente alle attività di allestimento in senso lato della Sala Crisi ha permesso all'ENAC di gestire tempestivamente e adeguatamente le emergenze occorse nel periodo in esame in ambito aeronautico, quali:

⁵² Sono in essere collaborazioni continuative con la Sala Crisi e il Contact Center del Dipartimento della Protezione Civile, con la Sala Crisi Trasporti e il Centro Operativo Guardia Costiera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'Unità di Crisi del Ministero degli Affari Esteri, con la Sala Situazione Viminale (PS), con il Centro Operativo Viminale (VVF) e con la Prefettura del Ministero dell'Interno, con l'Unità di crisi presso la Direzione Centrale della Polizia Criminale (DCPC), con la Sala situazioni SMA-COA dell'Aeronautica Militare, con la Sala ACC e SCM dell'ENAV e con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

⁵³ L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi è pienamente operativo dall'ottobre 2010.

- l'eruzione del vulcano islandese Grimsvötn;
- l'emergenza nucleare giapponese a seguito del terremoto, in collaborazione con il Ministero della Salute;
- il rientro incontrollato dei satelliti NASA UARS (23-24 settembre 2011) e ROSAT (22-23 ottobre 2011), al fine di valutare l'eventuale emissione di NOTAM di warning o di chiusura dello spazio aereo;
- le varie eruzioni dell'Etna con le connesse attività di raccordo tra le Direzioni Aeroportuali coinvolte e le Direzioni Centrali dell'Ente interessate;
- l'evento meteo neve che ha interessato in modo particolare le regioni del Centro e del Nord Italia e che ha richiesto il continuo monitoraggio delle infrastrutture aeroportuali, attraverso lo scambio di informazioni con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente interessate, e il successivo invio di report periodici al MIT;
- il terremoto in Emilia Romagna attraverso la partecipazione ai vari Comitati operativi per le emergenze indetti dal Dipartimento della Protezione Civile;
- la crisi della compagnia aerea Wind Jet che si è concretizzata in un'attività di coordinamento con le diverse compagnie aeree per l'organizzazione del piano di riprotezione dei passeggeri;
- l'atterraggio di emergenza del volo AZ063 avvenuto a Roma Fiumicino il 29.9.2013;

La direttiva del Dipartimento della Protezione Civile, che recepisce il regolamento (UE) 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari, vede l'ENAC, attraverso l'attività di coordinamento dell'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, fortemente coinvolto nella gestione delle emergenze conseguenti a un incidente aereo.

La Sala Crisi, nel periodo in esame, è stata inoltre impegnata nell'attività di supporto al Cerimoniale di Stato ENAC presso l'aeroporto di Roma Fiumicino e nello svolgimento di periodiche esercitazioni nell'ambito della protezione civile⁵⁴.

⁵⁴ Nell'ambito delle attività per la pianificazione dell'intervento delle componenti e strutture operative del Servizio Nazionale di Protezione Civile è stata coinvolta, a livello di sistema, nell'evento esercitativo nazionale di rischio sismico "Nord Est 2013", volto a verificare la risposta, sia a livello periferico che centrale delle componenti e strutture del Sistema di Protezione Civile, con particolare attenzione al flusso delle informazioni e alla risposta in termini di soccorso tecnico/sanitario in condizioni di emergenza. L'evento si è tenuto il 3 settembre 2013 presso la Sala Italia del Dipartimento della Protezione Civile. Infine, la Sala Crisi ha preso parte all'esercitazione organizzata dall'Unione europea "TWIST" (Tidal Wave In Southern Tyrrhenian Sea) del 24 ottobre 2013, sul rischio maremoto nel Mar Mediterraneo durante la quale è stata simulata una frana del vulcano sottomarino Palinuro con innesco di un'onda di maremoto che ha interessato la costa salernitana, in particolare l'area portuale di Salerno.

5 I risultati contabili della gestione

5.1 La gestione finanziaria

I conti consuntivi degli esercizi finanziari in esame risultano impostati in coerenza con i relativi bilanci di previsione, elaborati in applicazione del D.P.R. n.97 del 2003, tenendo conto della ripartizione delle entrate e delle spese per centri di responsabilità amministrativa.

Gli schemi, i modelli e i criteri contabili adottati nella redazione dei documenti in esame risultano, pertanto, conformi a quelli riportati in allegato e stabiliti dal citato D.P.R. n.97/2003, anche se non sono state ancora introdotte quelle innovazioni tecniche che avrebbero dovuto consentire al sistema informativo dell'Ente di elaborare una contabilità analitica per centro di costo e la rilevazione dei fatti di gestione aventi rilievo economico-patrimoniale.

Di seguito si riporta la tabella con gli estremi dei provvedimenti di approvazione dei consuntivi in esame:

ENAC - approvazione bilanci consuntivi

	Relazione Collegio Revisori	Delibera Consiglio Amministrazione	Approvazioni ministeriali
2011	05/06/2012	n.23 del 3/7/2012	nota MEF n.68490 del 3/8/2012 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.412 del 19/11/2012
2012	09/05/2013	n.18 del 9/5/2013	nota MEF n.52891 del 19/6/2013 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.368 del 7/10/2013
2013	18/06/2014	n.24 del 18/6/2014	nota MEF n.72246 del 12/9/2014

Si rileva, per gli esercizi in esame, il mancato invio da parte dell'Ente della versione gestionale del rendiconto finanziario (art.51 reg. cit.).