

Agli aeroporti non aperti al traffico aereo commerciale, i cosiddetti *small airports*, si applicano misure di sicurezza alternative come disposto dal Reg. (UE) n. 1254/2009 e dalla normativa ENAC in materia.

Programma per la sicurezza dell'aeroporto (PSA) e Programma di sicurezza degli altri soggetti che operano sullo scalo - L'ENAC approva il Programma per la sicurezza redatto dai gestori aeroportuali nonché i Programmi per la sicurezza di competenza dei vettori e di ogni altro soggetto operante nell'ambito aeroportuale. I Programmi descrivono i metodi e le procedure di rispettiva pertinenza per l'attuazione del PNS. Nel corso del 2015 l'Ente ha approvato 12 Programmi di Sicurezza di vettori nazionali ed ha verificato la rispondenza dei Programmi di Sicurezza di 46 vettori di Paesi Terzi ai requisiti del PNS.

Programma Nazionale di Controllo della Qualità (PNCQ) – Il PNCQ definisce la struttura organizzativa, le competenze, le risorse, le procedure e le metodologie necessarie a garantire il costante monitoraggio dell'applicazione delle misure di *security* da parte di tutti i soggetti coinvolti. Nel 2015 l'ENAC ha aggiornato il PNCQ tenendo conto del mutato quadro normativo con particolare riguardo alle disposizioni del Reg. (UE) n. 2015/1998 e del PNS.

Il Nucleo Centrale Ispettivo - L'Ente verifica la corretta applicazione del PNS attraverso il Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) costituito da ispettori (20 funzionari dell'ENAC e 16 del Ministero dell'Interno) appositamente formati e certificati per effettuare ispezioni presso tutti gli scali soggetti all'applicazione della normativa comunitaria. Nel 2015 il NCI ha effettuato, in 28 aeroporti per un totale di 647 giorni/ uomo, 34 ispezioni/*follow-up* nel corso delle quali sono stati svolti circa 688 test, 333 dei quali nei settori previsti dal Reg. (UE) n. 18/2010 ed ha partecipato attivamente anche alle ispezioni disposte dalla Comunità europea su alcuni aeroporti italiani.

Presso le sedi aeroportuali l'attività ispettiva e di controllo è svolta da 46 ispettori aeroportuali di *security* che agiscono al di fuori dell'NCI. Nel 2015 gli ispettori hanno effettuato 1.564 controlli. È inoltre proseguita la campagna informativa sugli articoli di cui non è consentito il trasporto in cabina al fine di ridurre i tempi di attesa dei passeggeri ai varchi di controllo di sicurezza.

Formazione per la *security* e gli istruttori di *security*. L'ENAC approva il programma di formazione per gli istruttori certificati di *security* appartenenti ai diversi Enti di Stato. Nel 2015 è stata aggiornata la Circolare SEC 05 “contenuti e procedure di formazione per la *security*” ed il manuale allegato.

Agente Regolamentato – La *security* aeroportuale è garantita anche attraverso l'impiego di soggetti estranei alle istituzioni che vengono certificati dall'ENAC ed ai quali è demandato il compito di effettuare i controlli di sicurezza sulle merci e sulla posta. Nel 2015, ai sensi dei Regolamenti di

esecuzione della Commissione europea n. 687/2014 e n. 889/2014, è stato firmato il protocollo d'intesa tra l'ENAC e l'Agenzia delle Dogane per consentire un celere scambio di informazioni e razionalizzare le attività di controllo e monitoraggio sugli operatori economici certificati dai rispettivi programmi di sicurezza.

Protezione di merci e posta trasportate nell'Unione europea da Paesi terzi (ACC3) - L'ENAC è responsabile della designazione delle compagnie aeree che trasportano merci e posta provenienti da Paesi terzi e dirette nell'Unione europea.

4.3 La pianificazione aeroportuale

Rappresenta una delle principali attribuzioni dell'Ente volta a promuovere lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti. Tra le varie attività, esplicazione di siffatta prerogativa che viene esercitata nel rispetto delle esigenze ambientali dell'intorno territoriale, si evidenziano, in particolare, gli aspetti di seguito indicati:

Piano Nazionale degli Aeroporti - Nel 2015 l'Ente ha continuato a fornire il proprio supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'art. 698 del codice della navigazione e per l'aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti approvato con d.p.r. n. 201/2015. In tale contesto l'ENAC, su delega del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso il Ministero dell'Ambiente al termine della quale il Piano diverrà il quadro di riferimento per lo sviluppo del trasporto aereo anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

Approvazione del *Master Plan* - l'Ente approva il documento programmatico, redatto dal gestore aeroportuale, degli interventi infrastrutturali da realizzare che viene sviluppato in funzione delle previsioni di crescita del traffico nelle sue diverse componenti rispetto all'orizzonte temporale considerato, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti dal territorio. Ad oggi la quasi totalità degli scali italiani è dotata di un *Master Plan* approvato dall'Ente e sottoposto alle procedure di valutazione di impatto ambientale.

Approvazione degli interventi infrastrutturali - Elemento fondamentale per la programmazione degli interventi infrastrutturali è il Piano Quadriennale degli Interventi che, insieme al Piano della Tutela Ambientale e al Piano della Qualità, rappresenta la base della procedura di definizione dei Contratti di Programma (CdP) da stipularsi tra l'ENAC ed il gestore. Al fine di agevolare l'attuazione dei CdP, l'Ente nel 2015 ha redatto apposite Linee Guida utili al gestore per la definizione della proposta e della valutazione degli indicatori ambientali. Tale attività dell'Ente ha consentito alla quasi totalità degli aeroporti commerciali di perfezionare nell'anno 2015 la fase delle

consultazioni con l'utenza aeroportuale. Ad oggi gli aeroporti dotati di un Piano degli Interventi assentito dall'ENAC rappresentano circa il 95 per cento del traffico passeggeri nazionale.

Monitoraggio interventi aeroportuali (MIA) - Nel 2015, l'ENAC ha effettuato il monitoraggio sull'avanzamento delle opere aeroportuali, realizzate nel corso dell'anno, mediante il sistema informatizzato MIA, interamente progettato con risorse interne e affidato all'esterno per la sola fase di scrittura del *software*. Attraverso il sistema MIA sono stati aggiornati i dati relativi agli aeroporti con Contratto di programma in deroga: Milano Malpensa e Milano Linate, Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Venezia. Per gli aeroporti di Catania, Cagliari, Pisa, Firenze ed Olbia, già in possesso del contratto di programma, si è provveduto all'aggiornamento degli interventi previsti nei Piani Quadriennali ed al monitoraggio di quelli in corso.

Collaudi tecnico amministrativi e certificazioni di agibilità - È proseguita nel 2015 l'attività dell'ENAC di collaudo tecnico-amministrativo eseguita per mezzo di ispezioni condotte negli aeroporti, di verifiche tecnico contabili e di tutte le prove necessarie ad accertare la rispondenza delle opere eseguite ai progetti approvati. Nel corso dell'anno sono stati affidati 38 collaudi tecnico amministrativi e di agibilità delle opere aeroportuali, tra le quali si annoverano gli adeguamenti delle piste di volo, dei terminal aeroportuali, degli impianti volo-notte e della segnaletica aeroportuale per un valore complessivo di 254.831.011 euro.

Interazione aeroporto-territorio - La sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio è garantita dall'ENAC attraverso l'imposizione degli specifici vincoli previsti dal codice della navigazione a tutela sia della sicurezza della navigazione aerea sia del territorio dai rischi generati dall'attività di volo. Nel corso del 2015 è salito a 25 il numero delle mappe di vincolo pubblicate presso i Comuni interessati nell'intorno aeroportuale ai sensi dell'art. 707 del codice della navigazione. I 25 aeroporti per i quali sono state pubblicate le mappe di vincolo coprono il 90 per cento circa del traffico totale passeggeri registrato nel 2015.

Capacità aeroportuale - Nel 2015 l'ENAC ha realizzato un modello nazionale per valutare la capacità aeroportuale che è stato oggetto di confronto con istituzioni di livello europeo quali *Eurocontrol* e le Università "La Sapienza" di Roma e "Politecnica" di Madrid. La congruenza dei livelli di traffico con la capacità dell'aeroporto contribuisce alla salvaguardia della sicurezza operativa, oltreché alla puntualità ed efficienza dei servizi riducendo i ritardi. Dal punto di vista applicativo è stata avviata per l'aeroporto di Roma Fiumicino la costituzione di un gruppo di lavoro ristretto tra ENAC, ENAV e ADR allo scopo, attraverso modellazioni e simulazioni, di valutare e verificare i valori capacitivi di picco dei settori terminali di spazio aereo, del sistema di piste e dei piazzali aeroportuali al fine di arrivare alla validazione del dato, dopo la correlata verifica degli altri sottosistemi di *land side*.

Razionalizzazione delle modalità di servizio negli aeroporti a basso traffico - Nel biennio 2014-2015 è stata operata una revisione degli orari di fornitura dei servizi di navigazione aerea al fine di consentire economie sulle tariffe dell'ENAV. Gli approfondimenti svolti da ENAC ed ENAV, con successivo interessamento dei gestori aeroportuali, hanno portato a individuare 21 aeroporti nei quali gli orari di fornitura del servizio di navigazione aerea sono stati allineati al traffico realmente operante. I benefici conseguenti in termini di risparmio di ore lavoro sono quantificabili in circa 9.100 ore/anno (dati ENAV).

Lo sviluppo delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) - L'Unione europea, attraverso il Reg. (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, ha introdotto una struttura a doppio strato costituita da una rete globale (*Comprehensive Network*) e da una rete centrale (*Core Network*) al fine di assicurare in Europa un sistema di trasporti efficiente, integrato, multimodale e sostenibile.

In tale contesto sono stati istituiti 4 corridoi che interessano l'Italia (*Scandinavian, Mediterranean, Rhine-Alpine, Baltic-Adriatic*) per i quali l'ENAC si è rapportato ai rispettivi coordinatori europei, fornendo tutte le informazioni richieste per la definizione del Piano di lavoro. In tale contesto l'ENAC, in linea con gli orientamenti della Commissione europea per lo sviluppo di un sistema integrato e coordinato delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), promuove la realizzazione di progetti finalizzati a incrementare l'intermodalità e a migliorare l'accessibilità delle strutture aeroportuali

Piano Juncker - L'ENAC, nell'ambito delle strategie di sviluppo del Piano Juncker (Reg. (UE) n. 1017/2015), per impulso del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato una ricognizione dei progetti aeroportuali da sottoporre all'istruttoria della BEI/CE. In tale contesto, sentiti tutti i gestori aeroportuali, ha predisposto un elenco dei possibili interventi strategici che sono stati posti all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per sottoporli alla Banca Europea per gli Investimenti (BEI), affinché questa ne valuti le potenzialità di finanziamento mediante i nuovi strumenti finanziari previsti nel Piano Juncker.

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.

Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità PON ReM, l'ENAC, esercita il ruolo di "Organismo Intermedio", ai sensi del Reg. (CE) n. 1083/2006, per lo svolgimento di alcuni compiti di spettanza dell'Autorità di Gestione ovvero del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvedendo alle procedure di selezione, gestione, rendicontazione e monitoraggio degli interventi ammessi a finanziamento, nonché al controllo sul corretto utilizzo dei medesimi. Nello specifico, i progetti gestiti dall'ENAC appartengono alla Linea di Intervento I.2.1 "Potenziamento del sistema aeroportuale", istituita in favore delle regioni Obiettivo Convergenza caratterizzate da forti deficit infrastrutturali e meno sviluppate. Tale Linea d'Intervento finanzia le opere per le infrastrutture di volo (*air-side*) strumentali per il servizio *cargo*. Nel 2015 sono stati ultimati 2 progetti presso l'aeroporto di Palermo dell'importo complessivo pari a circa 22 milioni di Euro a valere sul PON ReM. Attualmente l'ENAC è impegnato nella gestione e nell'implementazione 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. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Amministrazione responsabile della gestione degli interventi finanziati dal PAC, ha confermato l'ENAC quale Organismo Intermedio per la gestione degli interventi aeroportuali ammessi ai finanziamenti. Il PAC assicura la copertura economica di 8 interventi, per un importo complessivo di circa 30 milioni di Euro, ripartiti tra progetti da realizzare presso gli aeroporti di Bari e di Lamezia Terme. Di conseguenza, nel corso del 2015 sono state stipulate tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e le rispettive società di gestione aeroportuale, le convenzioni di finanziamento per la gestione e l'attuazione dei predetti interventi.

4.4 La regolazione economica

Rappresenta l'insieme delle attribuzioni esercitate in funzione dello sviluppo della concorrenza intesa come tutela dell'equa competitività tra gli operatori aeroportuali, nel rispetto dei più elevati *standards* di sicurezza. Tra le diverse attività e settori nelle quali l'ENAC esplica tali funzioni, si annoverano:

Il rilascio delle licenze di esercizio alle imprese di trasporto aereo nazionali - vigilanza sulle medesime - Nell'ambito di tale attività si evidenzia, in particolare, il potere dell'Ente, in esecuzione del Reg. (CE) n. 1008/2008, di verificare in qualsiasi momento i risultati della gestione amministrativa-finanziaria delle imprese abilitate al trasporto, in considerazione dei riflessi che tali elementi esplicano sulla sicurezza delle operazioni aeronautiche. Al potere di verifica dell'ENAC è correlato

quello sanzionatorio che può esprimersi nella sospensione o nella revoca della licenza di esercizio rilasciata. Su tale ultimo aspetto l'ENAC, nel dicembre 2015, è intervenuto inasprendo le previsioni della Circolare EAL 16 A “Licenza di esercizio di trasporto aereo” per la parte inerente alla vigilanza sui vettori di “categoria B” ordinari e su quelli che effettuano attività HEMS il cui fatturato supera i 3 milioni di Euro annui, equiparandoli di fatto ai vettori di “categoria A”¹⁰.

I diritti di traffico con Paesi extra UE - nell'anno 2015 l'ENAC è stato delegato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti alla negoziazione degli accordi di traffico con: Cina, Emirati Arabi Uniti, Tanzania, Seychelles e Iran, stipulandone i relativi contratti bilaterali. Sono stati, inoltre, autorizzati in via unilaterale decine di collegamenti, in deroga a quanto previsto nelle intese vigenti, verso Russia, Turchia, Tunisia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Hong Kong, Indonesia Cile, Perù, Libano e Bielorussia con ricadute positive per vari aeroporti italiani (Bergamo, Roma, Milano, Venezia, Verona, Bologna). In sintesi, nel 2015, l'ENAC ha rilasciato complessivamente 1.525 autorizzazioni per collegamenti con Paesi extra UE alle compagnie aeree nazionali, a quelle con licenza di altri Stati Membri dell'UE, nonché a quelle extra UE.

L'assegnazione di bande orarie (*slot*) - L'ENAC ha proseguito nel 2015 il monitoraggio riguardante l'applicazione della normativa europea in materia di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità (Reg. (CEE) n. 95/1993 e s.m.i.), che prevede sanzioni amministrative per i voli privi di *slot* o operati in difformità dello *slot* assegnato.

L'ENAC, quale Organismo responsabile per l'irrogazione delle menzionate sanzioni, ai sensi del d.lgs. n. 172 del 2007, nel 2015 ha sottoposto a verifica oltre 58 voli, comminando le relative sanzioni.

La tutela del diritto alla mobilità - L'ENAC è garante del diritto alla mobilità di tutti i cittadini che tutela attraverso l'individuazione dei collegamenti minimi da garantire, in caso di sciopero degli operatori del settore, per limitare i disagi ai cittadini e per assicurare il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali, generi di prima necessità e per la continuità delle attività produttive ritenute indispensabili. Nell'ambito di tale attività, nel corso del 2015 sono stati emanati 22 provvedimenti volti a garantire i servizi essenziali all'utenza all'esito di un'accorta analisi dei programmi di volo presentati dalle compagnie aeree. Parimenti, L'ENAC, assieme al MIT ed alle Regioni interessate, attua e tutela il principio della continuità territoriale, permettendo il collegamento dei territori nazionali geograficamente disagiati con i centri nevralgici del Paese. A tal fine, nell'ambito di gare europee bandite dal MIT, l'Ente seleziona i vettori che opereranno, in esclusiva, i collegamenti aerei sottoposti al regime degli oneri di servizio pubblico con compensazione

¹⁰ La “categoria A” comprende i vettori che operano con aeromobili di massa massima al decollo superiore a 10 tonnellate e/o aventi più di 19 posti, la “categoria B” coloro che operano con aeromobili di massa massima al decollo inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti.

finanziaria. Nel 2015 sono stati garantiti gli oneri di servizio pubblico sulle destinazioni Bolzano/Roma-Fiumicino. Sempre nel 2015 sono state indette le gare per l'assegnazione degli oneri sulle rotte Reggio Calabria/Bologna e Reggio Calabria/Pisa. Sulle tre rotte da e per l'isola d'Elba verso Firenze, Pisa, Milano Linate e viceversa, nel corso del 2015 ha regolarmente operato i servizi la Compagnia ceca *Silver Air*. Sulle rotte Pantelleria/Palermo e viceversa, Lampedusa/Palermo e viceversa, Lampedusa/Catania e viceversa, Pantelleria/Trapani e viceversa, nel corso del 2015 la Società Alitalia ha regolarmente operato i servizi. Nel complesso per la continuità territoriale nel 2015 sono stati spesi 9.460.693,64 euro di finanziamento statale assicurando 7.016 voli ed il trasporto di 195.730 passeggeri.

Osservatorio sulle gestioni aeroportuali – La normativa nazionale contempla diverse tipologie di gestione aeroportuale: gestioni totali, gestioni parziali anche in regime precario, gestioni dirette dell'ENAC, affidamenti in concessione ai sensi del Regolamento dell'ENAC “*aeroporti demaniali per l'aviazione generale*”. Negli ultimi anni, anche a causa della sfavorevole congiuntura economica che ha provocato il fallimento di alcuni gestori (società Aeradria, Società Aeroporto Sant'Anna, ecc.), l'ENAC ha provveduto alla revoca/decadenza dei titoli concessori ed al conseguente esperimento di gare a evidenza pubblica per l'affidamento delle gestioni. L'ENAC, inoltre, rilascia la concessione degli aeroporti di sola aviazione generale mediante gara e, qualora esista già un gestore parziale-precario, procede all'affidamento diretto.

Il monitoraggio del mercato dell'*handling* – L'ENAC rilascia il certificato di prestatore di servizi di assistenza a terra ai sensi del decreto legislativo 18/99. Nel 2015, l'Ente ha emesso 16 certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra e ne ha revocati 27. Al 31 dicembre 2015 risultano in corso di validità 184 certificati.

Incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte – Nell'ambito della politica nazionale volta allo sviluppo del trasporto aereo, la legge 9/2014 ha statuito in merito alla destinazione responsabile di risorse pubbliche nel settore, rinviando alla regolamentazione di secondo livello l'organizzazione delle metodiche operative. In tale ambito l'ENAC, in applicazione delle Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulle incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori, ha fornito ai gestori specifiche “Indicazioni operative” utili all'individuazione e all'erogazione responsabile di risorse in favore dei vettori. Nel 2015, l'Ente ha avviato un primo studio per monitorare il ricorso agli incentivi da parte dei gestori aeroportuali il cui esito ha evidenziato un uso quasi generalizzato dello strumento finanziario.

Sottoscrizione dei contratti di Programma in deroga - l'ENAC, al fine di incentivare il riavvio degli investimenti volti all'ampliamento e all'ammodernamento dei maggiori sistemi aeroportuali

nazionali, stipula CdP in deroga a quanto già previsto dalla vigente normativa in materia. I contratti di programma sottoscritti con i rispettivi gestori aeroportuali, ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, riguardano gli aeroporti di Milano Malpensa e Linate, l'aeroporto di Venezia Tessera e gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino.

Contratti di programma ordinari – Il d.l. n. 133/2014, c.d. “Decreto Sblocca Italia”, all'art. 1, comma 11 ha stabilito che il CdP viene stipulato tra l'ENAC e il gestore aeroportuale in esito ad una procedura in cui il processo di aggiornamento dei corrispettivi aeroportuali rientra nella sfera di competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, mentre quello di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale, dell'evoluzione del traffico e di miglioramento delle performance qualitative e ambientali dei servizi resi in aeroporto fa capo direttamente all'ENAC che provvede all'approvazione, in linea tecnica, dei Piani degli Interventi, del Traffico, della Qualità e della Tutela ambientale. Unitamente alla sottoscrizione del CdP, il gestore ha l'obbligo di presentare il Piano Economico Finanziario che ha la finalità di dimostrare la coerenza e la sostenibilità economico-finanziaria del Piano quadriennale degli interventi presentato. Nel 2015 l'ENAC ha sottoscritto i CdP con la società Toscana Aeroporti S.p.A che gestisce gli scali di Pisa e Firenze. Ad oggi l'ENAC ha sottoscritto i CdP con i gestori degli aeroporti di Napoli, Olbia, Bologna, Torino, Palermo, Verona, Trieste e Genova.

Monitoraggio dei CdP ordinari - Per quanto concerne i CdP ordinari ancora in vigore, stipulati con i gestori di Catania e Cagliari, l'esercizio 2015 ha rappresentato l'ultimo anno di contratto, sicchè, con la loro conclusione, è venuta ad esaurirsi anche l'attività di monitoraggio espletata dall'ENAC sui CdP ordinari.

Vigilanza sui corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e per la prestazione dei servizi di assistenza a terra - L'ENAC, ai sensi del d.lgs. n. 18/1999 relativo al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra in ambito comunitario, espleta attività di vigilanza tariffaria sulle infrastrutture centralizzate, sui beni ad uso comune e su quelli offerti in uso esclusivo all'utenza aeroportuale, al fine di verificare che i corrispettivi siano attinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto. A tal fine, l'Ente nel 2015 ha concluso l'attività di vigilanza sui corrispettivi per l'attività di stoccaggio e distribuzione del carburante presso gli scali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

4.5 La gestione e la regolazione dello spazio aereo

Tale area di competenza consiste nell'insieme di attribuzioni volte a regolare e disciplinare lo spazio aereo nazionale compresa la fornitura dei servizi della navigazione aerea per il traffico aereo generale. All'interno di tale settore si evidenziano le seguenti sfere di attività:

- elaborazione della normativa – Nel corso del 2015 l'ENAC ha partecipato all'elaborazione della normativa comunitaria riguardante due settori nevralgici del sistema ovvero le regole dell'aria rielaborando la parte C del Regolamento UE SERA e la certificazione dei fornitori dei servizi della navigazione aerea i cui requisiti sono stati definiti a livello nazionale con la nuova versione del regolamento ENAC “Requisiti Comuni (Reg. (UE) n. 1035/2011)” rinominata “Regolamento sulla fornitura dei servizi ATM/ANS e la loro Supervisione”;
- Cielo Unico Europeo - Anche per il 2015 l'ENAC ha rappresentato l'aviazione civile italiana nell'ambito del Comitato Cielo Unico in affiancamento o sostituzione della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UE;
- assegnazione zone di spazio aereo – una delle manifestazioni della potestà regolatoria dello spazio aereo è rappresentato dal potere di segregare/chiudere porzioni di spazio aereo per tutelare la sicurezza delle operazioni di volo o prevenire atti illeciti (Circolari ENAC ATM/03 e ATM/05). Nel 2015 sono state valutate oltre 210 richieste di istituzione/estensione di validità/modifica/cancellazione di zone soggette a restrizioni per lanci di paracadutisti, voli acrobatici, lavoro aereo e di aeroclub, voli di aeromodelli e di APR, voli da diporto e sportivo, emissione di raggi laser, innalzamento di palloni sonda per radiosondaggi. In tale contesto si inquadra anche l'attività di definizione dell'architettura dello spazio aereo nazionale nonché le procedure di gestione dello spazio aereo poste a salvaguardia dell'evento “Giubileo della Misericordia”. In particolare, per quest'evento sono state progettate e realizzate procedure ad hoc per la gestione dello spazio aereo nazionale, sia in fase preventiva sia in fase tattica, calibrate sulla probabilità di affluenza dei fedeli ai diversi eventi giubilari in programma;
- sistema di prestazioni - Il 2015 è stato il primo anno del nuovo periodo di riferimento (2015-2019) sul quale si misurano le prestazioni dei fornitori comunitari dei servizi della navigazione aerea. In tale ambito si evidenzia la significativa riduzione dei costi operativi del servizio da parte dell'ENAV adottata allo scopo di contrastare l'andamento non positivo del traffico aereo del nostro Paese che si è infatti mantenuto fortemente al di sotto delle previsioni, principalmente a causa della chiusura dei cieli libici e delle conseguenti deviazioni del traffico a Est o a Ovest del territorio nazionale. In compenso la fornitura dei servizi di traffico aereo in Italia conferma il primato della puntualità, con virtualmente zero ritardi attribuibili alla gestione dei flussi.

- FAB Blue Med - Nel 2015 il FAB Blue Med si è avviato alla piena operatività, sulla scorta del piano di prestazioni di FAB e del programma di attuazione elaborato dai quattro Stati Membri: Italia, Malta, Grecia e Cipro. È da evidenziare che i risultati raggiunti dal FAB risentono fortemente dell'instabilità politica dell'area mediterranea, in particolar modo per le continue operazioni militari a Est di Cipro che penalizzano ulteriormente un'area già soggetta a forti restrizioni, a fronte di un importante incremento dei flussi di traffico generati dalla chiusura dei cieli siriani;
- L'attività di certificazione - Per lo Stato italiano l'ENAC è la National Supervisory Authority ai sensi del Reg. CE 550/2004 ed è pertanto, l'Autorità competente a certificare nello svolgimento delle proprie attività istituzionali:
 - i fornitori dei servizi di navigazione aerea (*Air Navigation Services Providers* - ANSP) per: *Air Traffic Services* (ATS), *Air Traffic Control* (ATC), *Flight Information Services* (FIS), *Communications, Navigation e Surveillance* (CNS), *Aeronautical Information Services* (AIS), *Meteorologic Services* (MET);
 - le organizzazioni di formazione in ambito ATC;
 - le organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale.A queste attività si aggiungono anche quelle del rinnovo periodico (con cadenza biennale) delle certificazioni emesse. Nel 2015 sono stati rinnovati 5 certificati di ANSP;
- L'attività di sorveglianza – L'ENAC effettua, inoltre, un'attività di sorveglianza continua sulle ANSP e ANSTO (organizzazione di addestramento del personale SNA – Servizi di Navigazione Aerea) attraverso la programmazione ed esecuzione di un piano di audit calibrato sulla complessità e criticità delle singole organizzazioni. Complessivamente l'Ente nel 2015 ha rinnovato 1 certificato ANSTO e 3 certificati sorveglianza fornitori SNA, ha variato 4 certificati di ANSP, ha effettuato 28 audit di sistema (sorveglianza fornitori SNA), 6 di sorveglianza organizzazione di formazione del personale SNA. Inoltre, ha approvato 5 modifiche ai sistemi funzionali ATM - *Air Traffic Management* e ha esaminato 13 *Declaration of Verification* (DoV) relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea;
- Attività di coordinamento del Transito Servizi di Navigazione Aerea da AM a ENAV - Nel 2015 l'ENAC ha coordinato le attività finalizzate al transito dall'Aeronautica Militare all'ENAV dei servizi Meteo presso gli aeroporti civili di Roma Ciampino e di Verona Villafranca (ex aeroporti militari aperti al traffico civile). Inoltre, tale attività, per gli aeroporti di Brindisi e Treviso si è concretizzata nell'elaborazione congiunta (ENAC, AM ed ENAV) di un documento di analisi e pianificazione volto a individuare le modalità tecniche e operative e le forme di collaborazione tra ENAV e AM per l'avvicendamento nella fornitura dei servizi della navigazione aerea.

4.6 L'ambiente

L'Ente persegue, a completamento delle proprie funzioni istituzionali, la tutela dell'ambiente intesa come compatibilità dello sviluppo del trasporto aereo con le esigenze naturalistiche del territorio. In tale contesto si ricordano, in particolare, le seguenti iniziative:

- L'inquinamento acustico e gassoso - L'ENAC svolge attività di regolazione ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico aeroportuale e delle emissioni gassose prodotte dal traffico aereo. Nel 2015 è stata dedicata grande attenzione alle iniziative di studio e produzione normativa in materia ambientale avviate in sede internazionale, in preparazione delle decisioni che saranno assunte dalla 39ma Assemblea Generale ICAO. L'Ente rappresenta l'Italia nell'ambito del Comitato per la protezione ambientale nel trasporto aereo (CAEP), organismo costituito in seno al Consiglio ICAO, ed è presente, con propri esperti, sia nei gruppi di lavoro di tale Comitato che in quelli operanti presso la Commissione europea e presso l'ECAC. Nel 2015 l'attività dei gruppi di lavoro è stata finalizzata allo sviluppo di uno schema di misure globali basate sul mercato delle emissioni gassose (GMBM) e alla definizione di nuovi standard per la riduzione delle emissioni di CO₂, del particolato e del rumore degli aeromobili;
- L'inquinamento acustico aeroportuale - L'attività dell'ENAC tesa a contenere l'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti, viene prevalentemente svolta in ambito locale attraverso le Commissioni aeroportuali previste dal d.m. Ambiente-Trasporti del 31 ottobre 1997, presiedute dal Direttore aeroportuale e composte dagli Enti territoriali, dall'Agenzia regionale per l'ambiente e dagli operatori dello scalo. Nel corso del 2015 l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Tavolo tecnico attivato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) per la revisione della normativa nazionale sull'inquinamento acustico, in attuazione della legge delega n. 161/2014. Per quanto riguarda la materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti e le aviosuperfici, è in corso di elaborazione una nuova regolamentazione dei valori limite di immissione e degli strumenti di pianificazione per il contenimento del rumore, con l'introduzione di specifici criteri di sostenibilità economica degli interventi;
- Emissioni gassose - Nel 2015, sulla base delle linee guida indicate nel Doc. 9988 dell'ICAO e in coordinamento con l'ECAC, è stato curato l'aggiornamento dell'edizione 2012 dell'Action Plan sulla riduzione delle emissioni di CO₂. Svolge, inoltre, funzioni sanzionatorie e promuove iniziative a supporto delle realtà industriali ed economiche interessate dal Protocollo di Kyoto;
- *Wildlife strike* - In Italia, per garantire la sicurezza degli aeroporti e fronteggiare il problema del *wildlife strike*, dal 1987 opera il *Birdstrike Committee Italy* (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito

dell'ENAC. Al riguardo l'ENAC ha implementato il sistema eE-MOR (*electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting*) per la raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici, tra cui rientrano pienamente anche le *occurrence* di *birdstrike*. Per quanto riguarda il 2015, 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 è rimasto stazionario rispetto agli anni passati. Si evidenzia, invece, il notevole incremento di segnalazioni di impatti al di sopra dei 300 piedi.

4.7 L'attività internazionale

L'ENAC rappresenta l'Italia nelle maggiori organizzazioni internazionali attive nel settore dell'aviazione civile quali ICAO, UE, ECAC, EASA ed Eurocontrol con le quali intrattiene continui rapporti di confronto e di collaborazione nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo e di promozione dello sviluppo dell'aviazione civile. In tali consessi l'ENAC sostiene le posizioni nazionali concernenti varie tematiche di interesse strategico come la sicurezza - nelle due accezioni di *safety* e *security* - l'ambiente, la politica delle relazioni estere dell'UE, la regolazione economica, la capacità aeroportuale, lo spazio aereo, la gestione delle crisi, la protezione del passeggero e la qualità dei servizi.

Safety - L'ENAC ha partecipato alla seconda *High-Level Safety Conference* (HLSC/2) dell'ICAO, tenutasi a Montreal dal 2 al 5 febbraio 2015, nonché alle riunioni del gruppo di lavoro ESCG - *European Safety Coordination Group*, che in ambito UE ed ECAC ha preparato i *Working Papers* presentati dall'Europa. La conferenza è stata dedicata in particolare all'individuazione, ricerca e soccorso degli aeromobili a seguito di incidente aereo e alla raccolta, analisi e condivisione dei dati degli eventi aeronautici per l'implementazione di un sistema di tracciamento di volo globale. L'Italia ha presentato in seno alla Conferenza, insieme all'Irlanda e alla Danimarca, un progetto di utilizzo della tecnologia satellitare per il rilevamento della posizione degli aeromobili lungo la rotta percorsa, in particolare nelle tratte oceaniche e in regioni inospitali. Il progetto denominato ALERT, sviluppato dal consorzio Aireon, fra vari fornitori di servizi di controllo del traffico aereo, tra i quali l'ENAV, prevede la messa in orbita di 66 satelliti che riceveranno i segnali trasmessi dagli aeromobili in volo e li convoglieranno a una stazione di terra in Irlanda, che li diffonderà ai vari centri di controllo dei vettori. Il sistema consentirà di ottenere dati a scansione molto ravvicinata (anche di pochi secondi) per seguire da terra, senza soluzione di continuità, la posizione degli aeromobili in volo, garantendo quindi la loro tracciabilità. Gli esperti ENAC hanno inoltre preso parte alle attività del *Network of Analysts* (NoA), istituito dall'EASA per supportare le attività della Commissione europea per l'implementazione della nuova normativa, nonché ai workshop organizzati da CE ed

EASA per illustrare alcune tematiche specifiche e il *Guidance Material* adottato dall'UE per la corretta applicazione del Regolamento;

Security - Nel corso del 2015 l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Comitato *Aviation Security* della Commissione europea al fine di elaborare le norme e le disposizioni comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile derivanti da atti di interferenza illecita. Si sono tenute, come da calendario, 4 riunioni del Comitato AVSEC. Il 29 giugno 2015 è stato firmato il Mou "One Stop Security" Italia-Turchia;

RELEX - Relazioni estere dell'UE - La politica delle relazioni estere dell'UE si è sviluppata sia sotto la Presidenza lettone che sotto quella lussemburghese attraverso lo svolgimento di numerose riunioni cui l'ENAC, come di consueto, ha preso parte attivamente in qualità di delegato italiano. Il 2015 ha registrato, tra gli altri, lo svolgimento di due Comitati Congiunti UE/Stati Uniti tenutisi rispettivamente a Washington il 28 e 29 gennaio e a Helsinki il 4 e 5 giugno;

Regolazione economica - Nel corso del 2015 l'ENAC ha preso parte, tramite i propri rappresentanti, a tre incontri del gruppo di coordinamento ad hoc UE-ECAC in materia di regolazione economica per la definizione di una posizione comune da rappresentare in sede ICAO, in relazione agli interventi del tredicesimo *Air Transport Regulation Panel* (ATPR/13).

In ambito Eurocontrol, l'ENAC partecipa alla task force internazionale istituita per prestare supporto tecnico-economico in ordine all'allocazione dei costi generali delle attività fornite dall'Agenzia al MUAC - *Maastricht Upper Area Control Centre*, e viceversa;

Capacità Aeroportuale - L'attività dell'Osservatorio europeo sulla capacità aeroportuale, che opera in seno alla DG MOVE della Commissione europea, si è focalizzata nel 2015 su tre tematiche, oggetto di altrettante *task force*, con lo scopo di ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile anche in considerazione delle tempistiche di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di volo: *Learning from national, regional and local strategies on airport capacity; Economic impact of unaccommodated demand and environmental variables influencing airport capacity; Delays to air transport in Europe; methods of measuring, recording and analysing*. L'ENAC, in rappresentanza dell'Italia, è stato coinvolto nelle prime due task force: *Learning from national, regional and local strategies on airport capacity* e *Economic impact of unaccommodated demand and environmental variables influencing airport capacity*;

Gestione delle crisi - L'ENAC rappresenta l'Italia all'interno del gruppo EACCC - *European Aviation Crisis Coordination Cell*, un organismo istituito dalla Commissione europea e da Eurocontrol con l'obiettivo di coordinare la gestione della risposta alle crisi nell'ambito della rete europea ATM. Contestualmente, il Responsabile della Sala Crisi ENAC è stato designato *State Focal Point*

all'interno della stessa EACCC. In tale ambito l'Ente ha partecipato a *meeting* ed esercitazioni internazionali, dedicati in particolare: alla gestione della recente crisi legata agli attacchi terroristici di Parigi, alla crisi connessa all'incidente del volo Germanwings e alla gestione della pandemia influenzale relativa al virus Ebola attraverso gli aggiornamenti dell'OMS inviati dal Ministero della Salute.

Diritti dei Passeggeri e Qualità dei Servizi - L'ENAC ha partecipato alle riunioni del Gruppo Aviazione del Consiglio UE svoltesi nel corso del primo semestre di Presidenza lettone, finalizzate all'adozione di una proposta di revisione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

4.8 Il contenzioso

Per quanto riguarda il contenzioso relativo al 2015 l'ENAC ha comunicato i seguenti dati:

Ricorsi al Giudice Amministrativo 107 di cui:

TAR: 87;

Consiglio di Stato: 20.

Ricorsi al Giudice Ordinario 81 di cui:

- civile: primo grado 44; appello: 5;

- lavoro: primo grado 21; appello: 8; Cassazione: 3.

Ricorso straordinario al P.d.R.: 5

Quanto agli altri dati:

procedure fallimentari/concorsuali: 18;

recupero crediti: 36.

5 I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

5.1 Provvedimenti di approvazione

Il conto consuntivo dell'esercizio finanziario in esame risulta impostato in coerenza con il relativo bilancio di previsione, elaborato in applicazione del d.p.r. n. 97/2003, tenendo conto della ripartizione delle entrate e delle spese per centri di responsabilità amministrativa.

Gli schemi, i modelli e i criteri contabili adottati per la redazione del documento in esame risultano, pertanto, conformi a quelli stabiliti dal citato d.p.r., mentre non è stata ancora istituita una contabilità analitica per centro di costo e per la rilevazione dei fatti di gestione aventi rilievo economico-patrimoniale.

Di seguito si riporta la tabella con gli estremi dei provvedimenti di approvazione del consuntivo negli ultimi tre anni.

Tabella 5 - Provvedimenti di approvazione conto consuntivo

	Relazione Collegio Revisori	Delibera Consiglio Amministrazione	Approvazioni ministeriali
2013	18/06/2014	n.24 del 18/6/2014	nota MEF n.72246 del 12/9/2014 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.598 del 31/12/2014
2014	02/07/2015	n.17 del 23/9/2015	nota MEF n.86177 del 10/11/2015 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.50 dell' 1/03/2016
2015	07/11/2016	n.12 del 17/11/2016	nota MEF n.30396 del 21/02/2017

La Corte rileva che i conti consuntivi risultano approvati oltre il termine del mese di aprile stabilito dall'art. 38 del dpr. n. 97 del 2003.

5.2 Il rendiconto finanziario

Nel seguente prospetto vengono rappresentati i dati relativi alla gestione finanziaria dell'esercizio in esame.

Tabella 6 - Riepilogo finanziario

ENTRATE	2013	2014	2015	var.% 2015/14
Entrate Contributive	577.767	913.849	875.958	-4,1
Trasferimenti correnti	73.818.219	29.465.372	29.920.766	1,5
Altre Entrate	96.659.123	113.510.795	117.400.405	3,4
Totale entrate correnti	171.055.109	143.890.016	148.197.128	3,0
Alienazione beni e riscossione crediti	1.790.705	297.664	77.340	-74,0
Trasferimenti in c/capitale	24.852.918	14.944.791	42.582.465	184,9
Totale entrate in c/capitale	26.643.623	15.242.455	42.659.805	179,9
Partite di giro	44.633.846	43.586.152	49.019.916	12,5
Totale partite di giro	44.633.846	43.586.152	49.019.916	12,5
TOTALE ENTRATE	242.332.578	202.718.624	239.876.849	18,3

USCITE	2013	2014	2015	var.% 2015/14
Uscite correnti	131.822.178	94.052.848	108.102.602	14,9
Uscite in c/capitale	56.066.821	91.444.238	111.688.509	22,1
Partite di giro	44.633.846	43.586.152	49.019.916	12,5
TOTALE USCITE	232.522.845	229.083.239	268.811.027	17,3

<i>avanzo/disavanzo finanziario</i>	9.809.733	-26.364.615	-28.934.178	-9,7
<i>avanzo/disavanzo gestione corrente</i>	39.232.931	49.837.168	40.094.526	-19,5
<i>avanzo/disavanzo gestione in c/capitale</i>	-29.423.198	-76.201.783	-69.028.704	9,4

Il riepilogo per titoli del rendiconto finanziario 2015 evidenzia un disavanzo finanziario di competenza pari ad euro 28.934.178. Il risultato, in peggioramento del 9,7 per cento rispetto a quello dell'esercizio precedente, è ascrivibile esclusivamente alla gestione in conto capitale che chiude con un disavanzo pari ad euro 69.028.704. La gestione di parte corrente registra un avanzo pari ad euro 40.094.526 in diminuzione del 19,5 per cento rispetto al 2014.

Le partite di giro trovano esatta corrispondenza tra entrate ed uscite nell'importo di euro 49.019.916, in aumento del 12,5 per cento rispetto all'anno precedente (€ 43.586.152)