

DOTAZIONE ORGANICA

PAGINA BIANCA

Ente Nazionale Aviazione Civile

Risorse ed Organico

In Servizio al 31 Dicembre 2003

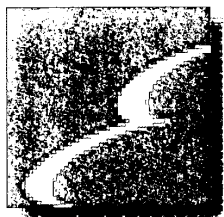
Organico

Dirigenti	45	75
Area Professionisti Laureati	117	186
	IV liv. 116 III liv. 1	
Area Professionisti Diplomi	61	85
	IV liv. 61	
Area Tecnica, Economica e Amministrativa	823	921
Categoria Funzionari	427	
	C4 67 C3 2 C2 257 C1 101	
Categoria Collaboratori	310	
	B3 2 B2 285 B1 23	
Categoria Operatori	86	
	A2 83 A1 3	
Ispettori di Volo		50
Totale	1046	1317
Ispettori di Volo con contratto a t.d.	32	
Prof.sti Laureati con contratto a t.d.	29	
Amm.vi Laureati con contratto a t.d.	15	
Amm.vi Diplomi con contratto a t.d.	6	
Comandati da Ente Poste	10	
Totale	92	
Totale Generale	1138	

PAGINA BIANCA

Allegato alla deliberazione n. 45/2005
p. 2) dell'o.d.g. della seduta del 25.5.2005

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



ENAC

RELAZIONI
E BILANCIO CONSUNTIVO
DELL'ESERCIZIO 2004

PAGINA BIANCA

RELAZIONE E BILANCIO CONSUNTIVO**DELL'ESERCIZIO 2004****E.N.A.C.****ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE**

E.N.A.C.
Via Castro Pretorio, 118
00185 Roma

TEL. 06-445961

PRESIDENTE:	VITO RIGGIO
DIRETTORE GENERALE:	SILVANO MANERA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E.N.A.C.

PRESIDENTE	VITO RIGGIO
CONSIGLIERI	ANTONIO ATTILI ANDREA GIOVANNI CORTE MANLIO MELE PIERLUIGI MUSGHI FREDMANO SPAIRANI FRANCESCO ZANCHETTA
DIRETTORE GENERALE	SILVANO MANERA
REVISORI DEI CONTI	
PRESIDENTE	ANTONIO SCHETTINO
MEMBRI	DOMENICO PENNA PAOLO MARIA CIABATTONI
DELEGATO CORTE DEI CONTI	NICOLA MASTROPASQUA

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DI SINTESI SULL'ATTIVITA' 2004

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE

Il 2004 è stato un anno fondamentale per il consolidamento e la crescita dell'ENAC, infatti si sono registrati due passaggi importanti quali le modifiche all'assetto organizzativo e l'assunzione del ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo.

Il nuovo assetto organizzativo

Con l'approvazione, il 9 settembre 2004, del nuovo *Regolamento dell'Organizzazione e del Personale* da parte del Consiglio di Amministrazione si è conclusa la prima fase del processo di cambiamento organizzativo intrapreso dall'Ente.

Il nuovo assetto è stato elaborato con l'obiettivo di perseguire con maggiore efficacia la missione istituzionale dell'Ente, volta allo sviluppo dell'aviazione civile in sicurezza.

L'azione dell'Ente si declina secondo tre obiettivi strategici principali legati alla sicurezza (intesa come *safety* e come *security*), alla qualità (nell'accezione ampia di qualità dei servizi e di tutela dei diritti del passeggero) e alla regolazione economica del trasporto aereo.

Sul piano operativo questi obiettivi vengono perseguiti attraverso funzioni di regolazione e controllo, la prima svolta dalle strutture centrali e la seconda dalle articolazioni organizzative del territorio.

Con il nuovo *Regolamento* si è proceduto a razionalizzare la struttura eliminando un livello gerarchico, riducendo il numero delle strutture dirigenziali. Inoltre si è intervenuti sulla funzionalità delle strutture presenti sul territorio, che svolgono l'attività operativa e di interfaccia con gli utenti, unificandone il coordinamento sotto un'unica direzione centrale, e portando a compimento il decentramento di attività quali ad esempio la registrazione degli aeromobili, le licenze del personale, la sorveglianza delle operazioni di volo.

Il trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio forti cambiamenti, che toccano sia il trasporto dei passeggeri che la gestione degli aeroporti.

Abbiamo assistito al nascere di una pluralità di soggetti imprenditoriali e all'apertura del mercato nazionale ad orizzonti estesi su scala mondiale.

In tale contesto l'Enac deve garantire il rispetto della sicurezza e delle regole di mercato da parte degli operatori del settore, avvicinando sempre più il proprio operare alle necessità concrete dei cittadini.

Per rispondere a tali nuovi impegni l'Ente si è dotato di un'organizzazione più efficiente e flessibile, tale da produrre risultati tangibili attraverso azioni all'esterno e integrazione all'interno.

Per mettere a fuoco la perseguibilità effettiva di questi obiettivi è necessario:

1. ridefinire l'assetto in dettaglio della struttura organizzativa;
2. ricollocare le responsabilità dei processi primari e di quelli secondari tra centro e periferia;
3. investire risorse significative nella formazione del personale;
4. sviluppare sistemi premianti per le risorse umane;
5. evidenziare le funzioni di regolazione economica, di *security* e dello spazio aereo.

L'esperienza maturata in circa quattro anni con il precedente assetto organizzativo aveva messo in luce la possibilità di apportare miglioramenti in alcuni ambiti.

In particolare si è resa progressivamente la necessità di separazione fra le funzioni di regolazione e quelle di controllo, l'opportunità di snellire le strutture dipartimentali, di uniformare il funzionamento delle Circostrizioni aeroportuali e quello dei Servizi e degli Uffici di volo periferici e, infine, di ridurre le linee di riporto dirette al Direttore Generale.

Con il nuovo *Regolamento*, sviluppato partendo dall'analisi della precedente organizzazione, si è proceduto a razionalizzare la struttura organizzativa eliminando un livello gerarchico, riducendo il numero delle strutture dirigenziali.

Inoltre si è intervenuti sulla funzionalità delle strutture presenti sul territorio, che svolgono l'attività operativa e di interfaccia con gli utenti, unificandone il coordinamento sotto un'unica direzione centrale, e portando a compimento il decentramento di attività quali ad esempio la registrazione degli aeromobili, le licenze del personale, la sorveglianza delle operazioni di volo.

Assunzione del ruolo di Autorità

Il 2004 è stato anche l'anno della unificazione di tutte le funzioni di regolazione e controllo per l'Aviazione civile.

Dal 10 novembre 2004, in seguito alla conversione in legge del decreto 237/2004, l'Enac ha assunto, infatti, il ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo.

E' il punto di arrivo di un lungo e complesso processo di trasformazione che ha portato al riassetto complessivo dell'intero comparto, e che prevede ulteriori interventi che completeranno la riforma dell'Aviazione civile.

Con detto provvedimento legislativo si è giunti inoltre alla definizione chiara dei rapporti fra i vari operatori aeroportuali e delle responsabilità nelle singole funzioni. E' un passo indispensabile in un settore ad alta complessità come quello del trasporto aereo, in cui l'impegno istituzionale per la sicurezza del settore diviene sempre maggiore con l'aumento dei volumi di traffico.

A presidio della sicurezza l'Enac ha esercitato un'attenta sorveglianza degli operatori, con l'incremento del numero degli ispettori di volo e con la tempestiva ricezione della normativa internazionale. Prendendo le mosse dall'Annesso 14 dell'ICAO l'Ente ha elaborato un Regolamento e attuato un vasto programma per la certificazione degli aeroporti dal punto di vista della sicurezza delle infrastrutture e dell'efficienza dell'organizzazione gestionale. La certificazione è diventata così requisito necessario per i gestori aeroportuali per l'ottenimento della gestione totale.

Nel rispetto del vigente quadro normativo è stato avviato il processo di affidamento delle gestioni totali, conducendolo a buon fine.

Allo scopo sono state elaborate delle *Linee guida* con le quali sono state definite le procedure operative per giungere all'affidamento della gestione totale per tutti gli aeroporti italiani, elaborando i criteri di orientamento per definire la durata delle concessioni, le tariffe e tutti i parametri rilevanti nel passaggio ad una gestione degli aeroporti con criteri di efficienza, in linea con le importanti trasformazioni che investono il settore in ambito europeo.

Con l'aggravarsi delle tensioni e delle minacce in ambito internazionale la sicurezza aeroportuale è passata da argomento tecnico per i soli specialisti di settore a preoccupazione comune di un numero crescente di cittadini.

L'Enac opera nel campo della *Security* all'interno del CISA (Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti aerei e degli aeroporti) del quale ha la Presidenza, in stretta collaborazione con il Ministero degli Interni.

In tale ambito l'Ente ha raggiunto risultati considerevoli, superando un audit della Commissione Europea con esiti lusinghieri.

Nel quadro dei suoi compiti istituzionali l'Enac ha attuato un'intensa attività di indirizzo e di controllo per offrire ai cittadini aeroporti adeguati alle loro aspettative, ad una propensione a volare sempre maggiore agevolata dalla presenza di nuovi attori.

A tal proposito l'Enac ha intrapreso un processo di analisi dei rapporti commerciali fra gestori e compagnie low-cost, con lo scopo di verificare eventuali violazioni della concorrenza.

Inoltre l'Enac ha definito i contratti di programma con alcune società di gestione quali SEA, ADR, SAVE per determinare un meccanismo trasparente nella determinazione dei costi aeroportuali, con un sistema di tariffe che tenga conto dei costi effettivi e della qualità dei servizi.

Con la legge 9/11/2004 n. 265 viene prevista anche la designazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato: un riordino necessario in un sistema aeroportuale a volte ridondante e perciò poco efficiente.

Cambia il panorama aeroportuale d'Italia ma cambiano anche le regole. Nel riassetto dell'Aviazione civile rientra infatti anche l'elaborazione di un nuovo codice della navigazione aerea.

Per meglio illustrare il lavoro svolto nel 2004, di seguito sono riportate per settori omogenei le principali attività svolte dalle singole strutture dell'ENAC.

RELAZIONE DI SINTESI SULLE ATTIVITÀ

1. REGOLAMENTAZIONE SICUREZZA VOLO, CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA

L'anno 2004, oltre ad essere stato caratterizzato da un'intensa operosità nel campo della regolamentazione e della attuazione normativa, si è differenziato dal precedente per una notevole attività di collaborazione e supporto ad EASA relativamente ad attività legate all'omologazione e alla certificazione di impresa. Degno di nota è sicuramente il notevole sforzo di coordinamento legato all'implementazione dei regolamenti europei 1702/2003 e 2042/2003.

A cura del responsabile dell'Area sono stati direttamente seguiti i processi in sede europea di redazione del nuovo regolamento EU-OPS ed in particolare le sottoparti O e Q; quest'ultima in particolare (Tempi di volo e di servizio del personale navigante) ha trovato riflesso nella nuova regolamentazione nazionale di cui si espone nel seguito.

Il responsabile dell'Area ha inoltre rappresentato l'Italia nella EASA Committee e nella JAA Committee assicurando la rappresentatività dell'Ente al massimo livello nello sviluppo ed approvazione della normativa e delle procedure di standardizzazione europee nel campo della sicurezza.

Altri importanti incarichi sono stati assolti dal responsabile dell'Area in sede ECAC quale presidente del SAFA Steering Committee e della Task Force SOI (Safety Oversight Initiative) che rappresentano le attività congiunte europee sulla sicurezza gestite dall'ECAC.

Il coordinamento delle strutture è stato effettuato con lo sviluppo di piani e programmi normativi e di implementazione regolamentare (principalmente nel 2004 la JAR-OPS 3 ed i regolamenti europei già citati).

L'Area regolamentazione e Sicurezza ha inoltre dato impulso al processo di periferizzazione delle attività operative nel settore licenze aeronautiche e operazioni volo.

La Direzione dell'Area si è inoltre fatta carico di una serie di attività gestionali interessanti le strutture, curandone gli aspetti contrattuali ed attuativi (materiale per le licenze, nuovi libretti di volo, supporto specialistico per esami di lingua inglese, organizzazione convegni con l'utenza, organizzazione visite di standardizzazione ecc.).

Di particolare rilievo gli incontri con le imprese aeronautiche per la presentazione delle normative EASA e l'incontro con il Direttore della certificazione EASA, che hanno visto la partecipazione di oltre 300 rappresentanti delle aziende.

Al fine di fornire un quadro riassuntivo delle varie attività svolte, si riporta, di seguito, l'elenco del lavoro nell'anno 2004 suddiviso per strutture.

Servizio Prodotti Aeronautici

Attività omologativa

Agusta

- ✓ Approvazione AB139 modello 4 Display e collaborazione con FAA per la certificazione negli Stati Uniti dello stesso modello;

- ✓ Certificazione A109LUH destinato alle Forze Armate svedesi, versione caratterizzata da un nuovo AFCS e avionica integrata;
- ✓ Certificazione numerose varianti al modello A109/A119, modifiche per EH 101;
- ✓ Collaborazione con FAA in merito al trasferimento della costruzione del A119 nella sede Agusta di Philadelphia;
- ✓ Proseguita attività relativa all'attività certificativa del BA609.

Alenia

Firmato il Management Plan per il Boeing 7E7 con la FAA per fornire assistenza per le attività certificative che si svolgeranno in Alenia relativamente alla parte di cui Alenia è responsabile nel programma Boeing

Tecnam P2002 JF

Completata la certificazione ed emesso il primo Certificato di Tipo EASA per un prodotto costruito in Italia

Vulcanair VF600 e P68 Diesel

Proseguita l'attività di certificazione

OMA Sud Skycar 170

Iniziata l'attività di certificazione di questo nuovo aeromobile

Iniziative Industriali Italiane

Proseguita l'attività certificativa relativa agli aeromobili Sky Arrow 710 e F300

Piaggio

L'aeromobile P.166 DP1 ha completato la certificazione (IFR e autopilota)

P.180. Numerose modifiche sono state approvate ed è iniziata l'attività certificativa per la versione con la nuova avionica integrata

ICP Savannah

L'attività di certificazione è ancora in corso

Motore Diesel CRF

E' proseguita l'attività con la definizione della base di certificazione EASA

Meteor Falco

E' stata ripresa l'attività certificativa del velivolo UAV

Attività Internazionali

- ✓ Partecipazione nei pannelli degli esperti dell'EASA relativi ai gruppi "large, small aircraft, rotorcraft e engine";-
- ✓ Partecipazione in attività di supporto all'EASA in materia di standardizzazione DOA di paesi europei non accreditati;
- ✓ Presenza nei gruppi EASA per la definizione delle procedure di trasferimento dei prodotti dalle Autorità Nazionali ad EASA;
- ✓ Partecipazione al gruppo JAA CNS/ATM;
- ✓ Partecipazione al gruppo JAA per la stesura del "Concept Paper" per gli UAV.

DOA

E' proseguita l'attività di certificazione delle ditte come DOA Parte 21 Subpart J e come "procedure alternative", rientrano tra queste Piaggio, Alitalia, CRF, Aermacchi.

Intrapresa attività per la certificazione di alcune società turche di certificazione ed operatori come DOA per conto EASA.