

Training

Nell'ambito della convenzione con l'AM è stato effettuato un corso ai piloti collaudatori e FT engineer dell'AM relativamente ai processi certificativi di cui alla Parte 21 al fine di consentire il loro impiego nei team di omologazione.

Effettuati corsi DOA interni ed esterni e progettati nuovi corsi DOA (imprese e Autorità Turche).

Collaborazione con l'Aeronautica Militare

Nel corso dell'attività di collaborazione con l'Aeronautica Militare è stata completata l'attività di valutazione del velivolo a pilotaggio remoto Predator ai fini di consentire di iniziare i voli, è stato emesso congiuntamente a SMA il Permesso di Volo per autorizzare i voli del velivolo Predator.

Attività Normativa

Il Servizio è stato coinvolto in supporto dell'attività normativa dell'Ente. In materia di aeroporti ha fornito il supporto per la definizione dei metodi di analisi dei "risk assessment" degli aeroporti.

Il Servizio sta coordinando la stesura di una policy per la certificazione UAV in risposta alle numerose richieste pervenute dall'industria italiana.

Il Servizio ha emesso una propria procedura operativa per allineare le procedure certificative ENAC a quelle EASA.

Servizio Ricerca e Fattore Umano

Il Servizio ha redatto due studi basati su ricerche in ambito europeo ed USA a supporto della regolamentazione dell'Ente: il primo sull'innalzamento dei limiti di età dei piloti impiegati nel servizio di trasporto commerciale con equipaggi multi-crew, ed il secondo sulla fatica operativa dei piloti "Flight Time Limitation".

Inoltre ha sviluppato attività di collaborazione con Enti ed organizzazioni nazionali in tema di ricerca aeronautica, in particolare sulle tematiche elettroavioniche e del controllo del traffico aereo e su quelle relative al rumore, derivante dal traffico aereo stesso, nelle vicinanze degli aeroporti.

Un rappresentante del Servizio Ricerca e Fattore Umano ha partecipato alla Research Committee JAA.

Servizio Medicina Aeronautica

Nel corso del 2004 il Servizio Medicina Aeronautica ha predisposto gli atti tecnico amministrativi necessari alla effettuazione della visita di standardizzazione JAA, che ha avuto luogo nel Luglio 2004 con esito positivo. Il Servizio Medicina Aeronautica ha a tal fine coordinato le riunioni tecniche, con il Ministero della Salute ed il Ministero della Difesa, necessarie e propedeutiche alla visita di standardizzazione JAA. A seguito di tale visita di standardizzazione effettuata dagli Ispettori JAA nel Luglio 2004, si è ottenuto nel Dicembre il 2004 il mutuo riconoscimento delle certificazioni mediche da parte del JAA e quindi dei paesi aderenti alle JAA.

Per quanto riguarda la parte medica, il provvedimento JAA ha riconosciuto quindi la validità del sistema nazionale di medicina aeronautica, in attesa dell'emissione del D.P.R., in avanzata fase di elaborazione, che identificherà le specifiche competenze dell'ENAC, del Ministero della salute e del Ministero della difesa nel settore aeromedico.

Attraverso l'emissione di questo nuovo D.P.R. verrà realizzata la normativa quadro nazionale del settore che regolerà anche l'emissione di licenze ed attestati attualmente non previsti dalle disposizioni JAR-FCL 3.

Inoltre, sempre in relazione al D.P.R. di cui sopra, il Servizio ha predisposto gli atti amministrativi procedurali necessari per la sua applicazione pratica una volta pubblicato in Gazzetta Ufficiale Italiana.

Il Servizio Medicina Aeronautica ha anche svolto consulenze tecniche (medico - sanitarie) di parte in favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ENAC stesso.

Inoltre, il Servizio Medicina Aeronautica ha assicurato, attraverso la partecipazione in qualità di membro effettivo del proprio Direttore, la rappresentanza dell'ENAC nella commissione medica permanente in seno alle Joint Aviation Authorities e a vari gruppi di lavoro internazionali che di volta in volta vengono attivati (come per esempio gruppi ECAC - European Civil Aviation Conference).

Servizio Operazioni Volo

Nel settore delle Operazioni Volo, oltre alla normale attività di certificazione e sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, sono stati completati i processi di certificazione finalizzati al rilascio del COA secondo la normativa europea JAR-OPS agli operatori che impiegano elicotteri ovvero velivoli con massa massima certificata minore o uguale a 10 tonnellate o con meno di 20 posti passeggeri. In tal modo l'ENAC ha raggiunto l'obiettivo della piena attuazione delle norme europee JAR-OPS, risultando a fine anno tutti gli operatori nazionali di trasporto pubblico certificati secondo la norma europea.

E' proseguita, inoltre, l'implementazione del POSI – Programma Operativo Sorveglianza Imprese - che attraverso la programmazione preventiva di tutte le attività di sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, ha assicurato un più efficace sistema di sorveglianza e di utilizzazione delle risorse.

Un importante risultato è venuto dal mutuo riconoscimento rilasciato all'ENAC dalle JAA delle certificazioni dei dispositivi di addestramento (simulatori) a seguito della visita di standardizzazione effettuata nel luglio 2004.

Di notevole impegno l'attività relativa alla elaborazione, consultazione e definizione del regolamento ENAC per i tempi di volo e di servizio del personale navigante (ENAC-FTL) con una fitta serie di incontri e di confronti con le associazioni professionali, dei vettori e di singole compagnie aeree interessate; il regolamento è stato presentato in Consiglio di amministrazione ed approvato nella seduta del 26 gennaio 2005.

Inoltre il Servizio Operazioni Volo ha fornito il proprio supporto specialistico contribuendo ai processi di certificazione e sorveglianza aeroportuale, nonché allo sviluppo di circolari applicative, regolamenti ENAC e normativa internazionale.

A far data dall' 1/10/04 è stato attuato, in via sperimentale, il decentramento dell'attività di sorveglianza sugli Operatori ricadenti nell'ambito territoriale del Servizio Sicurezza Volo di Roma, attraverso l'assegnazione a detto Servizio di cinque Ispettori di volo e di un Professionista.

Il Servizio Operazioni Volo ha operato un continuo monitoraggio finalizzato a garantire la continuità delle azioni di sorveglianza e i livelli di standardizzazione.

Notevole supporto è stato fornito al programma SAFA attraverso l'addestramento di quattro Ispettori di volo e la loro successiva partecipazione attiva ad una serie di ispezioni

Servizio Manutenzione e Produzione

Attività regolamentare

Regolamentazione nazionale

Predisposizione della proposta di emendamento al Regolamento Tecnico ENAC per l'eliminazione della Specifiche di Navigabilità e delle classificazioni di impiego, della PdE 40-28 sulla certificazione di navigabilità degli aeromobili in assenza del certificato di omologazione, nonché alla predisposizione della bozza Circolare NAV 69 Certificato di Navigabilità di aeromobili con Certificato di Omologazione decaduto.

Predisposizione delle tabelle per l'identificazione del piano di interventi di armonizzazione del RT ENAC e delle Circolari con i regolamenti EASA.

Regolamentazione internazionale

Attività di preparazione dell'accordo tra ENAC ed LBA per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza ai sensi dell'art. 83 bis della Convenzione ICAO la cui versione finale per la firma è prevista entro il primo semestre 2005.

Attività EASA:

Nel corso dell'anno è stato completato, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, il processo di implementazione dell'annesso II del regolamento (CE) 2042/2003 (Parte 145), che si è concluso con la trasformazione entro il 28/11/2004 delle approvazioni delle imprese di manutenzione JAR 145 in approvazioni a Parte 145; la trasformazione delle approvazioni ha riguardato 152 imprese. Sono state convertite tutte le imprese estere ex JAR 145 assegnate dall'EASA all'ENAC, nel rispetto delle scadenze fissate dai regolamenti comunitari.

Nel corso dell'anno è stato completato, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, il processo di implementazione dell'annesso IV del regolamento (CE) 2042/2003 (Parte 147), che si è concluso con la trasformazione entro il 28/11/2004 delle approvazioni delle due imprese di manutenzione già approvate a JAR 147 (Alitalia e Agusta) in Parte 147. E' stato inoltre iniziato il processo di approvazione di altre 3 imprese.

Accordi con Autorità estere

Nel mese di Luglio 2004 l'ENAC, nell'ambito del programma di verifiche finalizzato alla firma di un accordo bilaterale (BASA) sulla manutenzione tra EASA ed FAA, ha ricevuto la visita di un team ispettivo FAA. L'esito della visita è stato estremamente positivo: l'FAA non ha segnalato rilievi a carico dell'ENAC ed ha espresso un vivo apprezzamento per l'alto livello qualitativo raggiunto dall'Ente nell'effettuare la sorveglianza delle attività di manutenzione.

Regolamentazione / partecipazione ad attività internazionale

Partecipazione al gruppo di lavoro EASA deputato alla definizione del capitolato e bando di gara per la terziarizzazione della Regulatory Impact Assessment (RIA) sulla parte M, Annesso I al Reg. (CE) 2042/2003.

Pieno supporto, attraverso la compilazione di appositi questionari e l'organizzazione di un forum con le principali Organizzazioni di settore, alle fasi I, II e III delle attività della Regulatory Impact Assessment sulla parte M nel settore della General Aviation effettuata dalla soc. AIR EUROSAFE su incarico EASA, per la predisposizione della opportuna Opinion per la Commissione come richiesta dal Reg. (CE) 2042/2003.

Attività di attuazione normativa e sorveglianza

Generale

Il Servizio Manutenzione e Produzione ha partecipato attivamente, fornendo il supporto specialistico, allo sviluppo di varia normativa nazionale ed internazionale (vedere circolari e procedure menzionate nella sezione Attività Regolamentare relativamente alle materie di competenza) ed alle attività per l'identificazione soluzioni percorribili nei riguardi situazioni inusuali

nell'ambito dei processi certificazione imprese e personale svolti dalle strutture periferiche e specialistiche di settore.

In particolare per quanto riguarda l'attività normativa internazionale, il Servizio ha fornito il contributo necessario per l'implementazione delle Implementing Rules - EASA (IR-21, IR-M, IR-145, IR-66, etc.).

Ha svolto inoltre un lavoro di co-ordinamento con le strutture periferiche e centrali coinvolte nel rilascio delle autorizzazioni alla locazione e noleggio degli aeromobili, sia negli aspetti specialistici che di definizione/interpretazione/adeguamento e monitoraggio dei contenuti degli accordi con Autorità Estere per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza. Infine ha svolto una significativa attività, in co-ordinamento con le Strutture periferiche e le controparti estere (Autorità Primarie di Certificazione e detentori del progetto di tipo), per l'analisi degli inconvenienti ed incidenti in esercizio, delle eventuali raccomandazioni di sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e l'identificazione delle idonee azioni correttive.

Ciò si è associato alla normale attività di analisi ed adozione delle informazioni sulla navigabilità continua emesse dalle Autorità Primarie di Certificazione sulla flotta immatricolata in Italia concretizzatasi nella emissione di 544 Prescrizioni di Aeronavigabilità.

Inoltre il Servizio è stato profondamente impegnato in attività di collaborazione con la Magistratura fornendo dati ed analisi, in merito ad indagini giudiziarie da essa svolte su importanti operatori nazionali.

Infine il Servizio ha continuato a fornire il proprio supporto specialistico nei vari comitati e gruppi di lavoro JAA (MST, PSCST, MAST, CRC, Production and Airworthiness Conference, etc.).

Nel settore Manutenzione:

È continuata l'emissione delle Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) JAR 66, ed in particolare la conversione dei vecchi CIT a Regolamento Tecnico (in accordo ai criteri della Circolare NAV-68): al 31 Dicembre 2004 erano state emesse 500 LMA. Parallelamente è stata portata avanti dalle Sicurezze Volo, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, anche la trasformazione dei vecchi CIT (per gli aa/mm < 5700kg. Motori e Componenti) nei nuovi CIT di Certifying Staff "ad personam" previsti dall'emendamento 52 del Regolamento Tecnico.

Il Servizio ha poi gestito 3 sessioni d'esame JAR 66 per il rilascio/estensione delle LMA alle quali hanno partecipato circa 120 candidati). A riguardo degli esami è opportuno segnalare che è stato introdotto un sistema di prenotazioni "on line" sul sito Internet dell'ENAC che ha permesso di razionalizzare il processo, migliorandone in maniera sostanziale l'efficienza.

Sono state effettuate quattro sessioni di corsi di 3 giorni ciascuno sul regolamento (CE) 2042/2003 destinate al personale professionista incaricato di effettuare le approvazioni in accordo alla Parte 145; ai corsi hanno partecipato 76 professionisti.

E' stata inoltre ampliata ed aggiornata la sezione dedicata all'EASA del sito Internet dell'ENAC nella quale sono stati anche inseriti tutti i documenti prodotti dall'ente sull'argomento.

Sono proseguiti i rapporti con Boeing e Aeronautica Militare Italiana per lo scambio di parti di ricambio con il settore trasporto aereo per l'aeromobile B767T.

Inoltre il Servizio ha fornito guida e supporto tecnico alle strutture territoriali relativamente a processi di sospensione/ripristino delle certificazioni (esercente e manutentore) di operatori nazionali, sia nella conduzione di audit straordinari sia nella valutazione di personale proposto per posti chiave in ambito organizzativo e certificativi.

Allo stesso modo è stata fornita guida e supporto tecnico per quanto riguarda le nuove attività di smantellamento e demolizione che sono state intraprese da ditte interessate alla materia e nel rispetto delle nuove e pertinenti circolari ENAC (a/m ATR 42 ex Air Sicilia).

Tale attività è stata effettuata anche nei riguardi della Soc. Panaviation che, terminata la fase giudiziaria ben nota, ha iniziato lo smantellamento, la demolizione e la catalogazione delle parti appartenenti agli aa/mm Airbus A300 posizionati sull'aeroporto di Fiumicino. L'attività ha interessato anche il "risanamento" del Magazzino Panaviation così come richiesto dall'ordinanza emessa dal Direttore Generale dell'ENAC.

Sono proseguite inoltre le attività di accreditamento di società di addestramento nel settore della normativa tecnica. In particolare tale attività ha portato al riconoscimento del corso triennale di ingegneria aeronautica del Politecnico di Torino per la formazione di base secondo Parte 66 al fine di riconoscerne i crediti.

Ufficio Costruzioni:

Nel 2004 Il Servizio Manutenzione e Produzione ha svolto le attività associate ai processi di approvazione delle imprese di costruzione garantendo l'opera di standardizzazione a livello nazionale e le relative relazioni internazionali .

L'anno è stato caratterizzato dall'applicazione delle nuove normative europee di cui al Reg. 1592/2002.

Il gruppo di lavoro formato con risorse territoriali, guidato dal responsabile dell'ufficio e istituito per sostenere i processi di conversione ha predisposto con tempestività strumenti adeguati e flessibili, conseguendo pienamente gli obiettivi prefissati per il 2004.

Il 100% delle imprese già certificate secondo la normativa JAA hanno ottenuto l'approvazione POA (Production Organisation Approval) nel rispetto delle scadenze previste dal Reg. (CE) 1702/2003.

Durante l'anno il settore è stato oggetto di verifica da parte dell'EASA con risultati eccellenti e nessun rilievo emerso a carico dell'Ente, a riprova dell'efficace e coerente attività di indirizzo sviluppata dal Servizio.

Al riguardo oltre alla continua opera di assistenza delle risorse territoriali e all'emanazione di direttive pubblicate sul sito internet, sono stati organizzati due corsi interni in cooperazione con il Servizio Prodotti Aeronautici, riavviando sin dalla scorsa primavera il progetto formativo dei professionisti che stagnava dal 1998.

Sono riprese anche le verifiche sistematiche di standardizzazione nazionale con la prima visita del POAST nazionale alla direzione Sicurezza Volo Milano.

Sul piano internazionale è stata garantita la partecipazione attiva a convegni, comitati e gruppi di lavoro organizzati per fronteggiare l'intensa globalizzazione del settore (es. Production & Airworthiness Meeting, Montreal settembre 2004) ed è stato assicurato il contributo alla realizzazione dei progetti di espansione dell'industria italiana quale il trasferimento della produzione Agusta (A119) negli Stati Uniti e la cooperazione Boeing/Alenia (programma B787).

Coordinata inoltre l'assistenza che l'ENAC esegue in base agli accordi tecnici di cooperazione internazionale (BASA-IPA, FAA conformity inspections, ecc).

Merita menzione l'inizio delle certificazioni delle imprese di produzione estere (Turchia) per conto EASA, assegnate all'Ente e gestite dall'ufficio. L'attività rappresenta un' esperienza inedita su scala mondiale nel campo delle costruzioni aeronautiche e propone schemi all'avanguardia rispetto alla legislazione ICAO.

Il settore frutta all'ente, fra diritti di certificazione impresa e di sorveglianza delle costruzioni, circa 2,5 milioni di euro all'anno.

Servizio Registrazione Aeromobili

Nel settore Registrazione Aeromobili è proseguito il processo di semplificazione di quelle procedure la cui modifica od aggiornamento non richiedono uno specifico intervento normativo o regolamentare.

In tale indirizzo, ed a seguito di una diversa interpretazione delle norme e regolamenti vigenti, sono state emanati ordini di servizio volti a snellire le procedure:

si è previsto di accettare la certificazione del notaio fatta negli atti da trascrivere, circa i poteri dei firmatari in caso di persone giuridiche senza procedere ad ulteriori accertamenti;

si è introdotta la possibilità di intestare gli aeromobili direttamente in capo alle Associazioni non riconosciute, in modo tale da superare la vecchia prassi che prevedeva l'intestazione fiduciaria in capo al legale rappresentante.

Si è predisposto un facsimile di dichiarazione sostitutiva di atto notorio con il quale snellire l'acquisizione di documentazione relativa a persone giuridiche.

Si è data attuazione alla previsione di cui all'art. 869 del codice della navigazione in modo tale da velocizzare il completamento delle trascrizioni.

Sempre a seguito di una diversa interpretazione delle norme e regolamenti vigenti, si è deciso di prevedere una annotazione di cessione di utilizzazione, per gli aeromobili che siano stati immatricolati ai sensi del secondo comma dell'articolo 751 del C.N., nel caso in cui dopo la riconsegna vi sia una contestuale cessione a favore di soggetto legittimato a richiedere l'immatricolazione ai sensi del 751 comma II, in modo tale da non procedere alla cancellazione e ad alla successiva immatricolazione dell'aeromobile, riducendo così la tempistica.

Si è completato il lavoro di aggiornamento della circolare costituente una guida pratica per le procedure di trascrizione e di annotazione degli atti nel Registro delle costruzioni e nel Registro Aeronautico Nazionale, introducendo sulla base delle direttive del Consiglio di Amministrazione la possibilità di decentrare le procedure del Servizio, predisponendo anche una proposta di workshop illustrativo per i dipendenti della periferia.

Nell'ottica del decentramento e della organicità e funzionalità dell'utilizzo dei dati, si è attivato il processo di digitalizzazione dei dati contenuti nel Registro Aeronautico Nazionale, che costituirà la base della completa informatizzazione delle procedure gestite dal Registro Aeronautico Nazionale. Allo scopo di adeguare la regolamentazione Enac alla normativa internazionale si è predisposta la circolare di recepimento dell'Annesso 7 ICAO, con la proposta di adozione di un regolamento Enac.

Servizio Licenze Aeronautiche

Nell'anno 2004 l'attività del Servizio Licenze Aeronautiche è stata caratterizzata da un intenso rilascio di Licenze, certificazione e sorveglianza di Scuole di volo e di paracadutismo, rilascio autorizzazioni d'esaminatore, esami per piloti ed assistenti di volo.

A fine 2004 risultavano rilasciate 75 approvazioni di centri di addestramento piloti di cui 49 di FTO e 26 di TRTO, tutti certificati dopo un processo di certificazione condotto in team da ispettori di volo ed esperti nel settore delle licenze aeronautiche.

Le organizzazioni registrate sono oltre 100; il processo di registrazione è curato dalle Direzioni Aeroportuali con il supporto e la supervisione del Servizio licenze aeronautiche.

Per quanto riguarda le licenze di pilotaggio la situazione è la seguente:

Licenze di pilotaggio suddivise per tipologie inserite in banca dati al 31/12/2004

Tipo	ATPL-A	CPL-A	PPL-A	ATPL-H	CPL-H	PPL-H
ICAO/NAZ	3055	1834	5119	213	849	628
JAR	462	288	373	26	20	78
Totali	3517	2122	5492	239	869	606

Ulteriore impegno è stato messo nel migliorare le modalità con cui vengono svolti gli esami professionali degli assistenti di volo, particolare cura è stata posta nell'accertamento della conoscenza della lingua Inglese anche in considerazione del diffondersi sempre più di equipaggi i cui componenti sono di nazionalità diversa. Nel corso del 2004 sono stati rilasciati più di 600 APSE (Attestazione per i Servizi di Pronto Soccorso e di Emergenza cui corrispondono oltre che le attività amministrative di rilascio anche l'attività d'esame).

Attualmente, a cura del Servizio Licenze Aeronautiche, i futuri Assistenti di volo vengono sottoposti ad un test iniziale, nell'ambito del conseguimento dell'attestato professionale, di comprensione e conversazione, effettuato dalla nota organizzazione Shenker.

L'attività d'esame è stata caratterizzata dalla decisione di pubblicare nella "home page" dell'ENAC i calendari d'esame, l'iniziativa è stata molto apprezzata dall'utenza.

Questa decisione, oltre che essere dettata da motivi di trasparenza, ha consentito alle scuole di addestramento di coordinare la fine dei corsi con l'inizio degli esami, eliminando quello che purtroppo era prima invalso, costringendo talvolta gli allievi ad aspettare alcuni mesi dalla fine del corso d'istruzione teorica, al momento in cui era possibile sostenere gli esami.

Esami teorici svolti nel corso del 2004 (piloti)

Esame	ATPL	CPL	PPL	IR	Istruttori
n.° sessioni	8	8	20	8	5
n.° cand (media)	70	35	40	30	25

L'attuazione della periferizzazione delle attività nel 2004 è iniziata trasferendo completamente agli uffici territoriali le attività connesse alla emissione dei "Crew member" che precedentemente venivano rilasciati a livello centrale.

Nell'ambito dell'attività sanzionatoria il Servizio Licenze Aeronautiche ha provveduto a comminare 9 sospensioni di Licenza Aeronautica, provvedendo con le risorse interne a seguire tutto il complesso procedimento istruttorio.

Per quanto riguarda gli esami di volo effettuati in tutto il territorio nazionale e sempre più sovente, anche all'estero, giova ricordare il grande impegno ed anche sacrificio personale degli Ispettori di Volo, nel cercare di accorciare i tempi di attesa che sono scesi da un anno, a circa gli attuali 30 giorni nella maggioranza dei casi.

Le autorizzazioni di esaminatore per velivolo certificato per tipo (TRE) rilasciate nel corso del 2004, sono state circa 300.

L'attività internazionale del Servizio Licenze Aeronautiche anche nel 2004 è proseguita avvalendosi dell'apporto professionale di un funzionario esterno alla struttura che ha partecipato alla JAA Licensing Committee.

Altra attività internazionale seguita è stata quella relativa alla banca dati per gli Esami che produce il questionario per gli esami CPL ed ATPL (JAA Question Data Bank).

Nel corso del 2004, significativamente, è stato colto il riconoscimento ufficiale del JAA delle Licenze rilasciate dall'Italia in accordo alla normativa JAR.

2. ATTIVITÀ DI SECURITY E FACILITATION

Il settore Security (attività di sicurezza connessa alla prevenzione di atti illegali ad opera di terroristi o dirottatori, da distinguersi rispetto alla Safety, o prevenzione di incidenti aerei ed aeroportuali dovuti ad errori umani, cedimenti strutturali, ecc.), ha subito un eccezionale sviluppo a partire dall'11 settembre 2001, registrando anche nel 2004 un incremento sostanziale nelle attività in sede internazionale (gruppi di lavoro, normativa, ecc.) che nazionale (certificazioni, ispezioni, ecc.). La Security, per ridurre i rischi connessi al terrorismo, introduce controlli di sicurezza all'imbarco, rallentando quindi i flussi di passeggeri e merci; si sviluppano quindi le attività e le procedure connesse alla Facilitation (*Facilitazioni*), che si propongono di rendere il più agevole possibile i trasporti per via aerea.

Ispezioni effettuate da organismi internazionali

Nel 2004 si sono gestite le prime ispezioni svolte dall'U.E. e dall'ECAC all'autorità ed agli scali, e si è espressa la figura di "National Coordinator" per le attività connesse ad ognuna di esse (redazione dei pre-questionari, rapporti con gli ispettori, presentazione dell'attività svolta, predisposizione delle misure correttive, ecc.).

In particolare, dal 26 al 30 luglio 2004 è stata effettuata un'ispezione da parte dell'Unità Europea al Servizio Security dell'ENAC, per verificare la corretta applicazione della normativa comunitaria (Regg. 2320/2002, 622/2003, ecc.), con risultati lusinghieri: la sola mancanza rilevata è consistita dall'insufficiente numero degli addetti al settore, attesa la vastità dei compiti attribuiti.

Ha avuto poi luogo pure un'ispezione ECAC sull'aeroporto di Malpensa, suddivisa in due tempi (dal 6 al 12 luglio e dal 12 al 18 ottobre); si tratta di verifiche effettuate su richiesta dell'Autorità del Paese interessato, i cui risultati devono rimanere riservati fra le Parti coinvolte.

Anche l'Unione Europea ha effettuato un'ispezione sullo stesso scalo lombardo, fra il 6 ed il 10 dicembre, mediante 7 ispettori suddivisi in 3 team che hanno operato contemporaneamente e con l'ausilio di particolareggiate check-list. Anche in questo caso i risultati devono rimanere riservati; ci si limita ad osservare che l'Autorità comunitaria ha confermato l'impegno e la professionalità dei funzionari dell'ENAC.

Attività internazionale nel settore Security

L'ENAC, quale Autorità nazionale addetta alla Security del trasporto aereo, partecipa d'istituto a numerose iniziative internazionali tendenti a predisporre norme e procedure in tale settore: in ambito mondiale presso l'ICAO, comunitario presso l'UE, e pan-europeo presso la CEAC.

Nell'ambito dell'ICAO soltanto 15 fra tutti i paesi aderenti ha un proprio rappresentante nell'AVSEC Panel, e fra di essi l'Italia; l'attività si concentra principalmente sulle necessarie modifiche dell'Annesso 17 e del Doc. 8973, il Manuale della sicurezza che in 500 pagine specifica quanto costituisce il necessario bagaglio culturale di ogni addetto alla sicurezza del trasporto aereo, dettagliando le modalità con cui si devono realizzare i principi dettati nell'Annesso 17. E' di solito prevista 1 riunione AVSECP annuale, da prepararsi tramite gruppi di lavoro che sviluppino gli argomenti di maggiore rilevanza. Nel 2004 l'Enac ha partecipato ad 1 riunione AVSECP ed ha partecipato ai lavori del gruppo di lavoro incaricato di elaborare l'Emendamento 11 all'Annesso 17: tale GdL ha sviluppato modifiche che coinvolgono più della metà del vigente testo dell'Annesso, avvicinandolo alla normativa elaborata dall'UE nell'ambito del Reg (CE) 2320/2002.

In ambito ICAO si è pure partecipato all'incontro del "Gruppo ad hoc degli specialisti nella rivelazione degli esplosivi" e alla riunione della "International Explosives Technical Commission (IETC)".

Sono soprattutto le riunioni AVSEC (Aviation Security) svolte in **ambito comunitario** quelle ad assorbire le massime energie dell'ENAC: nell'ambito di esse (una ogni 5 settimane), i 25 membri affrontano sistematicamente i diversi aspetti della Security negli aeroporti, mettendo a punto i Regolamenti che diverranno immediatamente applicabili in tutta l'Unione Europea, abilitando gli ispettori comunitari a verificarne il rispetto. Infatti, ai sensi dell'art. 4.2 del Reg. (EC) 2320/2002, la Commissione, è delegata ad emanare i Regolamenti applicativi dei principi enunciati nel Reg. 2320 stesso senza sottoporli preventivamente al Consiglio o al Parlamento dell'U.E. Nel 2004 si è partecipato ad 8 riunioni AVSEC presso l'U.E., e ad altrettante riunioni preparatorie, presenti gli "stakeholders", ovvero i diversi operatori ed utenti degli aeroporti rappresentati dalle rispettive associazioni (gestori, compagnie aeree europee, vettori internazionali, piloti, trasportatori, corrieri, ecc.). Si è inoltre fatto parte del Gruppo di lavoro più importante in ambito comunitario, quello addetto alla riforma del Regolamento-base del settore, il 2320 varato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'U.E. nel 2002, all'indomani dell'attentato dell'11 settembre 2001. Il nuovo Regolamento differirà dal precedente sotto due aspetti essenziali: **a)** sarà più sintetico, enunciando i soli principi essenziali e demandando le norme attuative a Regolamenti successivi da svilupparsi in ambito AVSEC. Il non dovere sottoporre questi ultimi al lungo iter procedurale coinvolgente Consiglio e Parlamento darà maggiori margini di manovra al comitato AVSEC, che oggi è talvolta vincolato a norme poco chiare che tuttavia, essendo contenute nel 2320, non sono modificabili se non tramite procedure lunghe e di esito incerto. **b)** Supererà i numerosi problemi emersi nei primi tre anni di applicazione, concentrando i controlli di sicurezza laddove effettivamente necessari e ponendo le basi per una maggiore uniformità di comportamenti in tutta l'U.E. per i diversi settori della security, da quello del training a quello del cargo o nell'ambito delle attrezzature di sicurezza da utilizzare negli aeroporti.

Per quanto riguarda l'**ECAC** si è partecipato a tre riunioni della "Task Force per gli studi degli aspetti tecnici dei problemi della sicurezza".

Attività nell'ambito CISA

Si sono tenute quattro riunioni CISA. Il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti, è costituito dai rappresentanti di tutti i principali soggetti coinvolti dalla security nel trasporto aereo ed aeroportuale (Ministero dell'Interno, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gestori, vettori, ecc.), è presieduto dal Presidente dell'ENAC ed effettua attività d'indirizzo normativo, ad esempio elaborando modifiche e completamenti al Programma Nazionale di Sicurezza; l'istruttoria sugli argomenti all'ordine del giorno è svolta dall'ENAC.

Fra gli argomenti affrontati nelle diverse riunioni del CISA si richiamano i seguenti.

- ✓ Predisposizione della scheda "Programma per la Formazione di Sicurezza".
- ✓ Controlli di sicurezza voli in transito (passeggeri, bagagli a mano e da stiva).
- ✓ Definizione delle parti critiche all'interno delle aree sterili aeroportuali. (Reg. CE 1138/2004).
- ✓ Applicazione controlli di sicurezza previsti dal P.N.S. presso i varchi doganali e carrai.
- ✓ Presentazione di alcuni sistemi di sicurezza integrati per la soluzione delle problematiche di security in ambito aeroportuale da parte delle seguenti ditte: Alenia Marconi S.p.A., Bull Italia S.p.A., ETM S.r.l., Studio Progettazione Ing. Nicola IACOBELLIS, Studio Ing. Maurizio PENNAROLA, IRI – MANAGEMENT S.p.A.

Certificazioni degli "Agenti Regolamentati" e Agenti di Handling Autorizzati"

Per prevenire l'introduzione illecita, nelle stive degli aeromobili, di ordigni esplosivi o comunque di articoli pericolosi per la sicurezza del volo, senza compromettere nel contempo la velocità dei trasporti di merce che contraddistingue la via aerea, si sono introdotte le figure degli "Agenti Regolamentati" e degli Agenti di Handling Autorizzati". Gli agenti merci ed handlers che ritengono di possedere i requisiti richiesti fanno domanda di certificazione; gli accertamenti dell'ENAC tendono a verificare la presenza di tali requisiti (controllando l'adeguatezza e le caratteristiche di

sicurezza dei locali adibiti a magazzino, o la presenza delle figure professionali e delle procedure stabilite per le attività previste, ecc.).

Nel 2004 il numero di società certificate è passato da 146 a 214 (68 certificazioni nell'anno), mentre il numero di siti certificati è passato da 221 a 431 (210 siti certificati nello stesso anno).

Esame ed approvazione dei Programmi di sicurezza dei vettori

Ogni vettore anche estero, operanti in Italia, è tenuto a predisporre il "Programmi di sicurezza del vettore", manuale in cui sono dettagliate le modalità con cui la specifica compagnia aerea intende rispettare le prescrizioni del PNS (controllo di passeggeri, bagagli e merce, imbarco del catering o del materiale di bordo, ecc.). La Direzione Security verifica la correttezza di tali modalità e procedure, richiede le eventuali modifiche o aggiunte ed infine approva il Programma, verificando poi, in sede di ispezione, la corretta esecuzione di quanto previsto.

Nel 2004 sono stati approvati 36 Programmi di sicurezza di altrettanti vettori.

Ispezioni aeroportuali

Come previsto dalla normativa comunitaria (Reg.1217/2003), al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente deve predisporre un nucleo di ispettori da adibire ad ispezioni presso tutti gli scali aperti al traffico civile. Nel caso italiano tali ispezioni sono condotte dal Nucleo ispettori per la sicurezza (art. 7 DM 85/99), costituito da 6 elementi dell'ENAC e 6 del Ministero dell'Interno, che nel 2004 hanno ispezionato gli aeroporti di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino e Venezia.

Certificazione degli ispettori di sicurezza

In base circolare SEC 01 del 7.10.2004, l'ENAC è l'unico soggetto deputato alla certificazione degli Istruttori per la formazione alla sicurezza; questi ultimi dovranno formare gli addetti alla Security nell'ambito dei diversi soggetti presenti nel settore del trasporto aereo (vettori, gestori, società addette ai controlli di sicurezza di passeggeri, bagagli, merce e posta, ecc.).

Nel 2004 sono stati certificati circa 40 nuovi Istruttori per la formazione alla sicurezza, verificando mediante un'apposita commissione la presenza delle condizioni previste dalla circolare sopra accennata.

Facilitazioni

A livello internazionale si è partecipato alla 12^a Sessione della Divisione Facilitazioni tenutasi al Cairo nel marzo 2004, sviluppando i problemi dei documenti di viaggio e della prevenzione delle possibili frodi, le formalità di controllo alle frontiere, le problematiche del trasporto delle merci per via aerea, l'immigrazione illegale, la modernizzazione delle installazioni aeroportuali e dei sistemi di prenotazione dei servizi, e le novità in tema di Regolamento Sanitario Internazionale; si sono inoltre dibattuti gli emendamenti più opportuni all'Annesso 9.

In ambito ECAC si è partecipato ad una riunione del sottogruppo FAL-Cargo (affrontando la possibilità di realizzare un Manuale sulle Facilitazioni, una migliore definizione della figura dell'agente "regolamentato/autorizzato", ed i principi di sviluppo di un sistema informativo preventivo cargo) ed alle riunioni del sottogruppo FAL-PRM (passeggeri con mobilità ridotta).

A livello nazionale si sono proposti alle Amministrazioni competenti le misure necessarie per adempiere alle norme ed alle raccomandazioni emanate da ICAO, ECAC ed UE, predisponendo ad esempio i necessari all'aggiornamenti, in ambito facilitazioni, all'AIP-Italia; quest'ultima è la Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche che ogni Paese aderente all'ICAO deve mantenere aggiornato; in Italia l'ENAV si occupa della diffusione di esso agli operatori interessati.

Attività varia

Fra le attività quotidiane nel settore della security si richiamano le seguenti:

- ✓ realizzazione di quanto previsto dal PNS e dalle altre disposizioni del CISA, valutando le richieste di autorizzazione e gestendo quotidianamente ed i rapporti fra i vari soggetti pubblici e privati, italiani ed esteri, coinvolti dall'attuazione del Programma Nazionale per la Sicurezza: Ministeri, autorità postale, gestori, vettori, spedizionieri merci, istruttori, privati cittadini, ecc.;
- ✓ coordinamento dei soggetti competenti per il superamento delle inadempienze riscontrate dal Nucleo Ispettivo Nazionale, promuovendo la rapida effettuazione dei necessari interventi correttivi;
- ✓ esame dei programmi di formazione presentati dagli istruttori;
- ✓ pareri su affidamento servizi di sicurezza richiamati dagli articoli 2 e 3 del DM 85/99;
- ✓ predisposizione delle bozze di norme e procedure da adottarsi da parte dell'ENTE o da sottoporre al CISA in materia di security;
- ✓ gestione dei rapporti con EASTI per partecipazione corsi di security;
- ✓ elaborazione, negli scali principali e quelli minori, dei Piani di Sicurezza Aeroportuali, comprensivi dei Piani "Leonardo da Vinci", conformemente alle direttive contenute nel PNS ed alle disposizioni del Ministero dell'Interno.

3. INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI**Servizio Operatività**

Nell'ottobre del 2003 è stato emanato il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" – Emendamento 2 che ha prescritto, tra l'altro, la certificazione degli aeroporti utilizzati per attività di trasporto pubblico ed ha fornito i requisiti in materia di sicurezza delle operazioni per l'emissione ed il mantenimento della certificazione stessa, recependo in tal maniera l'Annesso 14 ICAO.

Nell'appendice 1/A di detto Regolamento sono state previste le scadenze temporali per le certificazioni degli aeroporti rapportate alla valenza quantitativa del traffico passeggeri che su essi si svolge.

A seguito di tali prescrizioni del Regolamento, dopo la certificazione degli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa avvenuta nel 2003, nel corso dell'anno 2004 sono stati certificati gli aeroporti di:

- ✓ Milano Linate, Venezia, Catania, Napoli, Bologna, Palermo in data 30 maggio 2004;
- ✓ Olbia in data 30 settembre 2004;
- ✓ Bari in data 26 novembre 2004;
- ✓ Torino, Verona, Cagliari, Firenze, Pisa, Bergamo, Genova, Lamezia Terme, Roma Ciampino, Alghero, Trieste in data 30 novembre 2004.

Al momento, nel rispetto dei tempi del Regolamento, sono stati pertanto certificati 21 aeroporti e sono in corso le certificazioni degli aeroporti di Ancona, Brescia e Brindisi (con scadenza a maggio 2005).

L'Area Infrastrutture Aeroportuali, cui è attribuito il processo di certificazione, ha assicurato il coordinamento dell'attività dei team di certificazione e la supervisione del processo.

Le attività dei team si svolgono secondo un programma di audit, concordato con il gestore all'avvio della procedura certificativa.

Le verifiche riguardano normalmente le caratteristiche generali del sedime aeroportuale (recinzione, accessi, viabilità perimetrale, viabilità veicolare alle piste di volo e vie di rullaggio), le infrastrutture e gli impianti, le procedure operative riportate nel Manuale di aeroporto nonché l'organizzazione del gestore, con particolare riferimento alle figure dell'accountable manager e dei post holders, cui vengono attribuite le responsabilità in tema di safety.

A conclusione del processo, compiuta l'istruttoria degli atti prodotti dal team, si valutano gli eventuali rilievi mossi, le misure compensative individuate, da porre in essere fino al rientro dalle non conformità, e le proposte di adeguamento delle infrastrutture ed impianti con le scadenze temporali entro cui attuarle.

Giova segnalare che la procedura di certificazione non trova esaurimento nella prima fase del rilascio del certificato, ma prosegue dinamicamente sia con la vigilanza compiuta dal team sulle attività di mantenimento della certificazione sia con la verifica dell'attuazione delle misure di rientro dalle non conformità.

Su tutti gli aeroporti, certificati e non, è stata effettuata una costante azione di sorveglianza da parte di team composti da ingegneri, periti ed ispettori di volo; la quantificazione di tali attività è indicativamente riassunta come segue:

✓ aeroporti certificati nel 2004	19
✓ numero di audit di certificazione effettuati nel 2004	160
✓ numero audit di sorveglianza degli aeroporti certificati	25

Va evidenziato il forte sostegno fornito dal settore nell'evoluzione del sistema aeroportuale, ottenuta a conclusione dei processi di certificazione, mediante l'organizzazione e la realizzazione di un percorso formativo in tema di certificazione stessa; tale percorso si è sviluppato con l'attuazione di moduli formativi per i professionisti e gli ispettori di volo di ENAC nonché con la fornitura di corsi per i gestori aeroportuali, con particolare riferimento alle figure dei Post Holders, finalizzati a promuovere una nuova cultura ispirata ai criteri internazionali della sicurezza operativa aeroportuale.

L'iniziativa, nata in collaborazione con Assaeroporti, ha rappresentato un ulteriore momento di confronto con i gestori con evidenti effetti positivi sul sistema aeroportuale; a conclusione di tali corsi si è evidenziato un forte rapporto di collaborazione ed integrazione tra i gestori aeroportuali ed ENAC in materia di safety.

Il percorso formativo interno ha interessato circa 70 professionisti ed ispettori di volo dell'ENAC, sia della sede centrale che delle sedi locali, coprendo totalmente il numero di funzionari coinvolti, o che potrebbero in un prossimo futuro essere coinvolti, nelle procedure di certificazione e/o di sorveglianza sul mantenimento della certificazione.

Sempre in materia di certificazione degli aeroporti si è inoltre fornito il supporto all'attività regolamentare per la redazione della circolare sulla sorveglianza del mantenimento della certificazione, attualmente in fase di consultazione interna.

Altra attività rilevante è stata la gestione delle pratiche relative al rilascio dei nulla osta per la realizzazione di costruzioni che potrebbero costituire ostacolo alla navigazione aerea e delle problematiche connesse agli ostacoli; è attualmente in corso di valutazione la costituzione di una banca dati, collegata con ENAV ed A.M., con la quale gestire l'iter per la valutazione delle numerose pratiche ostacoli che pervengono dall'utenza in un numero indicativo di oltre 2.000 all'anno.

Su tale tema è stato fornito, nel corso dell'anno 2004, il proprio contributo per l'elaborazione della circolare sugli ostacoli alla navigazione aerea, anch'essa in fase di consultazione interna dopo la revisione conseguente all'entrata in vigore della legge 265/ 2004.

Particolare rilievo è stato dato nel corso del secondo semestre del 2004 al problema delle *runway incursions* con la costituzione di un Gruppo di lavoro dell'ENAC al fine di analizzare le raccomandazioni dell'European Action Plan, compilato da esperti delle più rappresentative organizzazioni europee di settore.

Tale Action Plan ha come obiettivo quello della pianificazione di attività raccomandate per raggiungere una uniforme applicazione degli standard ICAO sugli aeroporti, demandando alle Autorità nazionali, responsabili della safety regulation e dell'oversight, il compito di decidere la strategia e le modalità di implementazione, prevedendo il più ampio coinvolgimento possibile delle parti interessate, quali gli aerodrome operators, i service providers e gli operatori aerei.

A tal proposito si chiarisce che il livello di sicurezza conseguito dai sistemi è associato alla definizione di standard di sicurezza elevati ed alle verifiche di conformità a questi standard che avviene con il procedimento di certificazione; l'obbligo di certificazione è specificamente previsto nell'Annesso 14 dell'I.C.A.O. e rappresenta un passaggio fondamentale per garantire elevati livelli di sicurezza, tanto che oltre a costituire un obbligo internazionale è ritenuto essenziale nell'European Action Plan per la prevenzione delle intrusioni in pista di volo.

Il Gruppo di lavoro sopra richiamato ha concluso la prima fase dei propri lavori individuando le azioni necessarie per l'implementazione delle raccomandazioni dell'Action Plan e predisponendo una pianificazione delle attività per il 2005 che prevede:

- ✓ entro marzo 2005 il compimento delle attività, generalmente omogenee, per le quali si è in ritardo e comunque richiedenti tempi brevi per la loro elaborazione;
- ✓ entro giugno 2005 la predisposizione del regolamento sul Safety Management System (SMS) e delle attività che richiedono tempi più lunghi di attuazione o comunque collegati al SMS; tale data è stata scelta anche al fine di consentire agli utenti l'adeguamento alla normativa entro novembre 2005 conformemente alle previsioni ICAO;
- ✓ entro novembre 2005 la conclusione delle attività, individuate puntualmente nel rapporto del Gruppo di lavoro.

Ufficio Pianificazione Aeroportuale

Nel settore della pianificazione aeroportuale l'A.I.A. ha svolto ampia attività che ha interessato principalmente le seguenti tematiche:

Finanziamenti per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

L'azione dell'Area si è focalizzata in via prioritaria ad una implementazione di un sistema di monitoraggio organico e costante degli interventi di potenziamento e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, finanziati con leggi ordinarie nazionali, risorse aree depresse (legge 208/98 – Del. CIPE 142/99), fondi PON Trasporti 2000-2006 e POR, monitoraggio necessario al fine di poter

- ✓ verificare il rispetto dei tempi, dettati in particolare dall'Unione Europea in forma cogente,
- ✓ attivare tempestivamente conseguenziali azioni correttive in relazioni ad eventuali criticità riscontrate,
- ✓ acquisire elementi utili per procedere ad una coerente pianificazione di nuovi interventi infrastrutturali.

La verifica è stata incentrata inizialmente sulle opere aeroportuali, per le quali ENAC ha una responsabilità diretta, sia in termini di finanziamento (fondi PON e risorse ordinarie statali quali fondi di cui alla legge 135/97), che di vigilanza sui lavori.

Una prima parziale verifica è stata poi estesa anche alle opere principali finanziate con fondi regionali, quali finanziamenti POR 2000/2006, delibere CIPE risorse per aree depresse, in relazione alla significatività che il completamento delle opere previste riveste nei riguardi del potenziamento ed adeguamento degli aeroporti meridionali alle prospettive di sviluppo del traffico aereo, nonché alla sicurezza del trasporto aereo.

Inoltre, nel corso dell'anno 2004, l'attività relativa alla pianificazione di opere aeroportuali da finanziare con fondi pubblici si è incentrata inoltre nella individuazione, mediante la applicazione di criteri e parametri oggettivi previsti dal Complemento di Programmazione del PON Trasporti 2000-2006 concordati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'Unione Europea, di ulteriori interventi prioritari di potenziamento degli aeroporti meridionali, da finanziare con ulteriori fondi assegnati e pari a 55 milioni di euro, derivanti dalla **"premieria"** assegnata ad ENAC dalla Unione Europea stessa il cui iter si è perfezionato con le disposizioni del Consiglio di Amministrazione nel mese di aprile 2005.

Piani quarantennali per la gestione totale degli aeroporti

In via prioritaria, nel corso del 2004 l'AIA ha concorso, congiuntamente all'Area gestioni aeroportuali, all'individuazione di criteri generali, necessari per consentire un esame e valutazione obbiettiva dei Programmi di intervento quarantennali, comprensivi di piano degli investimenti e di piano economico-finanziario, presentati dalle Società di gestione ai fini dell'ottenimento della concessione di gestione totale ai sensi del D.M. 521/97: il lavoro si è concluso con la redazione di idonee **"linee guida"**, approvate poi dal Consiglio di Amministrazione di ENAC.

In relazione a tale definizione, nel corso dell'anno si è potuto attivare e concludere la procedura per l'esame dei Piani di interventi quarantennali degli aeroporti di Bologna, Olbia, Cagliari; i rapporti finali prodotti dall'Area hanno consentito al Consiglio di Amministrazione di Enac di poter deliberare in merito alla stipula della convenzione di gestione totale tra ENAC e le Società di gestione interessate.

Inoltre sono iniziate le istruttorie relative ai Piani quarantennali, allegati alle richieste di gestione totale degli aeroporti di Catania, Palermo, Pisa e Lamezia.

Piani di Sviluppo Aeroportuale (P.S.A.)

E' continuata l'attività relativa all'esame ed approvazione dei Piani di sviluppo aeroportuale (Master Plan) predisposti dalle Società di gestione secondo le indicazioni previste dalle "Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuali", emanate in merito da ENAC con lettera circolare n.4820 datata 22.11.2001, nelle varie fasi previste dalle stesse Linee guida (esame ed approvazione preliminare, Studio e Verifica di Impatto Ambientale, verifica di compatibilità urbanistica ex art. 81 DPR 616/77).

Nel corso dell'anno 2004 sono stati completate le azioni relative ai seguenti aspetti:

- ✓ Verifica di Impatto Ambientale del P.S.A. dell'aeroporto di Catania, Bergamo e Pisa.
- ✓ Compatibilità urbanistica del P.S.A. dell'aeroporto di Bergamo;
- ✓ Attivazione della procedura di verifica di compatibilità urbanistica del P.S.A. dell'aeroporto di Pisa.

Inoltre nell'anno 2004 è iniziato l'esame, relativo alle proposte di PSA per gli aeroporti di Olbia, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Venezia e Cagliari: l'iter approvativo, che comprende incontri e richieste di integrazioni, è ancora in corso.

L'Area ha inoltre redatto direttamente con il proprio personale professionista i Piani di sviluppo degli aeroporti di Roma Urbe e di Bresso, gestiti direttamente da Enac.

Nell'ambito della partecipazione dell'Ente al Consorzio per la costruzione delle infrastrutture dell'Iraq, l'Area ha partecipato con un proprio professionista alla redazione del Piano Nazionale Trasporti dell'Iraq (I.T.M.P.).

Infine l'Area ha valutato gli studi di fattibilità relativi alle ipotesi di realizzazione dei nuovi aeroporti di Agrigento Valle dei Templi, della Basilicata e di Benevento.

Legge n. 135/97 - Art. 17

Sono stati esaminati, con richiesta di adeguamenti ed integrazioni, ed approvati i piani di attuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, di adeguamento e di implementazione delle infrastrutture aeroportuali, predisposti dalle Società di gestione dei principali aeroporti nazionali in regime di gestione ancora parziale e finanziati con i fondi previsti dall'art. 17 della legge 135 /97 (fondi derivanti dagli introiti dei diritti aeroportuali)

L'azione di AIA si è incentrata in particolare nella verifica del rispetto delle indicazioni di cui alla Circolare ENAC APT 03, e conseguentemente l'attenzione è stata finalizzata soprattutto ad una verifica del raggiungimento degli standard previsti dal nuovo Regolamento ENAC per la costruzione ed esercizio degli aeroporti.

In tale ambito di attività, nel corso del 2004 sono stati approvati i piani annuali o pluriennali degli interventi relativi agli aeroporti di Alghero, Ancona, Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Forlì, Lamezia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari, Trapani, Treviso, Verona, per un importo complessivo pari a circa 45 milioni di euro.

Servizio Progetti

Nel settore dei Progetti l'Area Infrastrutture Aeroportuali ha svolto nell'anno 2004 attività consistenti principalmente in:

- a) Espressione di n. 110 approvazioni di progetti di opere aeroportuali per un ammontare totale di oltre 360 milioni di Euro. Tra queste si ritiene di dover menzionare, in relazione alla loro rilevanza tecnica ed economica, quelle relative alle seguenti opere:
 - ✓ Aeroporto di Milano Malpensa, Terminal T1, potenziamento smistamento bagagli di importo pari a €. 39.768.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Comiso, opere relative al nuovo aeroporto per un importo di €. 36.594.291,20;
 - ✓ Aeroporto di Milano Linate, centrale di cogenerazione per l'importo di €. 27.000.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Cagliari, riqualifica della pista di volo stimata €. 25.809.065,00;
 - ✓ Aeroporto di Crotone, potenziamento ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali per complessivi €. 11.538.710,90;
 - ✓ Aeroporto di Venezia, riprotezione presidio VV.F. e nucleo elicotteri per complessivi €. 11.384.579,07;
 - ✓ Aeroporto di Venezia, percorso assistito per complessivi €. 11.371.783,67;
 - ✓ Aeroporto di Roma Fiumicino, nuovo edificio uffici per un importo di €. 10.875.487,56;
 - ✓ Aeroporto di Pescara, opere di adeguamento e potenziamento per complessivi €. 10.680.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Brindisi, ampliamento ed adeguamento dell'aerostazione per un importo di €. 10.384.080,00.

b) Rilascio di n. 43 certificati di collaudo tecnico amministrativo di opere e di forniture aeroportuali per un importo complessivo di circa 170 milioni di Euro. Tra questi si segnalano per la loro rilevanza quelli relativi alle seguenti opere:

- ✓ Aeroporto di Milano Malpensa, struttura manutentiva di importo pari a €. 39.754.568,45;
- ✓ Aeroporto di Bologna, prolungamento della pista di volo per un importo di €. 22.606.500,22;
- ✓ Aeroporto di Venezia, piazzali sosta aeromobili, 2° stralcio per complessivi €. 17.232.489,70;
- ✓ Aeroporto di Venezia, impianto smistamento bagagli per complessivi €. 15.312.364,58.

c) Rilascio di n. 4 certificati di collaudo statico, tra i quali si ritiene di dover segnalare quello relativo alla nuova aerostazione passeggeri di Bari, che si riferisce ad opere strutturali di importo pari a €. 11.806.580,64.

d) Rilascio di n. 48 certificazioni di agibilità di opere aeroportuali e di forniture in opera.

L'Area, su richiesta del Sistema Direzionale di Milano, motivata da carenze dell'organico professionale, ha provveduto frequentemente alle approvazioni di progetti, ai collaudi tecnici amministrativi, ai collaudi statici ed alle agibilità di opere e forniture rientranti nell'ambito di competenza del predetto Sistema.

Inoltre numerose sono state, nel corso del 2004, le attività istruttorie svolte ma non concluse nel corso dell'anno.

Nel settore di attività riguardante gli aeroporti meridionali, dove sono in corso programmi per la realizzazione di opere con il contributo finanziario comunitario, hanno avuto rilievo ed hanno richiesto particolare impegno le attività relative agli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, in relazione al fatto che si tratta di aeroporti in gestione diretta per i quali quindi l'ENAC, e quindi l'Area per gli aspetti di competenza, ha dovuto gestire in diretta procedimenti di affidamento, progettazione e realizzazione propri delle attività di un gestore aeroportuale.

In relazione alle intervenute disposizioni di legge riguardanti la disciplina delle attività già di diretta competenza dell'ENAV, l'Area è venuta ad essere coinvolta anche nel settore di attività riguardante la progettazione e la realizzazione di opere ed impianti di assistenza al volo.

Sono stati inoltre avviati studi preparatori per una più efficace regolamentazione delle attività di collaudo ed agibilità e si sono anche avviate, in sintonia con il generale disegno di ristrutturazione dell'Ente, le fasi preparatorie per una più efficace ripartizione dei compiti assegnati all'Area e per lo sviluppo di nuovi settori di attenzione in campo aeroportuale, anche per pervenire all'emanazione delle necessarie norme regolamentari.

Servizio Costruzioni.

Nel corso del 2004 è proseguita l'attività di alta vigilanza che il Servizio Costruzioni svolge su tutti i lavori che vengono eseguiti nell'ambito degli aeroporti demaniali, ponendo particolare attenzione alla realizzazione delle grandi opere di ricettività passeggeri, il cui quadro aggiornato risulta essere il seguente:

- ✓ aeroporto di Albenga - nuova aerostazione passeggeri ultimata ed in corso di collaudo.
- ✓ aeroporto di Ancona - ampliamento dell'aerostazione passeggeri (opera ultimata ed in esercizio, salvo modesti lavori di completamento).
- ✓ aeroporto di Bari - nuova area terminale (aerostazione passeggeri, viabilità e parcheggi) in corso di costruzione.
- ✓ aeroporto di Bologna - ampliamento dell'aerostazione passeggeri mediante un collegamento tra i corpi esistenti (opera in corso di esecuzione).