



**ENAC**  
Autorità per l'Aviazione Civile

# Rapporto e Bilancio Sociale

 **ENAC**  
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

# 2020



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

# DOCUMENTO DI SINTESI

---

---

Rapporto e Bilancio Sociale 2020

---

---

*Roma, 20 luglio 2021*

# INDICE

 L'Istituzione	7
 La Safety	13
 La Security	19
 Gli Aeroporti	21
 La Regolazione economica	25
 La Regolazione dello spazio aereo	31
 L'Ambiente	32
 L'Attività internazionale	36

# RAPPORTO E BILANCIO SOCIALE 2020

## Introduzione

---

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

Il Rapporto e Bilancio Sociale 2020, pubblicato anche in inglese, racchiude gli interventi istituzionali del vertice dell'Ente, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dell'Avvocato Generale dello Stato, i principali dati di traffico, un Focus dedicato alle azioni messe in campo dall'ENAC nella gestione dell'emergenza, le schede del Bilancio Sociale (composto da **8 aree tematiche**, l'Istituzione, la Safety, la Security, gli Aeroporti, la Regolazione economica, la Regolazione dello spazio aereo, l'Ambiente e l'Attività internazionale, suddivise in **26 schede**) di cui, in questo documento, si tracciano i dati principali.

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

## Focus: La gestione della pandemia da Covid-19 nel 2020

---

Il 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione della pandemia da COVID-19 che fin dal mese di marzo ha avuto profonde ripercussioni sul trasporto aereo in tutto il mondo. In Italia dopo una prima chiusura ai voli provenienti dalla Cina e dalle zone limitrofe, il traffico aereo ha subito una drastica riduzione evidenziata in una prima fase nella domanda da parte dei passeggeri e successivamente nell'offerta dei voli. I vari lockdown, nella prima parte dell'anno, hanno portato, in particolare su alcuni aeroporti nazionali, a un fermo pressoché totale dei voli passeggeri.

L'ENAC, quale Autorità di regolazione e controllo dell'aviazione civile in Italia, ha agito tempestivamente per limitare gli effetti della diffusione pandemica sul settore del trasporto aereo.

Oltre alle attività di regolazione e coordinamento nazionale e al ruolo internazionale svolto, l'attività dell'Ente si è concentrata su una costante informazione ai passeggeri oltre che sul monitoraggio delle compagnie aeree, inviando note di attenzione alla tutela dei passeggeri nel contesto emergenziale.

A causa delle numerose cancellazioni di voli avvenute nel periodo marzo-dicembre 2020, i vettori compagnie aeree hanno ricevuto un numero considerevole di richieste di rimborsi. Su questa problematica l'ENAC è intervenuto in più occasioni per richiamare le compagnie al rispetto delle normative anche per quanto riguarda la materia dei voucher e dei rimborsi ex art. della L. 27/2020. L'Ente ha inoltre assunto una posizione forte in merito alle cancellazioni avvenute dopo il 3 giugno (cessazione del lockdown), informando i vettori che tali cancellazioni sarebbero state considerate "volontarie" e quindi sanzionate ai sensi del Reg. (CE) n. 261/2004 se i diritti dei passeggeri non fossero stati rispettati.

A riguardo, l'ENAC ha inviato segnalazioni all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) per valutare alcune attività dei vettori che potevano dare luogo a politiche commerciali scorrette.

In tale contesto, l'ENAC ha regolarmente pubblicato sul proprio sito internet, nella sezione COVID-19, informative dedicate ai passeggeri.

## Dati di traffico

---

Nel corso del 2020, il traffico aereo è stato fortemente condizionato dalla crisi innescata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 che ne ha causato una forte contrazione, in linea con quanto registrato nel resto del mondo.

Sono stati **52.759.724 i passeggeri** transitati negli aeroporti italiani nel 2020, tra traffico nazionale e internazionale, con un decremento **rispetto al 2019 del -72,5%**. Il traffico nazionale, con i suoi 25 milioni

di passeggeri ha registrato una diminuzione più moderata, -61,1%, rispetto al traffico internazionale, -78,3%, con un totale di circa 27.700.000 passeggeri.

A seguire i numeri principali.

#### *Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale 2020 (linea e non di linea)*

	2020	Var. % 2020/2019
<b>Passeggeri</b>	52.759.724	-72,5
<b>Movimenti</b>	551.071	-61,8
<b>Cargo (tonnellate)</b>	803.881,7	-24,2

#### *Scali con maggior numero passeggeri*

	2020	Var. % 2020/2019
<b>Roma Fiumicino</b>	9.754.768	-77,5
<b>Milano Malpensa</b>	7.201.030	-74,9
<b>Bergamo</b>	3.830.163	-72,2
<b>Catania</b>	3.647.860	-64,1
<b>Venezia</b>	2.785.673	-75,8

#### *Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia*

<b>Ryanair</b>	Irlanda	11.836.904
<b>Alitalia</b>	Italia	6.514.570
<b>Easyjet Europe Airline Gmbh</b>	Austria	3.545.247
<b>Wizz Air Hungary Ltd</b>	Ungheria	1.768.945
<b>Volotea, S.L</b>	Spagna	1.609.725

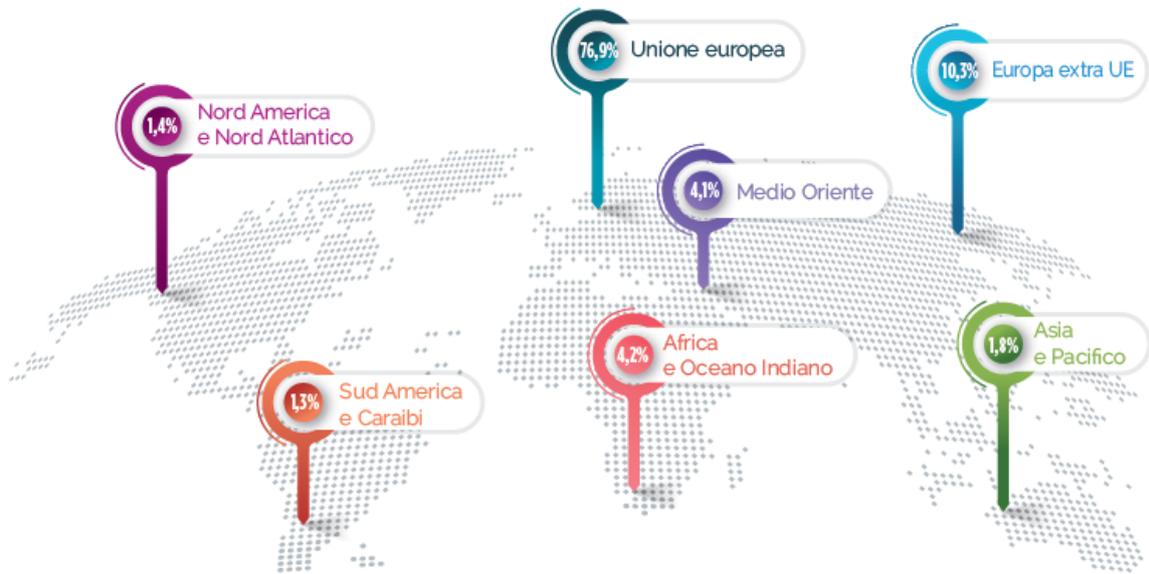
#### *Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico nazionale (solo partenze)*

<b>Alitalia</b>	Italia	4.388.984
<b>Ryanair</b>	Irlanda	4.081.277
<b>Volotea, S.L.</b>	Spagna	1.519.781
<b>Easyjet Europe Airline Gmbh</b>	Austria	1.441.676
<b>Malta Air</b>	Malta	233.700

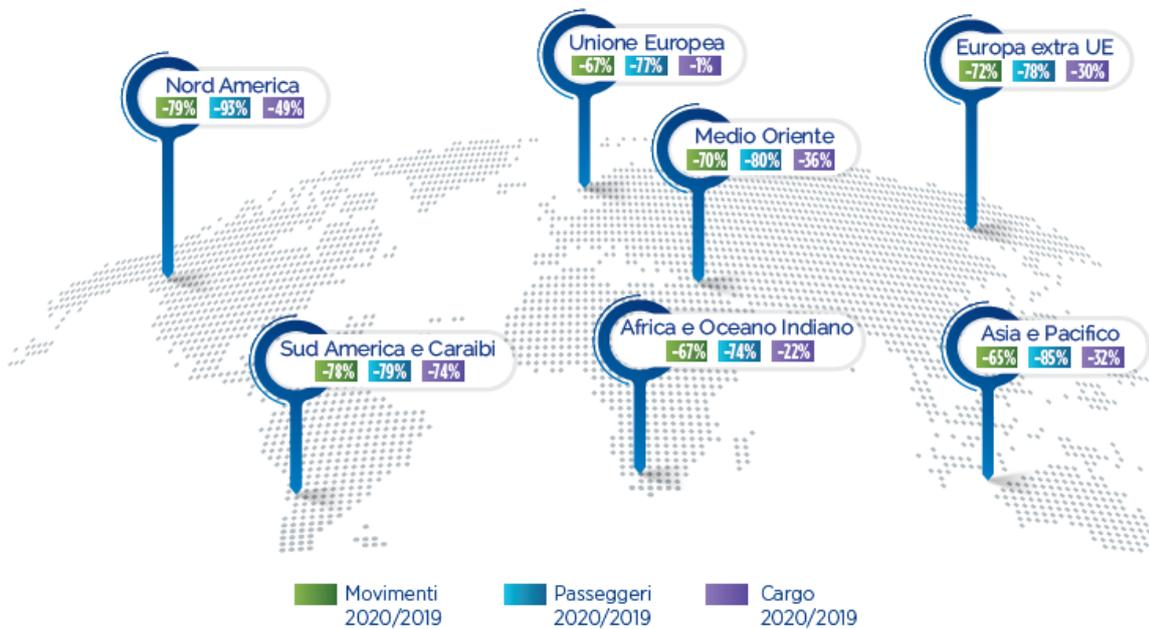
#### *Graduatoria dei primi vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per traffico internazionale (arrivi + partenze)*

<b>Ryanair</b>	Irlanda	7.755.627
<b>Alitalia</b>	Italia	2.125.586
<b>EasyJet Europe Airline Gmbh</b>	Austria	2.103.571
<b>Wizz Air Hungary</b>	Ungheria	1.687.156
<b>Deutsche Lufthansa AG</b>	Germania	1.016.587

Suddivisione passeggeri internazionali per aree continentali di origine/destinazione



Traffico commerciale di linea e non di linea  
Ripartizione per aree geografiche 2020/2019



## Paesi dell'Unione europea - Percentuale passeggeri 2020/2019



L'area tematica denominata 'L'Istituzione' presenta un quadro informativo sulle attività relative alla Mission dell'ENAC, con i dati di organizzazione, risorse umane, risorse finanziarie, Stakeholder, Piano della Performance, Prevenzione della corruzione e Trasparenza, innovazione tecnologica, attività legale, comunicazione e informazione. Di seguito un estratto di alcune delle schede contenute in questa sezione.

## Le risorse umane

---

L'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata per lo svolgimento del proprio mandato istituzionale. Il personale dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2020 è pari a **685 unità**:

- **271 donne** (39,6%)
- **414 uomini** (60,4%)

Distribuzione sul territorio

- **285 Direzione Generale** (41,6%)
- **115 Direzioni Operazioni** (16,8%)
- **285 Direzioni Aeroportuali** (41,6%)

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

## Le risorse finanziarie

---

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

Il totale generale è di **154.476.782,00** Euro ripartiti in Finanziamenti pubblici (25.500.000 di Euro) e Entrate ENAC (128.976.782 Euro).

## La tutela dei diritti del passeggero e la qualità dei servizi aeroportuali

---

### *Diritti dei Passeggeri*

L'ENAC, quale Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, pone il passeggero al centro della propria mission istituzionale, assicurando la tutela dei diritti e la qualità dei servizi che devono essere garantiti a tutti i cittadini che utilizzano il trasporto aereo per i propri spostamenti.

In tale contesto, il reclamo del passeggero attiva le verifiche dell'Ente per l'accertamento di possibili violazioni, ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti, con l'obiettivo di contribuire al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza anche in un'ottica di prevenzione di futuri disservizi.

La fase di accertamento della violazione, intrapresa d'ufficio o a seguito di segnalazione/reclamo, consiste nell'assumere informazioni, effettuare ispezioni, eseguire rilievi al fine di verificare e documentare l'eventuale infrazione della norma.

I reclami e le segnalazioni all'ENAC sono presi in carico sia a livello locale che centrale al fine di garantirne una gestione strutturata ed efficace. Al termine dei dovuti accertamenti, l'ENAC comunica al passeggero, ai fini della trasparenza, l'avvio del procedimento sanzionatorio o, se del caso, l'archiviazione del reclamo.

Attraverso le informazioni raccolte, l'ENAC individua il volume di reclami/segnalazioni, suddividendoli per categorie, ed effettua un'analisi oggettiva dell'andamento di vettori e gestori nei confronti dei quali l'Ente propone azioni migliorative o eroga eventuali sanzioni pecuniarie, nei casi previsti.

L'ENAC nel 2020 ha gestito oltre 5.000 segnalazioni/reclami.

## ***Diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta***

Al fine di garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi addizionali, l'UE ha adottato regole comuni che prevedono il diritto all'assistenza dedicata in tutti gli aeroporti degli Stati membri per rispondere alle esigenze dei passeggeri PRM. La richiesta di assistenza speciale deve avvenire preventivamente, almeno 48 ore prima della partenza.

Dall'analisi dei dati sulle assistenze PRM erogate sui singoli aeroporti nel 2020 è emerso che, nonostante la contrazione del traffico passeggeri, la percentuale di passeggeri PRM che hanno utilizzato il mezzo aereo è rimasta tendenzialmente stabile rispetto al totale (circa lo 0,60% del totale dei passeggeri che hanno volato).

Riguardo alle assistenze, nonostante l'attenzione costante dell'ENAC, sia a livello nazionale sia internazionale, affinché vengano rispettati i tempi di prenotazione al fine di ottenere un servizio dedicato e di qualità, i dati fanno rilevare ancora un elevato numero di assistenze non prenotate. Questo ha un riflesso sull'attività aeroportuale e sulla qualità del servizio che gestore e vettore possono offrire al passeggero.

## ***Sanzioni***

L'ENAC è l'Organismo responsabile in Italia della corretta applicazione dei Regolamenti (CE) n. 261/2004 e 1107/2006 e ha il potere di irrogare sanzioni amministrative nei confronti dei soggetti inadempienti. Gli importi annuali non hanno diretta corrispondenza con il numero di sanzioni avviate nell'anno di riferimento: il processo sanzionatorio è infatti articolato in diverse fasi che hanno inizio con l'accertamento, segue poi una fase interlocutoria durante la quale il vettore ha la possibilità di presentare scritti difensivi/richiedere audizione/pagare in misura ridotta (obblazione). A seguire la fase dell'ordinanza d'ingiunzione di pagamento o di archiviazione. Nel caso di ingiunzione di pagamento il vettore/gestore aeroportuale può non pagare e non reagire e si passerà quindi all'iscrizione a ruolo per l'esecuzione forzata oppure il vettore può impugnare il provvedimento dell'Ente in tribunale dove si possono percorrere fino a tre diverse fasi del giudizio. Nel caso di accertata violazione della normativa europea il passeggero viene informato, per trasparenza, dell'avvio del procedimento sanzionatorio. Nel 2020 per le sanzioni irrogate per violazioni del Reg. (CE) n. 261/2004 sono state accertate entrate per 313.333,26 euro.

## ***Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto***

Il progetto ENAC "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto", ideato per facilitare il viaggio aereo alle persone autistiche, si inserisce nell'ambito delle molteplici attività dell'Ente legate, per mandato istituzionale, alla tutela dei diritti dei passeggeri e delle persone con disabilità.

Il progetto, avviato nel 2015, è frutto dell'attività condivisa tra l'ENAC, Assaeroporti e le principali associazioni di settore.

L'iniziativa è finalizzata a fornire alcune semplici raccomandazioni rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti autistici ad accettare serenamente il loro viaggio, permettendo loro, attraverso un iter individuato dall'ENAC in coordinamento con le società di gestione, di poter visitare anticipatamente la realtà aeroportuale.

Gli aeroporti che aderiscono all'iniziativa sono:

- Bari - Aeroporti Di Puglia
- Bologna - Aeroporto Di Bologna
- Milano Bergamo - Sacbo
- Olbia - Geasar
- Roma Fiumicino - Adr
- Roma Ciampino - Adr
- Milano Malpensa - Sea
- Milano Linate - Sea
- Napoli - Gesac
- Venezia - Save
- Firenze - Toscana Aeroporti
- Pisa - Toscana Aeroporti
- Trapani - Airgest
- Torino - Sagat
- Catania - Sac
- Verona - Aeroporto Valerio Catullo Di Verona Villafranca
- Cagliari - Sogaer
- Genova - Aeroporto Di Genova

## ***L'attività di audit***

Attraverso gli audit combinati "Qualità dei servizi aeroportuali e attività di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)", l'ENAC esamina gli elementi che concorrono al miglioramento continuo dei servizi che i gestori aeroportuali forniscono ai passeggeri: la conformità dell'organizzazione alla normativa nazionale e internazionale, l'efficacia delle procedure, l'adeguata formazione del personale dedicato all'assistenza dei PRM, lo stato delle infrastrutture.

Gli audit sono finalizzati a contribuire al miglioramento dell'efficienza organizzativa e operativa dei soggetti vigilati.

Le osservazioni e gli eventuali rilievi riscontrati consentono di individuare in tempo utile la possibilità di intervenire per correggere le criticità che possono inibire il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Nel corso degli audit vengono analizzati i Sistemi di Gestione Qualità adottati dai gestori aeroportuali, nonché la loro capacità nel prevenire ed eliminare le eventuali non conformità riscontrate. La valutazione dei dati presentati all'ENAC è propedeutica all'approvazione del Piano della Qualità inserito nel Contratto di Programma.

Nel 2020, a causa delle restrizioni imposte per il contenimento della pandemia da COVID-19 e della conseguente contrazione del traffico e dell'operatività degli aeroporti, l'attività di audit combinati sulle società di gestione aeroportuale ha subito un rallentamento, consentendo l'effettuazione di un solo audit sull'aeroporto di Torino, concluso nel mese di ottobre 2020.

## ***Carte dei Servizi del gestore e del vettore***

Le Carte dei Servizi del gestore e del vettore, il cui obbligo di redazione è previsto, rispettivamente, dall'art. 705 e dall'art. 783 del Codice della Navigazione, vengono approvate annualmente dall'ENAC e assicurano il corretto controllo del trend di miglioramento degli obiettivi di qualità presentati dai gestori e dai vettori.

Le Carte dei Servizi hanno lo scopo di fornire informazioni, a cadenza annuale, sia sul livello di qualità dei servizi erogati nell'anno in corso sia sugli obiettivi di miglioramento per l'anno successivo in un'ottica di piena trasparenza.

Nel 2020, le rilevazioni di qualità effettuate dai gestori e dai vettori hanno subito un'interruzione a seguito della quale l'ENAC, accogliendo la richiesta delle società di gestione e delle compagnie aeree, ha ritenuto opportuno derogare temporaneamente ad alcune delle previsioni delle Circolari ENAC di riferimento GEN-06 e GEN-02A. Tale interruzione avrà altresì una ripercussione sulle Carte dei Servizi.

## ***L'innovazione tecnologica***

---

### ***Servizi, innovazione e sicurezza***

Nel 2020 è proseguito l'impegno dell'ENAC per la razionalizzazione delle infrastrutture tecnologiche e dei servizi ai cittadini e alle imprese di settore con l'obiettivo di rispondere in modo più efficace alle esigenze degli stakeholder.

Nell'ottica dell'innovazione tecnologica della Pubblica Amministrazione, l'ENAC ha attivato nel mese di marzo 2020, attraverso la piattaforma serviziweb.enac.gov.it, un servizio per lo svolgimento dell'esame online finalizzato al conseguimento dell'attestato di pilota APR (droni).

La progettazione ha tenuto conto delle esigenze connesse all'identificazione degli utenti che, per i maggiorenni, è stata prevista attraverso l'autenticazione tramite SPID (Sistema Pubblico di Identità Digitale), mentre per i minorenni (maggiori di 16 anni), il riconoscimento è subordinato a una validazione documentale.

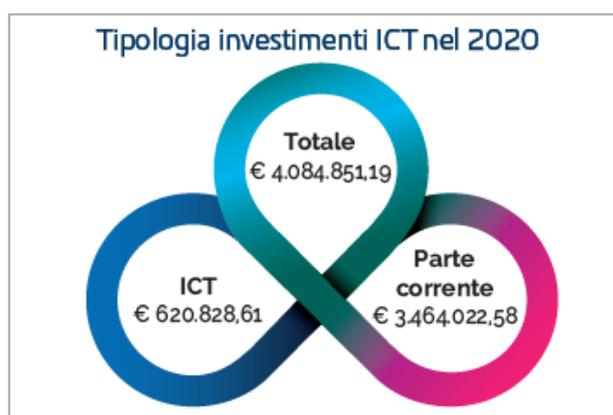
Attestato Pilota APR (operazioni non critiche) Periodo di riferimento: 5 marzo - 31 dicembre 2020	
<b>Registrazione al portale Servizi Web</b>	
Utenti maggiorenni (SPID)	70.200
Utenti minorenni (maggiori 16 anni)	1.731
<b>Totale</b>	<b>71.931</b>
Utenti minori che hanno avviato istanza	1.100
<b>Piattaforma esami APR</b>	
Esami conclusi con esito positivo	46.900
Esami non conclusi	10.970
Esami non superati	125.800
<b>Totale sessioni di esami attivate</b>	<b>183.670</b>
<b>Sito istituzionale (www.enac.gov.it)</b>	
Visite alla pagina Pilota APR (operazioni non critiche)	408.552
Download "Corso online per il conseguimento dell'Attestato di Pilota di APR (operazioni non critiche)"	74.800
<b>Portale Servizi Web (portale di accesso agli esami: serviziweb.enac.gov.it)</b>	
Visitori unici	219.000
<b>Service Desk</b>	
Ticket di Service Desk gestiti	10.700

### Investimenti in Innovazione Tecnologica

Nel 2020 gli investimenti ENAC nel settore ICT sono stati rilevanti e pari a **4.084.851,19 Euro**.

Le attività dell'Ente in ambito IT sono state orientate in modo significativo sia allo sviluppo di servizi online per l'utenza sia all'implementazione di un sistema di smart working (lavoro agile) per il personale ENAC, con l'obiettivo di:

- agevolare, con l'ausilio dell'informatizzazione, la gestione dei procedimenti amministrativi e istituzionali;
- migliorare la qualità e l'efficacia dei servizi offerti ai cittadini e alle imprese;
- ampliare il numero di dipendenti ENAC che utilizzano il sistema di smart working, fornendo postazioni di lavoro sostanzialmente omologhe a quelle presenti in sede che consentono di svolgere l'attività lavorativa a prescindere dal luogo e dal dispositivo mobile che viene utilizzato.



### La sicurezza informatica

Nel mese di luglio 2020, i sistemi informatici dell'ENAC sono stati oggetto di un attacco di pirateria informatica.

L'attacco ha coinvolto macchine server e postazioni di lavoro, ma le tempestive azioni di contenimento del contagio hanno consentito di circoscrivere il fenomeno e di limitare fortemente i danni.

L'ENAC ha attivato tempestivamente un'unità di crisi, intervenendo con le proprie risorse e con il supporto di un team di specialisti di cybersecurity.

Nelle settimane successive all'attacco subito, anticipando alcuni interventi già previsti e studiandone altri, è stata programmata e messa in opera una complessa attività sistemistica che ha consentito di ottenere in tempi particolarmente ristretti un generale potenziamento della sicurezza informatica dell'Ente.

### ***Sito istituzionale - [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)***

Dall'elaborazione delle statistiche raccolte emerge che nel 2020 il sito istituzionale ha raggiunto una platea di circa **1.840.075 visitatori unici (+104,4% rispetto al 2019)**, per un totale di **3.076.690 sessioni (+105,29% rispetto al 2019)**, che esplorano mediamente i contenuti del sito web navigando 3,2 pagine per sessione.

## **La comunicazione e l'informazione**

---

Alcuni numeri relativi alle attività di informazione e comunicazione dell'ENAC durante il 2020.

- **66** comunicati stampa
- **6.000** chiamate gestite dal Numero Verde dell'ENAC 800 898 121
- **9** Patrocini alle iniziative di diffusione della cultura aeronautica
- **250** collegamenti radiofonici con RAI Isoradio
- **70** risposte agli atti di sindacato ispettivo parlamentare

### ***Il sito web istituzionale - [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)***

Il sito web istituzionale dell'ENAC rappresenta uno dei principali strumenti di servizio per un'informazione diretta e puntuale all'utenza, garantendo l'ufficialità nonché l'attualità delle informazioni pubblicate. Realizzato nel rispetto delle Linee Guida per i siti web della PA, risponde ai requisiti previsti in materia di accessibilità e usabilità con l'obiettivo di agevolare la navigazione dei contenuti suddivisi nelle aree tematiche che identificano gli ambiti di attività dell'ENAC, dalla sicurezza aerea ai diritti dei passeggeri, dagli aeroporti al trasporto aereo, dall'ambiente allo spazio aereo.

Nel 2020 si è registrato un notevole incremento di accessi e visualizzazioni rispetto all'anno precedente (**+104,4% visitatori unici rispetto al 2019**), dovuto sia alle esigenze informative connesse all'emergenza sanitaria e alle limitazioni agli spostamenti disposte dal Governo sia all'attivazione di nuove sezioni e servizi all'utenza. Con specifico riferimento alle attività di comunicazione nell'ambito della pandemia, l'ENAC ha tempestivamente garantito la pubblicazione delle informazioni dedicate sia ai passeggeri sia agli operatori e riguardanti le azioni e le misure attuate dall'Ente a sostegno del settore.

### ***Iniziative e campagne di comunicazione istituzionale***

L'ENAC promuove campagne di comunicazione istituzionale con la finalità di sensibilizzare i cittadini/utenti su tematiche di interesse nel settore del trasporto aereo.

Nel 2020 l'Ente, seppur con le limitazioni connesse all'emergenza sanitaria, ha continuato a sostenere attraverso i propri canali di comunicazione e informazione iniziative istituzionali in collaborazione con gli stakeholder di riferimento:

- **Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto**

È proseguita l'implementazione della campagna di familiarizzazione con gli ambienti aeroportuali a favore delle persone affette da autismo che, dal suo avvio nel 2015 sull'aeroporto di Bari, registra l'adesione dei principali scali nazionali.

- **Giubileo Lauretano (8 dicembre 2019 - 10 dicembre 2021)**

L'ENAC, Assaeroporti e Alitalia, con la collaborazione dell'Aero Club d'Italia sono tra le Istituzioni e i soggetti coinvolti nell'organizzazione delle attività del Giubileo Lauretano, concesso dal Santo Padre Papa Francesco, in occasione del centenario della proclamazione della Madonna di Loreto come patrona degli aeronauti, relativamente al "viaggio itinerante" su 20 aeroporti civili nazionali di una statua raffigurante la Madonna di Loreto.

- **Campagna di comunicazione #salvALI**

L'ENAC ha aderito anche nel 2020 alla campagna #salvALI a sostegno del Fondo Emergenza Voli, grazie al quale la Fondazione Flying Angels Onlus assicura tempestivamente il trasporto aereo di bambini gravemente malati che non possono essere curati nel proprio Paese o di equipe mediche che partono per missioni chirurgiche nei Paesi in via di sviluppo. La campagna, che ha ricevuto il patrocinio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, grazie al supporto di ENAC e Assaeroporti è stata diffusa, oltre che su canali di comunicazione nazionale, anche all'interno degli aeroporti italiani.

### **Canali social**

Con l'obiettivo di instaurare nuove modalità di interazione e partecipazione, l'ENAC ha implementato i propri spazi di social networking, non solo per informare e comunicare in maniera ancora più diretta ed efficace, ma anche per rafforzare una relazione di fiducia, ascoltando e monitorando il livello di soddisfazione dei cittadini/utenti.

Nel 2020 l'attività di gestione dei canali social ha rappresentato un efficace strumento per poter diffondere ancora di più in maniera costante e capillare le informazioni dell'Ente connesse all'emergenza sanitaria oltre che per la condivisione di news sulle attività dell'ENAC e sui temi più interessanti del settore.

Nel 2020 l'Ente ha infatti ulteriormente incrementato le attività di comunicazione e informazione veicolata attraverso i propri canali social, in particolare:

**Twitter:** @EnacGov utilizzato come strumento di diffusione delle informazioni sulle attività dell'ENAC e sui temi più interessanti del settore;

**Instagram:** @enacgov per condividere immagini e video notizie sulle attività ENAC;

**LinkedIn:** ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per sviluppare e diffondere informazioni e contenuti specifici relativi a attività professionali dell'Ente.

Nel corso dell'anno è inoltre proseguita l'implementazione del palinsesto del canale istituzionale

**EnacChannel su YouTube**, attivo dal 2012 per veicolare un'informazione di servizio il più possibile diretta ed efficace per il cittadino al fine di far comprendere meglio le attività dell'ENAC e il funzionamento di un settore sensibile come quello del trasporto aereo. Nel 2019 sono stati pubblicati su EnacChannel 33 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente.

Sono inoltre stati resi disponibili 42 tra i principali e più significativi servizi estrapolati dalla rassegna stampa radiotelevisiva.

Nel corso dell'anno EnacChannel ha ospitato inoltre dirette streaming di eventi, incontri, workshop organizzati dall'Ente.

### **La sala crisi ENAC**

Nel corso del 2020 la Sala Crisi è stata punto di riferimento per le attività del Comitato operativo della protezione civile finalizzate alla definizione delle misure da adottare per limitare la diffusione dell'epidemia da COVID-19.

Il personale della Sala Crisi è, infatti, stato presente sia alle riunioni del Comitato operativo, sia del Tavolo tecnico scientifico aperto presso il Ministero della Salute dall'inizio della pandemia nel mese di gennaio 2020, in presenza o da remoto, collaborando con i soggetti istituzionali e con gli aeroporti, al fine di raccordare le richieste e le informazioni necessarie per supportare l'attività emergenziale tra ENAC, la Protezione civile, il Ministero della Salute e l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le principali attività del CMT ENAC nel corso del 2020 hanno riguardato:

- **19 esercitazioni di cui 17 aeroportuali e 2 complesse;**
- **160 emergenze gestite di cui 120 connesse alla pandemia da COVID-19;**
- **58 eventi aeronautici.**

Con Safety si intende l'insieme delle attività e delle azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato. Essa costituisce, pertanto, una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale dell'aviazione civile.

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

A seguire un estratto dei dati relativi alla safety analizzati nel Bilancio Sociale 2019.

## State Safety Programme - SSP

Per garantire che le azioni degli Stati siano volte al massimo livello di sicurezza possibile dell'aviazione civile, l'Annesso 19 dell'ICAO prevede, per gli Stati contraenti, l'obbligo di elaborare un programma nazionale definito State Safety Programme (SSP). In Italia l'SSP (tradotto come "Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile") è alla quarta edizione ed è governato da un Comitato di coordinamento di alto livello, presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC, su delega del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Executive Accountable. Il Comitato, che si riunisce periodicamente, svolge un importante ruolo di guida e indirizzo sulle materie riguardanti la safety dell'aviazione civile italiana; ne fanno parte l'ENAC, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), l'Aeronautica Militare, l'ENAV e l'Aero Club d'Italia.

## Wildlife strike

Per wildlife strike si intende l'impatto tra un aeromobile e uno o più volatili o altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi sia in termini di sicurezza della navigazione aerea sia di costi economici correlati all'evento.

Da un'analisi generale dei dati in possesso dell'ENAC, pur se ancora parziali per il 2020, poiché devono essere ancora confrontati e integrati con i dati raccolti dai gestori aeroportuali, soggetti responsabili del controllo del rischio di wildlife strike in aeroporto e il cui ambito di risk management riguarda gli impatti avvenuti al di sotto dei 300 piedi, risulta che nel 2020, con la forte contrazione dei voli, anche il numero di eventi wildlife si è ridotto in proporzione.

ANNO	Impatti totale	Impatti < 300 ft	Impatti > 300 ft	Impatti con danni	Impatti multipli	Impatti con ingestione	Impatti con effetto sul volo
2010	942	733	209	25	124	23	24
2011	882	803	79	37	143	17	26
2012	1.048	960	88	46	121	37	30
2013	1.096	982	114	25	179	13	22
2014	1.084	961	123	26	121	8	12
2015	1.299	940	359	51	98	24	39
2016	1.313	998	315	52	91	36	37
2017	2.034	1.730	304	37	132	95	33
2018	1.770	1.484	286	53	102	121	46
2019	2.095	1.761	334	209	117	116	80
2020*	807	644	163	23	30	44	34

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

### **Advanced Air Mobility (AAM)**

Le tecnologie in evoluzione, in particolare la robotica e l'Intelligenza Artificiale (AI), stanno guidando verso l'automazione i lavori più tradizionali. Il mondo industriale del trasporto aereo e il più complesso sistema dell'aviazione si stanno aprendo a questi scenari, in tale ottica è fondamentale prenderne coscienza e rafforzare la formazione delle Istituzioni, dell'Autorità e dei soggetti interessati perché possano essere volano in quest'epoca di cambiamento.

Se l'industria del trasporto e, di conseguenza, i relativi progetti di infrastrutture e innovazione tecnologica cambieranno nel giro di un decennio, i Paesi e le aziende che rimarranno concentrati su modelli di tecnologia più tradizionale saranno impreparati a far fronte ai nuovi tipi di domanda.

La diffusione di modelli di "smart city", "smart economy" e persino "smart governance", dove nel termine "smart" si racchiudono i concetti di migliore qualità di vita e minor impatto ambientale, grazie all'utilizzo intelligente delle innovazioni tecnologiche, sono già pronti a rivoluzionare il settore del trasporto con l'introduzione, ad esempio, dei **veicoli a guida autonoma (AV)**, dell'intelligenza artificiale, dell'Internet of Things e degli aeromobili a pilotaggio remoto (APR), comunemente chiamati droni.

Lo sfruttamento della terza dimensione porterà notevoli vantaggi per decongestionare le aree urbane e, di conseguenza, le infrastrutture dovranno essere modificate obbligatoriamente per adeguarsi al cambiamento. Quello che adesso appare solo nel nostro immaginario assumerà dimensioni reali attraverso le nuove tecnologie come: strade organizzate con corsie dedicate a tipi specifici di traffico, auto per pendolari, veicoli commerciali, veicoli e velivoli a guida autonoma.

### **Aeromobili senza pilota a bordo (Unmanned)**

In esito alla pubblicazione dei Regolamenti (UE) 945/2019, 947/2019 e 746/2020, a partire dal 31 dicembre 2020, è applicabile la normativa europea relativa ai sistemi aeromobili senza equipaggio, rimanendo responsabilità degli Stati membri quanto previsto nell'art. 18 del Reg. (UE) n. 947/2019.

La novità di maggiore rilievo introdotta dal nuovo regolamento è il passaggio da un concetto di rischio basato principalmente sulla massa operativa degli Aeromobili a pilotaggio remoto (UAV) ad un approccio fondato sul concetto di "rischio delle operazioni" che è indipendente dalla massa operativa del mezzo.

Considerato il nuovo quadro regolamentare creatosi a seguito dell'applicabilità dei regolamenti comunitari, l'ENAC nel 2020 ha elaborato il Regolamento UAS – IT, al fine di disciplinare quanto ancora di competenza degli Stati membri, vale a dire le operazioni condotte con UAS privati o di Stato che ricadono nell'articolo 2 comma 3(a) del Reg. (UE) n. 1139/2018, e quanto non rientrante nei citati Regolamenti (UE).

### **Autorizzazioni Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (UAS)**

Nel 2020 il settore degli UAS è stato in forte espansione e ha comportato:

- **906** valutazioni di dichiarazioni di Operatori SAPR (UAS) per operazioni specializzate non critiche (dal 01.01.2020 al 29.02.2020);
- **530** pubblicazioni di dichiarazioni Operatori SAPR (UAS) per operazioni specializzate in scenari Standard (dal 01.01.2020 al 29.02.2020);
- **11** emissioni di Permessi di Volo per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg;
- **9 lettere** di Autorizzazione per Ricerca e Sviluppo;
- **7** lettere di Autorizzazione per Scenari non Standard;
- Varie consulenze nel settore dei droni;
- Partecipazione ai lavori dei gruppi ICAO, EASA e JARUS.

## La sorveglianza delle imprese

---

Le attività di sorveglianza, in accordo agli standard normativi nazionali e internazionali, vengono svolte dall'ENAC, sulla base di un **Programma Nazionale di Sorveglianza**, attraverso due principali tipologie di attività:

- **audit**, consistono in verifiche ispettive, programmate e non programmate, condotte sull'organizzazione, sulle infrastrutture, sul personale, sulle attrezzature, sulle documentazioni,

sulle procedure, sui processi e sui prodotti, al fine di verificare la rispondenza ai requisiti di certificazione e le effettive condizioni di svolgimento dei processi tecnici e/o operativi.

- **ispezioni**, consistono in verifiche cosiddette “deep cut” su un determinato argomento o attività, sia a terra che in volo, programmate e non programmate, eventualmente anche senza preavviso.

Principali attività di sorveglianza nel 2020 in termini di **audit e ispezione** sono riportate nella tabella a seguire:

Principali attività di sorveglianza in termini di numero di Audit/Ispezioni effettuati (on site/desktop - remote)	2020
Aeroporti (Reg. UE n. 139/2014 e Reg. ENAC)	213
AMO F - Impresa di manutenzione secondo Parte M Capitolo F	36
CAMO - Impresa gestione navigabilità continua secondo Parte M Capitolo G (Settore Trasporto commerciale)	106
CAMO - Impresa gestione navigabilità continua (Settore Trasporto non commerciale)	97
AOC - Operatore trasporto aereo commerciale	222
CVRP - Centro Verifiche Ripiegamento Paracadute	11
ATO - Aircraft Training Organisations (Organizzazioni certificate di Addestramento Piloti)	251
SPO HR - Impresa Operazioni specializzate ad Alto Rischio	42
SPO DeC - Impresa Operazioni specializzate	9
COAN - Organizzazioni per operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel Reg. (UE) n. 965/2012 (es. Antincendio)	29
ATM/ANS (ANSP) - Fornitori di servizi alla navigazione aerea	22
Laboratori Prove Tecnologiche	4
DTO - Declared Training Organisations (Organizzazioni Dichiarate di Addestramento Piloti)	27
AMO Part 145 - Imprese di manutenzione secondo Parte 145	184
AMTO Part 147 - Imprese di addestramento secondo Parte 147	31
POA F - Impresa di produzione secondo Parte 21 Capitolo F	3
POA G - Impresa di produzione secondo Parte 21 Capitolo G	103
APR - Centri di addestramento piloti di droni	7
FSTD - Flight Simulation Training Devices Qualificati dall'ENAC	36

Principali attività di sorveglianza in termini di numero di Audit/Ispezioni effettuati (on site/desktop - remote)	2020
FAA - Imprese di manutenzione secondo FAR Part 145 sul territorio italiano	20
TCCA - Imprese di manutenzione secondo CAR 573 sul territorio italiano	9
ATCO	6
Ispezioni di Rampa	289
Ispezioni SANA	18
Ispezioni ACAM	93

Ispezioni aeroportuali 2020	
Safety	906
Handling	899
Security	967
Security (Nucleo Centrale Ispettivo)	13
Handling (Nucleo Centrale Ispettivo) - Audit	26
Carta diritti e qualità dei servizi	586
Qualità dei servizi (monitoraggi)	1.969
Sanzioni avviate per infrazioni al Reg. (CE) n. 261/2004 (verbalì)	275

## La sorveglianza delle imprese Fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP)

L'ENAC svolge attività di sorveglianza, in accordo ai regolamenti e alle norme di implementazione (IR –Implementation Rules) emanati dall'UE, anche sulle imprese che forniscono i servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS).

Così come avviene per le organizzazioni certificate negli altri settori dei domini aeronautici, tali attività sono svolte sulla base di un Programma Nazionale di Sorveglianza con audit e ispezioni che l'ENAC attua su:

- fornitori dei servizi ATM/ANS, che includono i servizi: Controllo Traffico Aereo (ATS), Informazioni Volo (FIS), Gestione dei flussi del Traffico Aereo (AFTN), Gestione dello spazio aereo (ASM), Meteorologia Aeronautica (MET), Informazioni Aeronautiche (AIS), Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza (CNS);
- organizzazioni di formazione del personale impiegato nei servizi della navigazione aerea in particolare Controllori di Volo, Meteorologi (Osservatori e Previsori), Operatori del Servizio Informazioni Volo, Personale tecnico dei servizi CNS;
- organizzazioni per la progettazione di procedure di volo strumentale.

Le principali attività di sorveglianza dell'ENAC nel 2020 hanno portato a:

- **19** audit su fornitori di servizi della navigazione aerea
- **8** audit su organizzazioni di formazione del personale (ATCO, FISO)
- **2** audit su organizzazioni di progettazione di procedure di volo

## Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

L'ENAC, in base all'Annesso II del Regolamento (UE) n. 1321/2014, effettua un programma di controllo a campione dello stato di navigabilità della flotta nazionale (Programma ACAM) che è condotto mediante tre possibili tipologie di ispezione: approfondita, di rampa o in volo. Le verifiche sono raggruppate all'interno di elementi chiave di rischio (Key Risk Elements-KRE), definiti dalla normativa applicabile, per poter facilitare l'elaborazione di una strategia per il controllo delle non conformità, anch'esse catalogate in base agli stessi KRE.

**Il numero delle ispezioni effettuate è di 93.**



Nel 2020 le ispezioni effettuate ad aeromobili impiegati da operatori italiani, ma immatricolati all'estero, sono state 16, in linea con l'anno precedente.

## Sorveglianza sugli operatori esteri

### Ispezioni di rampa

Nel 2020 sono state effettuate **289 ispezioni di rampa**, 271 su operatori stranieri che hanno effettuato almeno un atterraggio in Italia.

	Attività ispettive negli ultimi tre anni					
	2018		2019		2020	
	EASA	non EASA	EASA	non EASA	EASA	non EASA
Ispezioni totali	526	289	504	289	224	65
	65%	35%	64%	36%	77%	23%
	<b>815</b>		<b>793</b>		<b>289</b>	
Aeromobili ispezionati	496	277	478	271	189	85
	<b>773</b>		<b>749</b>		<b>274</b>	
Operatori ispezionati	265	158	237	138	64	31
	63%	37%	63%	37%	67%	33%
	<b>423</b>		<b>375</b>		<b>95</b>	
Stati ispezionati	30	44	30	48	35	20

## Le licenze di personale

Nell'ambito delle attività relative alle licenze del personale di volo, nel far fronte alle difficoltà connesse alla pandemia da COVID-19, nel 2020 l'ENAC ha predisposto una serie di provvedimenti per garantire il mantenimento delle licenze aeronautiche e delle certificazioni degli esaminatori. Con l'emissione di 5 Note Informative l'Ente ha regolamentato la proroga delle abilitazioni di piloti ed esaminatori, consentendo a questi ultimi di poter operare anche da remoto.

È proseguito inoltre il processo di sostituzione delle licenze di aliante (SPL) da nazionali ad EASA ed è stata avviata, nel portale servizi on-line, la funzione che ne consente il rilascio iniziale, portando all'emissione di 1.129 licenze in formato completamente elettronico.

La tabella sottostante riporta il numero di licenze, distinte per tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento (Part FCL, JAR, Nazionale) rilasciate nel corso dell'anno.

### Personale di volo

Nel 2020 è proseguita l'attività di conversione e sostituzione delle licenze, certificazioni e autorizzazioni attinenti al personale di volo secondo la normativa comunitaria e più precisamente in applicazione del Reg. (UE) n. 1178/2011 e successivi emendamenti. La tabella riporta il numero di licenze, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e regolamento di riferimento.

Il personale di volo comprende tre categorie con i relativi titoli professionali (art. 732 CdN): comandante, pilota, collaudatore, istruttore; tecnico di volo, tecnico di volo per i collaudi; assistente di volo. **Il numero degli iscritti negli Albi e nel Registro si attesta intorno a 12.000 unità.**

Licenza	REG	Rilasciate nel 2020	Presenti nel data base al 31/12/2020
ATPL (A)	EASA	112	4.484
	JAR	0	508
	NAZ	0	634
ATPL (H)	EASA	20	569
	JAR	0	50
	NAZ	0	41
CPL (A)	EASA	218	2.278
	JAR	0	401
	NAZ	0	794
MPL	EASA	0	60
	EASA	20	962
	JAR	0	67
CPL (H)	NAZ	0	737
	EASA	515	7.760
	JAR	0	1.611
PPL (A)	NAZ	0	3.454
	EASA	32	959
	JAR	0	247
PPL (H)	NAZ	0	488
	EASA	1.129	2.085
	LAPL	8	25
GL	NAZ	0	2.543
CCA	EASA	71	6.819
<b>Totale</b>		<b>2.125</b>	<b>37.576</b>

#### Legenda

**ATPL:** Licenza pilota di linea

**GL:** Licenza pilota aliante

**A:** Aereo

**H:** Elicottero

**CPL:** Licenza pilota commerciale

**PPL:** Licenza pilota privato

**CCA:** Attestazione equipaggio di cabina

**LAPL:** Licenza pilota aeromobili leggeri

**MPL:** Licenza pilota a equipaggio plurimo solamente per velivoli

**SPL:** Licenza pilota di aliante (in base al Reg. UE n. 1178/2011 sostituisce la precedente licenza nazionale GL)

## *Albi/Registro del Personale di Volo*

Attività	2018	2019	2020
Iscrizioni Albo Piloti	185	199	69
Iscrizioni Tecnici di Volo	-	1	3
Iscrizioni Registro Assistenti di Volo	301	493	56
Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro	535	728	180
Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero	93	117	41
Sospensioni iscrizioni agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale	91	75	114
Revoche Sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale	27	42	14
Cancellazione Albi e Registro	1.432	70	63

## La regolazione della Security

Per aviation security si intende il complesso di norme e procedure finalizzate a proteggere l'aviazione civile da atti terroristici. La protezione preventiva viene raggiunta mediante la combinazione di misure di sicurezza, unitamente all'impiego di risorse umane adeguatamente formate e di dispositivi tecnologici finalizzati a prevenire atti, compiuti o tentati, di interferenza illecita.

Nel quadro normativo internazionale, per atti di interferenza illecita si intendono tutte quelle azioni che compromettono la sicurezza dell'aviazione civile, quali ad esempio:

- sequestro illegale di aeromobili,
- distruzione di un aeromobile in servizio,
- presa di ostaggi a bordo di aeromobili o in aeroporti,
- intrusione forzata a bordo di un aeromobile, in un aeroporto o nei locali di una struttura aeronautica,
- introduzione a bordo di un aereo o in un aeroporto di un'arma o dispositivo pericoloso o materiale destinato a scopi criminali,
- utilizzo di un aeromobile in servizio allo scopo di provocare morte, gravi lesioni personali o gravi danni alla proprietà o all'ambiente.

Le misure di aviation security coprono, pertanto, ogni aspetto del trasporto aereo: l'aeroporto, gli aeromobili, i passeggeri, i bagagli, le merci, le forniture per l'aeroporto e di bordo, il personale di sicurezza e le attrezzature. Le misure si applicano a tutti gli aeroporti aperti all'aviazione civile, ai vettori aerei e a tutti gli operatori, coinvolti nella catena di sicurezza, che forniscono beni e servizi negli aeroporti.

Nel corso dell'anno 2020 è proseguita l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di aviation security alle disposizioni adottate a livello europeo, in continua evoluzione.

### ***Procedure di sicurezza per merci e posta trasportate nell'UE da paesi terzi 1acc32***

In materia di security, ai sensi del Reg. (CE) n. 300/2008 e ss.mm.ii., qualsiasi vettore aereo che trasporta merci o posta da un aeroporto di un Paese terzo non elencato alle appendici 6-Fi o 6-Fii per il transito diretto e indiretto o lo scarico in uno degli aeroporti di cui al predetto Regolamento, deve essere designato come «vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un Paese terzo» (ACC3).

In Italia tale designazione, rilasciata dall'ENAC, riguarda, ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 1998/2015 e ss.mm.ii., tutti quei vettori aerei amministrati dall'Italia, comprendenti, oltre agli operatori nazionali, anche alcuni operatori extra-UE assegnati all'Italia dal Reg. (CE) n. 748/2009 e ss.mm.ii.

Nel 2020 tutta l'attività di designazione, comprendente anche i rinnovi, ha risentito chiaramente dell'impatto della pandemia da COVID-19 sul trasporto aereo, per cui i volumi non sono stati elevati come in epoca pre-pandemica.

Nel 2020 si sono, quindi, registrate 9 designazioni di vettori aerei ACC3, in calo rispetto al dato 2019. Tale riduzione è dovuta anche al fatto che l'attività di import della merce è stata probabilmente effettuata attraverso i consueti canali di traffico, con imbarco del cargo avvenuto in aeroporti già inseriti nella Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ed effettuato dai medesimi vettori già designati.

Per quanto concerne i voli che è stato possibile esentare dagli obblighi ACC3, sia sulla base della normativa dell'Unione europea, sia a seguito di analisi del rischio relativa allo specifico volo ed effettuata di volta in volta dall'ENAC, il volume, pari a 10 voli (di cui 8 voli ad hoc e 2 per trasporto merce governativa), si è mantenuto sostanzialmente in linea con i livelli del 2019.

### ***Linee guida per la formazione del personale aeroportuale per il contrasto al traffico di esseri umani***

Nel 2020 l'ENAC ha pubblicato le "Linee Guida ENAC per la formazione del personale in servizio presso gli aeroporti e del personale di volo, in tema di contrasto al traffico di esseri umani", con l'obiettivo di

fornire indicazioni utili agli operatori del settore aereo affinché sviluppino la consapevolezza del fenomeno, acquisendo gli strumenti per riconoscere eventuali casi sospetti di tratta e per allertare le forze dell'ordine.

Le Linee Guida rispondono alle Raccomandazioni ICAO contenute nell'Annesso 9 alla Convenzione di Montreal e testimoniano l'impegno che il mondo dell'aviazione civile, a livello internazionale, ha posto per contrastare questo fenomeno criminale che coinvolge in massima parte soggetti per lo più indifesi e vulnerabili.

Le Linee Guida, che si applicano al personale dell'ENAC in servizio presso le sedi aeroportuali, al personale dei vettori e delle società di handling (check-in e aree di imbarco), al personale preposto ai controlli di sicurezza e al personale di volo, sono il risultato di un proficuo lavoro di collaborazione con il Ministero dell'Interno, Assaereo e Assaeroporti oltre che con i diversi stakeholder che operano nel settore e che hanno offerto un prezioso contributo per individuare i percorsi formativi più efficaci.

## Aeroporti, eliporti, spaziorporto - Pianificazione, progettazione, regolazione

### Pianificazione e programmazione interventi

Nel 2020 sono proseguite le attività connesse con i processi di competenza dell'ENAC volti a dotare tutti gli scali della rete nazionale di una pianificazione e programmazione delle opere necessarie per assicurare la capacità aeroportuale in relazione alle previsioni di crescita del traffico. Se da un lato il 2020 ha visto un numero contenuto di istruttorie condotte su nuovi Master Plan (Piani di Sviluppo Aeroportuale), poiché le principali attività sono state finalizzate ad affrontare la conclusione degli iter approvativi delle compatibilità ambientali e conformità urbanistiche, dall'altro la fase di revisione dei Contratti di Programma ha richiesto un significativo impegno, considerato che gli impatti legati all'emergenza da COVID-19 sul settore del trasporto aereo, nonché l'imprevedibilità dei futuri esiti della pandemia, hanno interessato tutti gli scali nazionali.

#### *I Master Plan (Piani di sviluppo aeroportuali)*

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

Al 2020 la quasi totalità degli scali italiani è risultata dotata di un Master Plan approvato tecnicamente dall'ENAC e interessata, pertanto, dalle diverse procedure ambientali e urbanistiche. Al riguardo si è registrato un ulteriore rallentamento nello svolgimento delle procedure ambientali, anche a causa dei ricorsi che spesso vengono mossi contro gli atti emanati dagli Enti competenti da parte di realtà provenienti dal territorio, in forma singola o associata. A tale riguardo, le procedure di dibattito pubblico, rese obbligatorie per i Piani di Sviluppo Aeroportuale dall'entrata in vigore del DPCM n. 76/2018, dovrebbero consentire di valutare lo scenario di sviluppo con maggior consenso da parte del territorio e dei portatori di interesse in senso lato, prima dell'approvazione del Master Plan.

Si rendono disponibili le tabelle relative ai piani di intervento con le specifiche di orizzonte temporale e gli importi delle opere con aggiornamento al 31 dicembre 2020.

#### *I Piani Quadriennali di Intervento alla base dei Contratti di Programma*

Il persistere delle incertezze legate alla pandemia da Coronavirus e l'impossibilità di delineare, con il livello di affidabilità richiesto, lo scenario evolutivo del traffico nel breve/medio termine (che è sotteso a tutte le scelte di pianificazione), **hanno comportato la necessità di revisionare i programmi di investimento redatti dalle società di gestione**, programmi che, come noto, sono alla base dei Contratti di Programma. Secondo i più recenti studi di settore i livelli di traffico registrati nel 2019 potranno essere nuovamente raggiunti non prima del 2024-2025.

In considerazione di quanto sopra, nel 2020 sono state avviate molteplici istruttorie con le società di gestione per revisionare i Contratti di Programma vigenti o prorogare la validità degli stessi nel caso in cui il 2020 fosse coinciso con l'anno ponte solitamente dedicato alle attività istruttorie propedeutiche alla definizione degli impegni che il gestore assume per il successivo Contratto di Programma. L'istruttoria condotta dall'Ente è stata volta a verificare che gli interventi revisionati garantissero comunque il mantenimento dei requisiti di sicurezza operativa prescritti dalle vigenti normative, nonché il livello di servizio offerto all'utenza. È stato quindi chiesto il mantenimento nella programmazione di tutti quegli interventi volti alla safety e alla security.

Piani degli Investimenti approvati per i quali le società di gestione hanno richiesto la rimodulazione o l'estensione di validità a causa dell'emergenza epidemiologica per il contenimento del COVID-19			
Aeroporto	Gestore	Periodo tariffario	Importo opere (Milioni di EUR)
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	2020-2023	in revisione
Cagliari	So.G.Aer. SpA	2020-2023	29,61
Milano Linate Milano Malpensa	SEA SpA	revisione 2020 ed estensione 2021	60,4 100,6
Napoli	GESAC SpA	estensione 2020-2021	in istruttoria
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	2020-2023	in revisione
Verona Brescia	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	2020-2023	in revisione
Roma Fiumicino	ADR SpA	2017-2021	in revisione
Bari, Brindisi, Taranto, Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	2019-2022	in revisione
Bergamo	SACBO SpA	2017-2020	in revisione
Catania	SAC SpA	2017-2020	in revisione
Olbia	GE.A.SAR. SpA	2019-2022	in revisione
Palermo	GE.S.A.P. SpA	2020-2023	in revisione
Treviso	AERTRE SpA	2019-2022	in revisione

### **La sostenibilità ambientale degli aeroporti**

Al 2020 la quasi totalità degli scali italiani è risultata dotata di un Decreto o di un provvedimento direttoriale di compatibilità ambientale emesso dai Ministeri competenti.

Tali provvedimenti sanciscono la compatibilità ambientale dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, a condizione che si ottemperi a una serie di prescrizioni emanate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo. L'ENAC nell'esercizio del proprio mandato è costantemente impegnato ad assicurare il rispetto dei provvedimenti sopra citati. Al riguardo nel 2020 sono state avviate molteplici verifiche che hanno interessato gli scali di tutto il territorio nazionale, con particolare riguardo al rispetto delle verifiche di ottemperanza dei Decreti Interministeriali e delle Determinazioni Direttoriali emessi negli anni precedenti al 2020.

La stessa attenzione per gli aspetti di sostenibilità ambientale degli aeroporti viene posta in un altro strumento programmatico valutato dall'Ente: il Contratto di Programma. Nell'ambito dei Contratti di Programma vengono redatti i Piani di Tutela Ambientale, secondo le indicazioni della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il Piano di Tutela Ambientale è uno strumento di pianificazione che ha come finalità quella di determinare un miglioramento costante del livello di ecosostenibilità dell'aeroporto che si esplica attraverso il raggiungimento di determinati indicatori ambientali. Nel 2020 l'ENAC, stante il perdurare della situazione emergenziale legata al COVID-19, ha "congelato" gli obiettivi previsti per l'anno in quanto gli stessi hanno risentito in modo significativo, per la loro valorizzazione, del decremento del traffico movimenti e passeggeri.

Particolare attenzione è infine stata posta dall'Ente sull'attività di monitoraggio degli indicatori ambientali previsti nei Piani della Tutela Ambientale relativi all'annualità 2019. Nel 2020 sono stati monitorati 18 aeroporti dotati di Contratto di Programma.

### **Monitoraggio degli Interventi Aeroportuali (MIA)**

Nel 2020 sono proseguite le attività di monitoraggio degli interventi aeroportuali mediante il sistema informatico MIA.

Il sistema consente il monitoraggio dell'avanzamento, temporale ed economico, degli interventi realizzati sulle infrastrutture aeroportuali, in attuazione degli impegni assunti dalle società di gestione nei Contratti di Programma. Il MIA ha come anagrafiche di base quelle relative alle convenzioni aeroportuali, ai Contratti di Programma, ai Piani degli Interventi e agli interventi inclusi in questi ultimi. I Piani degli Interventi presentano in allegato varie schede che ne costituiscono parte integrante, dove sono rappresentati gli interventi, le relative categorie, le previsioni di spesa distinte per anno e la tipologia di finanziamento. Con la decisione del MIT di alimentare il portale "Opencantieri" con i dati del MIA, è divenuto sempre più importante l'aggiornamento continuo in MIA degli interventi, degli Stati Avanzamento Lavori (SAL) e delle somme a disposizione, con riferimento ai Contratti di Programma monitorati.

Nel 2020 sono state implementate le attività di monitoraggio con l'individuazione di casistiche di spesa, sostenute e registrate in bilancio dal gestore, che presentano anomalie procedurali rispetto al previsto iter normativo e di rendicontazione delle opere. Nel corso dell'anno l'ENAC ha effettuato i monitoraggi con consuntivo al 2019 per i seguenti aeroporti.

#### Aeroporti con Contratto di Programma in deroga (consuntivo 2019)

- Milano Linate e Malpensa - SEA SpA
- Roma Ciampino e Fiumicino - ADR SpA
- Venezia - SAVE SpA

#### Aeroporti con Contratto di Programma ordinario sottoscritto ai sensi del D.L. 133/2014

- Bergamo - SACBO SpA
- Bologna - Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA
- Cagliari - SOGAER SpA
- Catania - SAC SpA
- Firenze e Pisa - Toscana Aeroporti SpA
- Genova - Aeroporto di Genova SpA
- Lamezia Terme - SACAL SpA
- Napoli - GESAC SpA
- Olbia - GEASAR SpA
- Palermo - GESAP SpA
- Parma - SOGEAP SpA
- Torino - SAGAT SpA
- Treviso - AERTRE SpA
- Trieste - Aeroporto FVG SpA
- Verona - Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA

#### Investimenti monitorati (consuntivo 2019)

Società di gestione	Aeroporto	PIANIFICAZIONE	MONITORAGGIO
		Esercizio 2019	Consuntivo 2019
		Spesa per Investimenti da Contratto di programma/ Piano degli Interventi approvato	Spesa per Investimenti complessivamente monitorata da Enac
ADR SpA	Roma Fiumicino	€ 376.364.000	€ 224.628.235
ADR SpA	Roma Ciampino	€ 6.662.000	€ 7.530.230
SEA SpA	Milano Malpensa	€ 34.878.000	€ 58.826.387
SEA SpA	Milano Linate	€ 69.611.000	€ 65.922.502
Toscana Aeroporti SpA	Firenze	€ 73.028.330	€ 9.819.595
Toscana Aeroporti SpA	Pisa	€ 20.276.595	€ 8.606.992
AdB SpA	Bologna	€ 29.093.000	€ 18.395.385
GESAC SpA	Napoli	€ 24.400.000	€ 21.104.379
GEASAR SpA	Olbia	€ 16.276.416	€ 7.317.401
GESAP SpA	Palermo	€ 19.132.931	€ 10.388.710
SAGAT SpA	Torino	€ 11.783.000	€ 11.084.633
Aeroporti Friuli Venezia Giulia SpA	Trieste	€ 7.017.745	€ 8.843.157
Aeroporto di Genova SpA	Genova	€ 6.600.000	€ 1.071.940
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Verona	€ 16.320.000	€ 10.960.971
SOGAER SpA	Cagliari	€ 9.201.000	€ 5.530.518
SACBO SpA	Bergamo	€ 50.020.623	€ 32.276.252
SACAL SpA	Lamezia	€ 7.350.000	€ 3.801.859
SAC SpA	Catania	€ 24.205.000	€ 10.372.057
SO.GE.A.P. SpA	Parma	€ 14.100.000	€ 2.533.282
AETRE SpA	Treviso	€ 8.236.257	€ 5.091.857

#### Voli suborbitali - spaziorporto

In ragione del crescente interesse registrato a livello internazionale per le attività dei voli spaziali e nella considerazione che "spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese", il Governo italiano ha inteso promuovere lo sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale, riferito al trasporto di persone e cose mediante speciali veicoli in grado di arrivare ai limiti dello "spazio esterno".

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato l'ENAC quale Autorità competente per lo sviluppo del quadro normativo nazionale in materia di trasporto commerciale suborbitale, con l'Atto di indirizzo MIT n. 354 del 10 luglio 2017.

A seguito di un processo di pianificazione strategica e di selezione dei differenti siti aeroportuali, nonché sulla base di specifici criteri tecnico operativi individuati dall'ENAC, con l'Atto di indirizzo del MIT n. 20 del 9 maggio 2019, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato l'aeroporto di Taranto Grottaglie quale sito per la realizzazione del primo spaziorporto in Italia. In parallelo, avvalendosi degli apporti di personale esperto dell'Ente e di professionalità esterne, provenienti dai diversi settori di interesse (ENAV, ASI, rappresentanti dell'industria nazionale, come ALTEC, e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco), nell'ambito di un gruppo di lavoro interdisciplinare, l'ENAC ha prodotto, nel 2020, una prima versione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti", pubblicata per la consultazione esterna sul sito web dell'Ente, in versione italiana e inglese. Il 6 maggio 2020, inoltre, la preliminare versione del documento è stata presentata, in videoconferenza, a una platea internazionale di esperti del settore, appartenenti alle diverse Autorità dell'aviazione civile europea, in occasione della IV edizione dell'European Commercial Spaceport Forum. Nella consultazione pubblica sono stati proposti circa 140 commenti, dal mondo dell'industria, da soggetti istituzionali e dalle associazioni professionali, nazionali e internazionali. Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti è stato definitivamente pubblicato ed è entrato in vigore il 21 ottobre 2020.

## I finanziamenti comunitari per le infrastrutture aeroportuali

---

L'ENAC, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, provvede alla gestione e all'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici nazionali e comunitari che contribuiscono in particolare a:

- potenziare le infrastrutture aeroportuali;
- creare i collegamenti intermodali e migliorare l'accessibilità degli aeroporti;
- incrementare il livello dei servizi offerti ai passeggeri, garantendo il raggiungimento degli standard internazionali, soprattutto in termini di sicurezza e di qualità;
- promuovere lo sviluppo e l'utilizzo efficiente e sostenibile delle infrastrutture aeroportuali.

In tale contesto, l'ENAC è impegnato nella gestione del Piano di Azione e Coesione (PAC) che, attraverso l'utilizzo di risorse economiche nazionali, sostiene la realizzazione di alcuni interventi prioritari per lo sviluppo del Paese precedentemente inseriti nella Programmazione FESR 2007-2013. Il **PAC assicura la copertura economica di 8 interventi**, per un importo complessivo di **circa 30 milioni di Euro, ripartiti tra gli aeroporti di Bari e di Lamezia Terme**.

Gli interventi sono in corso di completamento/collaudo e si prevede la chiusura della programmazione entro il 2021.

Nell'ambito dei finanziamenti pubblici previsti dal Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture (FSC) 2014-2020, le convenzioni stipulate per gli aeroporti di Cagliari, Olbia e Parma sono in corso di attuazione da parte dell'ENAC, che supporta il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'attività di monitoraggio bimestrale sull'avanzamento fisico, procedurale e finanziario dei progetti finanziati.

Sempre a valere sulle risorse FSC 2014-2020, è stata stipulata, nel corso dell'annualità 2020, la convenzione per il finanziamento degli interventi di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'aeroporto di Reggio Calabria, per la gestione della quale l'Ente ha il ruolo di Beneficiario del finanziamento. L'intervento prevede una partecipazione pubblica per un importo pari a 25 milioni di euro a cui si aggiunge la quota autofinanziata dal gestore di 2,5 milioni di euro.

Infine, per lo sviluppo dell'aeroporto di Abruzzo, è stata stipulata, a valere sulle risorse regionali da Delibera CIPE n. 26/2016, una convenzione di finanziamento tra la Regione Abruzzo, l'ENAC e la società di gestione SAGA SpA per la realizzazione degli interventi di allungamento della pista di volo, sistemazione accessibilità viaria e realizzazione nuovo parcheggio di scambio, adeguamento sismico aerostazione e adeguamenti normativi delle infrastrutture minori e mezzi.

## Compagnie aeree nazionali

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

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

La licenza di esercizio resta valida finché il vettore aereo continua a soddisfare tutte le condizioni che ne hanno consentito il rilascio; l'ENAC verifica il rispetto delle condizioni con particolare attenzione a quelle economico finanziarie. L'ENAC valuta se mantenere la licenza o provvedere alla sospensione o alla revoca della stessa qualora giunga alla conclusione che il vettore aereo non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi.

Il 19 novembre 2020 è stata rilasciata una **nuova licenza** di esercizio passeggeri alla società **EGO Airways SpA**. Nel corso del **2020 sono state sospese** le licenze di esercizio di trasporto aereo rilasciate alla società **Air Italy SpA** e alla società **Ernest SpA**. Il 14 ottobre 2020 è stata **revocata la licenza** di esercizio di trasporto aereo **cargo** alla società **SW Italia SpA**.

### Vettori di categoria A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in **flotta (proprietà/dry lease)** impiegati dai vettori nazionali che, a fine dicembre 2020, risulta essere di **151 velivoli**. Dalla tabella si evince che le compagnie nazionali continuano ad essere attestate sul medio raggio.

Flotte dei vettori di categoria A	2019			2020		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	14	-	-	14	-	-
AIR ITALY	-	8	5	-	3	1
Alitalia CityLiner	15	5	-	15	-	-
Alitalia SAI	-	69	26	-	65	24
Blue Panorama Airlines	-	12	3	-	8	1
Cargolux Italia	-	-	4	-	-	4
Ernest	-	4	-	-	-	-
Ego Airways *	-	-	-	-	1	-
Poste Air Cargo	-	6	6	-	6	6
Neos	3	3	-	2	3	-
<b>Subtotale</b>	<b>32</b>	<b>107</b>	<b>44</b>	<b>31</b>	<b>86</b>	<b>34</b>
<b>Totale</b>		<b>183</b>			<b>151</b>	

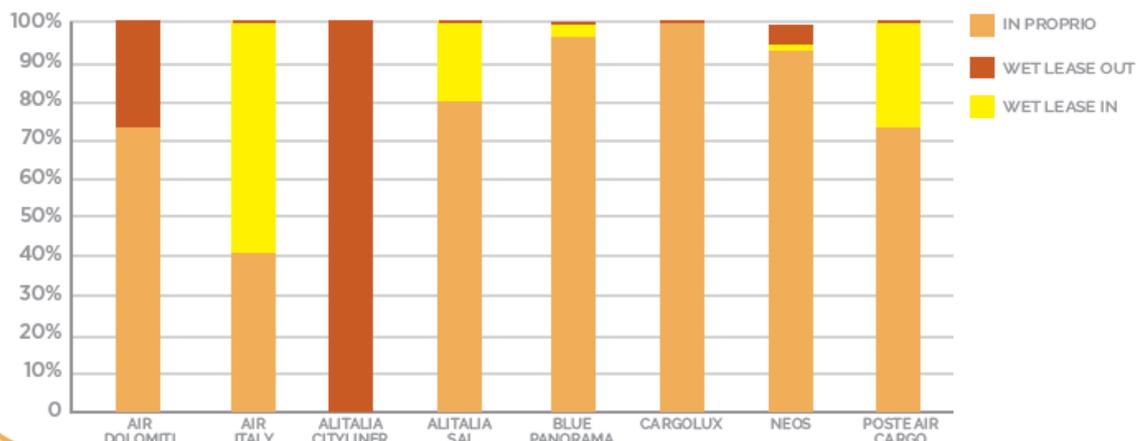
\* Licenza di esercizio rilasciata nel 2020.

### ATTIVITÀ DI VOLO DEI VETTORI DI CATEGORIA A

Nel grafico seguente si evidenzia la situazione dell'attività di volo operata con aeromobili in flotta e in wet lease in, nonché l'attività effettuata in wet lease out, suddivisa per vettore. I dati sono stati elaborati sulla base di quelli reperiti dai piani di volo Eurocontrol, con riferimento al numero di atterraggi effettuati sugli aeroporti italiani.

Per i vettori appartenenti al gruppo Alitalia (Alitalia SAI e Alitalia CityLiner) l'impiego di velivoli in wet lease in o in wet lease out è rilevante nell'ambito delle operazioni infragruppo.

Il vettore AIR ITALY ha svolto la sua attività fino al 25 agosto 2020, data di sospensione della licenza.



### Vettori di categoria B equiparati

Gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2020 dai vettori di categoria B equiparati, nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, sono pari complessivamente a **204** di cui **101 ad ala rotante** e **99 ad ala fissa**.

#### Aeromobili impiegati in attività di trasporto commerciale da vettori di categoria B equiparati



### Vettori di categoria B

Nel 2020 sono state **sospese le licenze** di due imprese (**Aliparma Srl e Butterfly Srl**) e sono state **revocate due licenze** di esercizio (**Aeropa Srl e Pellissier Helicopter Srl**).

Gli aeromobili impiegati a fine 2020 dai vettori di categoria B sono complessivamente 188 di cui **141 ad ala rotante** e **47 ad ala fissa**.

#### Aeromobili impiegati in attività di trasporto commerciale da vettori di categoria B



### Gli accordi aerei con Paesi extra UE

Le Autorizzazioni operative e diritti di traffico relativi ai voli di linea vengono rilasciati dall'ENAC sulla base delle previsioni degli accordi aerei in vigore tra Stati membri e Paesi terzi in materia di servizi aerei. I voli non schedati (charter) vengono autorizzati sulla base del Regolamento ENAC sui servizi non schedati che si effettuano su rotte extra europee.

L'Approvazione tecnica, emessa dall'EASA ai sensi del Reg. (UE) n. 452/2014, costituisce una condizione preliminare all'avvio della procedura di Accreditamento di vettori di Paesi terzi e al successivo rilascio di permessi operativi.

Nel gennaio 2020, prima della crisi pandemica, l'Italia ha svolto un'importante sessione negoziale con **la Repubblica Popolare Cinese** che ha condotto alla stipula di un accordo rilevante con il quale sono stati ampliati in modo significativo i collegamenti Italia-Cina. Nell'anno si è proceduto alla definizione di **2 diversi accordi con l'Ucraina**, che hanno liberalizzato i servizi in terza e quarta libertà, e uno stipulato **con l'Armenia**, al fine di consentire l'avvio di servizi aerei da parte di una nuova compagnia. È stato invece rinviato a data da destinarsi, il negoziato programmato con la **Federazione Russa nei primi mesi del 2020**.

Nel 2020, inoltre, le incertezze dovute alla **Brexit hanno determinato la necessità di un coordinamento costante con le autorità del Regno Unito** per il mantenimento dei collegamenti tra i due Paesi, nel rispetto degli indirizzi politici dei governi nazionali.

La crisi pandemica ha inciso in modo negativo anche sui collegamenti operati in deroga che la legge italiana consente sempre nell'ottica di apertura del mercato.

In una prospettiva di ripresa delle attività aeree, si sono svolte le procedure di selezione pubblica per l'affidamento dei diritti non sufficienti a soddisfare gli interessi delle compagnie richiedenti ed è stata posta in essere un'attività di monitoraggio per verificarne l'effettivo uso.

## Le gestioni aeroportuali

---

Il gestore aeroportuale è il soggetto, contemplato negli artt. 704 e 705 del Codice della Navigazione (CdN), al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale.

La gestione aeroportuale viene rilasciata con provvedimento concessorio adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIt) di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministero della Difesa, nel limite massimo di durata di 40 anni, su proposta dell'ENAC all'esito di selezione effettuata con procedura di gara a evidenza pubblica e subordinato alla sottoscrizione di una convenzione tra gestore ed ENAC.

## I contratti di programma

---

### *Il quadro normativo 2020*

Il 2020 è stato l'ultimo anno di vigenza dei Contratti di Programma stipulati, ai sensi dell'art. 1 comma 11 del D.L. 12 settembre 2014 n. 133, con i gestori degli aeroporti di Bergamo e Catania; tali contratti vanno ad aggiungersi a quelli già scaduti nel biennio 2018-2019, sottoscritti con gli aeroporti di Napoli, Bologna, Torino, Trieste, Genova, Verona, Cagliari, Palermo, Lamezia Terme, Olbia, Pisa e Firenze.

Per nessuno di essi è intervenuto il decreto interministeriale di approvazione, né si è perfezionata la sottoscrizione del rinnovo, così che il solo Contratto che permane ancora in vigore è quello sottoscritto con l'aeroporto di Parma, per il periodo regolatorio 2018-2021.

A tale riguardo, merita evidenziare che avverso il nuovo Schema di Contratto di Programma, deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente il 2 ottobre 2018, sono stati promossi, da più gestori aeroportuali, ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica, per l'inserimento, effettuato dall'ENAC in linea con gli indirizzi espressi da tutte le Amministrazioni di settore, dell'art. 19 relativo alla clausola di rinuncia al contenzioso, in base al quale: "La società, con la sottoscrizione del presente contratto, vista la continuità del presente contratto con gli obblighi precedentemente vigenti in materia di concessione e/o di contratto di programma, rinuncia ad ogni diritto e/o pretesa, di tipo anche tariffario, connessi allo stesso ovvero alla concessione, nonché alle azioni proposte nei giudizi pendenti relative al quadro normativo e regolamentare in applicazione del quale le parti hanno proceduto all'elaborazione del presente contratto e dei relativi allegati".

A fronte di tali ricorsi e, in particolare, nell'ambito di quello promosso dalla Gesac SpA, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto un parere al Consiglio di Stato, che si è espresso nell'Adunanza di Sezione del 18 novembre 2020, affermando, in esito a una dettagliata disamina della giurisprudenza amministrativa, che siffatto articolo di rinuncia al contenzioso eccede, alla luce dei principi del diritto civile, i limiti fisiologici entro i quali la rinuncia può dirsi legittima; di conseguenza il

Consiglio di Stato ha ritenuto fondato il ricorso, il cui accoglimento comporta l'annullamento del contratto, limitatamente alla clausola contestata, salvo il potere dell'Amministrazione di rideterminare, sentita la ricorrente, i contenuti e la formulazione del predetto articolo, in maniera più appropriata e circostanziata.

Benché ad oggi non si sia pervenuti, per le motivazioni suesposte, ad alcun rinnovo contrattuale, l'ENAC, nell'esercizio delle proprie funzioni istituzionali di regolazione, vigilanza e controllo, ha concluso nel 2020, per tutti gli aeroporti con un Contratto di Programma scaduto, a eccezione degli scali di Lamezia Terme e Napoli, le attività istruttorie, già avviate nel corso del 2019, propedeutiche al rinnovo dei Contratti di Programma e consistenti nell'approvazione, in linea tecnica, dei Piani degli interventi - inclusivi del Piano degli investimenti, delle Previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario - e dei Piani della Qualità e della Tutela ambientale.

Sono state avviate e concluse nel 2020 anche le attività di valutazione dei Piani tecnici degli aeroporti di Puglia, di Treviso ed Ancona che, viceversa, non hanno ancora mai stipulato un Contratto di Programma con l'ENAC, sicché anche con riguardo a tali aeroporti sussistono le condizioni per addivenire alla stipula.

A seguito del nulla osta tecnico dell'Ente sui Piani degli interventi, della Qualità e della Tutela ambientale, i gestori hanno provveduto a espletare le procedure di consultazione con l'utenza, a cui ha fatto seguito, pur in assenza di un Contratto stipulato, l'entrata in vigore degli aggiornamenti tariffari, soggetti alle attività di verifica e di monitoraggio periodico dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Considerando, oltre ai Contratti ordinari ex D.L. n. 133/2014 anche i Contratti in deroga stipulati con i sistemi aeroportuali di Roma, Milano e con l'aeroporto di Venezia, risulta che il 97% del traffico nazionale (dati statistici 2019) gode di tariffe regolamentate, annualmente aggiornate in esito alle attività di consultazione e di monitoraggio annuale che coinvolgono i gestori, gli utenti, l'ENAC e l'ART. Purtroppo, le conseguenze della crisi pandemica sul settore del trasporto aereo si sono riverberate anche sull'attività di regolazione dell'Ente: il crollo del traffico e la perseverante incertezza sulle proiezioni future, a livello sia nazionale sia internazionale, hanno impattato, in maniera significativa, i contenuti della pianificazione tecnica ed economica già assentita dall'Ente e fatto insorgere la necessità di procedere a una rivisitazione dei Piani quadriennali di sviluppo degli aeroporti, alla luce della nuova configurazione dei flussi di traffico e delle mutate esigenze del trasporto aereo. In considerazione dello scenario attuale del settore, l'ENAC ha, pertanto, accordato ai gestori che ne hanno fatto richiesta il differimento temporale delle attività finalizzate al rinnovo del Contratto di Programma ed ha, altresì, accolto la proposta, pervenuta da molti aeroporti, di rimodulare i contenuti dei Piani tecnici già approvati, per tener conto, in particolare, dei diversi scenari prospettici di sviluppo del traffico aereo e della necessità di riprogrammare le attività di ammodernamento delle infrastrutture, la cui capacità resterà strutturalmente sottoutilizzata nel breve-medio periodo.

L'esigenza, espressa dal settore, di rimodulare i Piani tecnici, con il posponimento delle opere non urgenti né indifferibili, è legata, oltre che alla necessità di traslare temporalmente in avanti i progetti di sviluppo, in funzione del recupero delle dinamiche del traffico, anche alla pesante ricaduta economico-finanziaria che l'attuale crisi sta avendo sulla solidità patrimoniale e finanziaria e sulla capacità di spesa delle imprese aeroportuali, le cui risorse necessitano di essere concentrate sui cantieri aperti e su quegli interventi improcrastinabili, in ragione del loro impatto sulla security e sulla safety aeroportuale.

## Investimenti monitorati (consuntivo 2019)

Società di gestione	Aeroporto	PIANIFICAZIONE	MONITORAGGIO
		Esercizio 2019	Consuntivo 2019
		Spesa per Investimenti da Contratto di programma/ Piano degli Interventi approvato	Spesa per Investimenti complessivamente monitorata da Enac
ADR SpA	Roma Fiumicino	€ 376.364.000	€ 224.628.235
ADR SpA	Roma Ciampino	€ 6.662.000	€ 7.530.230
SEA SpA	Milano Malpensa	€ 34.878.000	€ 58.826.387
SEA SpA	Milano Linate	€ 69.611.000	€ 65.922.502
Toscana Aeroporti SpA	Firenze	€ 73.028.330	€ 9.819.595
Toscana Aeroporti SpA	Pisa	€ 20.276.595	€ 8.606.992
AdB SpA	Bologna	€ 29.093.000	€ 18.395.385
GESAC SpA	Napoli	€ 24.400.000	€ 21.104.379
GEASAR SpA	Olbia	€ 16.276.416	€ 7.317.401
GESAP SpA	Palermo	€ 19.132.931	€ 10.388.710
SAGAT SpA	Torino	€ 11.783.000	€ 11.084.633
Aeroporti Friuli Venezia Giulia SpA	Trieste	€ 7.017.745	€ 8.843.157
Aeroporto di Genova SpA	Genova	€ 6.600.000	€ 1.071.940
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Verona	€ 16.320.000	€ 10.960.971
SOGAER SpA	Cagliari	€ 9.201.000	€ 5.530.518
SACBO SpA	Bergamo	€ 50.020.623	€ 32.276.252
SACAL SpA	Lamezia	€ 7.350.000	€ 3.801.859
SAC SpA	Catania	€ 24.205.000	€ 10.372.057
SO.GE.A.P. SpA	Parma	€ 14.100.000	€ 2.533.282
AETRE SpA	Treviso	€ 8.236.257	€ 5.091.857

### Monitoraggio dei Contratti di Programma e audit sull'attuazione degli investimenti

Tra i compiti istituzionali dell'ENAC vi è quello della verifica annuale, a consuntivo, dell'attuazione degli obblighi previsti nei Contratti di Programma.

Il monitoraggio rappresenta uno strumento di accertamento tecnico sul rispetto, per ciascun anno del periodo regolatorio, degli impegni contrattualmente assunti dai gestori in ordine agli interventi di mantenimento, sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali contenuti nei Piani degli investimenti allegati ai Contratti di Programma, in linea con la programmazione di più lungo periodo riportata nei Piani di Sviluppo Aeroportuale.

L'attività di monitoraggio, oltre ad avere un'autonoma valenza tecnica, riveste anche uno specifico ruolo economico, giacché costituisce attività propedeutica ai fini degli aggiornamenti tariffari che i gestori presentano all'utenza in sede di consultazione annuale, secondo le modalità disciplinate dai Modelli tariffari di riferimento, e sui quali l'ART è chiamata a vigilare.

È sulla base di quanto annualmente verificato e comunicato dall'ENAC a consuntivo, sulla congruità, pertinenza e ammissibilità degli investimenti realizzati, nonché sui risultati raggiunti dai gestori sulla qualità dei servizi resi e sulle misure di tutela ambientale che l'ART accerta, a garanzia dell'utenza aeroportuale, l'impatto tariffario di: costi di consuntivo per investimenti, in termini di ammortamenti e remunerazione del capitale, oneri incrementali per i nuovi investimenti, in termini di costi operativi e premialità/penalità economiche derivanti dal raggiungimento o meno dei target qualitativi e ambientali. Per ciascun aeroporto con Contratto di Programma o, in assenza, con un Piano degli interventi approvato, l'Ente procede, tecnicamente, a effettuare controlli incrociati tra il valore di consuntivo degli investimenti autodichiarati annualmente dai gestori e quanto risulta dal sistema informatico MIA, attraverso il quale l'Ente monitora lo stato di avanzamento degli interventi pianificati, dalla fase di approvazione alla fase di realizzazione e collaudo.

Con il monitoraggio l'Ente, oltre ad accertare, da un punto di vista sostanziale, l'ammissibilità della spesa sostenuta dai gestori in conto capitale, mette in evidenza anche eventuali anomalie procedurali con riferimento all'iter di realizzazione delle opere; tali anomalie sono anch'esse rendicontate all'ART per le valutazioni di competenza circa l'ammissibilità tariffaria della spesa.

### ***Analisi economica delle tratte esercitate in regime di oneri di servizio pubblico***

L'ENAC ha esaminato nel 2020 l'attività svolta dai vettori Mistral Air Srl e Danish Air Transport A/S (DAT) affidatari delle tratte onerate sulla Sicilia, rispettivamente per l'annualità 2017/2018 la Mistral e per il triennio 2018-2021 la DAT.

Le verifiche tese ad accertare l'attendibilità, la congruità e la pertinenza dei costi sostenuti dalle compagnie aeree, nonché la coerenza dell'attività volativa svolta, rispetto alla programmazione prevista nell'imposizione degli oneri di servizio pubblico, sono state propedeutiche al riconoscimento della compensazione finanziaria spettante alle compagnie aeree, sulla base di quanto disposto dai decreti ministeriali di Imposizione.

## L'Attività di regolazione e pianificazione

### *Gestione dello spazio aereo nazionale*

Nel 2020, la pandemia da COVID-19 ha fortemente limitato, almeno per il primo semestre, le attività di interesse aeronautico, tuttavia nell'anno sono state processate oltre 100 richieste di istituzione, estensione di validità, modifica, cancellazione di zone soggette a restrizioni per le diversificate attività di volo (lanci di paracadutisti, zone di volo acrobatico, attività di lavoro aereo e di aeroclub, zone per attività di aeromodelli e APR, zone per attività di volo da diporto o sportivo - VDS, zone per emissione di raggi laser, zone per innalzamento palloni sonda per radiosondaggi).

Sono inoltre continuate a pervenire istanze tese alla pubblicazione di divieti di sorvolo imposti per la protezione dei Siti di Interesse Comunitario (SIC).

In tale ambito sono state analizzate ulteriori richieste di aree a protezione di parchi naturali e/o di zone soggette a protezione di riserva faunistica, nonché di zone vietate a protezione di siti d'interesse comune (ad es. zone monumentali) oppure d'interesse specialistico (industriali e/o impianti tecnologici).

Non di minore impatto e rilevanza sono state le attività di predisposizione/coordinamento di apposite misure sulla fruibilità dello spazio aereo in occasione di rilevanti eventi e/o di attività d'interesse anche per la Comunità europea (Terra dei Fuochi, pattugliamento/controllo del Mar Mediterraneo per fini istituzionali, esercitazioni/sperimentazioni).

Di particolare rilievo nel corso dell'anno le attività correlate alla pandemia da COVID-19 per la quale con cadenza quindicinale prima, mensile poi, sono stati emessi da inizio anno una serie di provvedimenti per coniugare adeguatamente gli intendimenti governativi (Decreti Presidenza del Consiglio dei Ministri - DPCM) e/o Ordinanze del Ministero della Salute in apposite comunicazioni (NOTAM) all'utenza aeronautica mondiale per la gestione dei traffici aerei da/per il territorio nazionale.

### *Trasporto commerciale suborbitale e accesso allo spazio*

Nel corso del 2020, grazie al lavoro della Commercial Suborbital Transportation Task Force (CSTTF), istituita dall'ENAC in risposta agli Atti di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di sviluppo sostenibile del trasporto commerciale suborbitale e degli spaziorporti, sono state svolte le seguenti attività:

- emissione e adozione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti, dopo una fase di consultazione con gli stakeholder nazionali e internazionali;
- definizione della struttura del Regolamento per le operazioni suborbitali e l'accesso allo spazio (SASO -Suborbital and Access to Space Regulation) che include i requisiti per la sicurezza delle terze parti e degli occupanti a bordo, nonché i relativi requisiti medici e di training;
- emissione del bando di gara per il partenariato di ricerca Air Ground Risk Analysis and Monitoring System tool (AGRAMS-t) per la fornitura di un tool di modellazione, simulazione e tracciamento per l'analisi del rischio nello spazio aereo e a terra connesso alla ricaduta dei detriti sviluppati da eventi catastrofici in volo nel corso di operazioni suborbitali e di accesso allo spazio, contenente i requisiti di alto livello per lo sviluppo del tool medesimo.

L'ENAC ha fornito inoltre supporto istituzionale alle seguenti iniziative di ricerca nel settore del volo suborbitale, dell'aviolancio e dei servizi spaziali:

- supporto alla Regione Puglia per la definizione di un consorzio di ricerca per lo studio delle ricadute economiche e industriali sul territorio connesse allo sviluppo dello spaziorporto di Grottaglie per il volo suborbitale e alla definizione di una piattaforma aerea nazionale di lancio per la messa in orbita di piccoli satelliti;
- supporto al progetto ESA per l'utilizzo di tecnologie spaziali di downstream nel settore dei droni per fronteggiare le sfide della pandemia da COVID-19;
- preparazione della Outline Proposal per il progetto ESA NAVISP Elemento 3 per l'utilizzo di sistemi Positioning Navigation and Timing (PNT), realizzati tramite GNSS, per la navigazione dei droni in ambito urbano e di Advanced Air Mobility e la costituzione di un network nazionale di centri di eccellenza per lo sviluppo e il testing di queste tecnologie.

## La protezione ambientale

L'attività dell'ICAO sulla protezione ambientale nel trasporto aereo è continuata nel 2020 nonostante la situazione di grave crisi dovuta alla pandemia da COVID-19.

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

CORSIA è lo schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente alle altre azioni ambientali (sviluppo tecnologico, uso dei carburanti alternativi, ottimizzazione delle rotte), contribuirà a raggiungere l'obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 2020. Lo Standard sul CORSIA, approvato a giugno 2018 dal Consiglio ICAO, è contenuto nel Volume IV dell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

Il CORSIA si inserisce nel contesto europeo di regolazione delle emissioni aeree disciplinato dal sistema di scambio Emissions Trading, al quale diversi operatori aerei europei e internazionali sono già soggetti. In sostanza, nell'UE, il CORSIA si attua per mezzo dell'Emission Trading System (ETS). Tema cardine dell'anno è stata la necessità della modifica alla Direttiva ETS, che dovrebbe completare il framework normativo europeo. In particolare l'ENAC ha analizzato, di concerto con il MATTM, gli scenari proposti dalla Commissione per l'integrazione dei due sistemi.

In Italia il Comitato ETS, già Autorità Nazionale competente per la gestione della Direttiva ETS, ha il ruolo anche di Autorità competente per l'implementazione del CORSIA.

Nel 2020 l'ENAC, in supporto al MATTM e al Comitato ETS e in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha seguito l'implementazione delle attività previste per il CORSIA, nel rispetto delle scadenze indicate dall'ICAO: nello specifico sono stati inviati al Registro Centrale dell'ICAO i dati aggregati delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dagli operatori aerei italiani (dati necessari per il calcolo della baseline mondiale) ed è stata aggiornata la lista degli operatori aerei e dei verificatori attribuiti all'Italia.

A seguito della pubblicazione del D.Lgs. n. 47 del 9 giugno 2020 (in attuazione della direttiva UE 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2018), l'ENAC ha lavorato con il MATTM alla stesura di un apposito Accordo di Cooperazione fra ENAC e MATTM, per il supporto alle attività inerenti il trasporto aereo, di durata biennale.

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

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal traffico aereo rappresenta per l'ICAO uno degli obiettivi prioritari ai fini del contenimento degli effetti negativi del cambiamento climatico generato dalle attività umane.

Sebbene le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'aviazione civile rappresentino solo un cinquantesimo delle emissioni prodotte dalle attività umane, l'ICAO incoraggia gli Stati a promuovere un insieme di misure, con l'obiettivo di arrivare a lungo termine alla neutralità di emissioni prodotte dall'aviazione civile, e a una gestione ecosostenibile dell'intero sistema. Uno degli obiettivi auspicati è quello che l'aviazione civile possa essere percepito come un esempio di gestione virtuosa del progresso tecnologico e fare da guida all'eco-sostenibilità anche di altri settori.

Nel corso del 2021 verrà pubblicato un nuovo aggiornamento dell'Action Plan, la cui impostazione verrà rivista alla luce di una maggiore armonizzazione con i progetti ambientali sviluppati dall'UE e dagli altri Stati membri ECAC.

### ***I carburanti sostenibili per l'aviazione internazionale***

Lo sviluppo e l'implementazione nel trasporto aereo di carburanti che assicurino la riduzione delle emissioni di Gas Serra (GHG) è considerato uno degli obiettivi di primaria importanza per assicurare l'efficacia del CORSIA. L'ENAC ha continuato la sua collaborazione con l'ICAO nella predisposizione del contesto di certificazione e sostenibilità di tali carburanti.

Fra gli strumenti identificati dall'ICAO per il raggiungimento dell'obiettivo di Carbon Neutral Growth a partire dal 2020 (CNG2020), nel cosiddetto "Basket of Measures", sono inclusi:

- innovazione tecnologica;
- ottimizzazione della navigazione aerea;
- utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione;

- implementazione di una misura di mercato per la gestione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel contesto ICAO, la peculiarità di tali combustibili consiste nella possibilità di assicurare livelli di emissioni inferiori di almeno il 10% rispetto ai combustibili fossili di tipo convenzionale, essendo tali emissioni calcolate sul ciclo di vita del combustibile, vale a dire su tutta la filiera di produzione.

Con riferimento al settore dell'Aviazione Civile internazionale, i lavori in corso sono al momento principalmente indirizzati nello stabilire il framework di sostenibilità.

Il gruppo di lavoro CAEP, denominato Fuels Task Group, sta infatti valutando i principi di sostenibilità applicabili ai combustibili alternativi inclusi quelli prodotti dal petrolio. I cosiddetti "Sustainable Aviation Fuels" dovranno quindi comprendere criteri di sostenibilità ed essere applicabili anche ai "Lower Carbon Aviation Fuels" (combustibili fossili a basso tenore di emissioni).

L'obiettivo è quello di sviluppare il materiale di supporto allo standard del CORSIA entro la fine della sua fase pilota (2021-2023). A partire, quindi, dal 2023 sarà possibile usufruire della compensazione all'interno dello schema delle emissioni, derivanti dall'utilizzo di tali combustibili.

Naturalmente le attività e gli studi del settore non riguardano esclusivamente il contesto di regolazione ma, più in generale, anche i possibili sviluppi tecnologici e l'attività di ricerca. In Italia, ad esempio, l'ENAC segue un progetto per la produzione di biofuel da microalghe del quale è stata recentemente conclusa la prima fase relativa all'individuazione di un'alga a elevato rendimento per la produzione di olio, dalla quale è possibile ricavare biojet fuel. La seconda fase del progetto di ricerca prevede lo sviluppo di un impianto pilota al fine di poter meglio definire le eventuali capacità produttive, nell'ottica di un possibile ampliamento di tale produzione anche a livello industriale.

### ***Sustainable Aviation Fuels /SAFO in Italia***

Come noto, il tema dei Sustainable Aviation Fuels (SAF), combustibili sostenibili per l'aviazione, è un tema molto sentito e riveste notevole importanza in quanto strumento necessario per la riduzione delle emissioni di gas serra nell'ambito degli obiettivi che l'UE si è proposta di raggiungere tramite il Green Deal.

A livello europeo, infatti, è in corso l'iniziativa "RefuelEU Aviation", promossa dalla Commissione europea, che porterà all'emissione di una iniziativa di policy europea, la cui pubblicazione è prevista nel 2021, proprio allo scopo di incentivare la diffusione dei SAF attraverso criteri omogenei e condivisi. A livello internazionale diverse sono le iniziative poste in essere per cercare di agevolare la diffusione dei carburanti alternativi. In ambito ICAO il tema è parte integrante del lavoro che sta portando avanti il CAEP.

Il tema dei SAF rientra nel pacchetto di misure previste altresì nell'ambito del CORSIA.

A tal riguardo, nel 2020 l'ENAC si è fatto promotore di un'iniziativa volta a costituire un "Osservatorio nazionale sui SAF" coinvolgendo tutti gli attori nazionali e i soggetti interessati a vario titolo sul tema, con la finalità di facilitare l'incontro e il dialogo tra i diversi stakeholder e coordinare lo scambio di idee e la condivisione di iniziative, progetti e di una eventuale roadmap nazionale.

L'obiettivo dell'Osservatorio è quello innanzitutto di istituire una rete tra i soggetti con la finalità di focalizzare l'attenzione sullo stato dell'arte e sulle possibili iniziative a livello nazionale, mettendo in evidenza le criticità, i vincoli esistenti e le barriere allo sviluppo dei carburanti alternativi, ma allo stesso tempo, le iniziative, le potenzialità e le opportunità percorribili in questo settore.

Allo stato attuale le problematiche principali che ci si ritrova a dover affrontare sono legate prevalentemente agli elevati costi di produzione che si riflettono inevitabilmente in elevati prezzi di vendita sul mercato, alla limitata disponibilità di materie prime, talora alle tecnologie di conversione non sufficientemente mature, nonché alle procedure di certificazione che richiedono tempi molto lunghi.

### ***Il rumore degli aeromobili***

Il rumore prodotto dagli aeromobili durante le operazioni di volo, in particolare durante le fasi di decollo e atterraggio, rappresenta uno dei problemi ambientali maggiormente sentiti, soprattutto dalle comunità di persone che vivono nelle vicinanze di un aeroporto.

In questo ambito, per gli aeromobili registrati nel nostro Paese, l'ENAC, in qualità di Autorità Aeronautica italiana, emette un Certificato Acustico quando l'aeromobile risponde a una ben precisa configurazione approvata: tale documento attesta che i livelli massimi di rumore prodotti ricadono entro determinati limiti che insieme alle procedure di certificazione acustica, sono descritti nel Vol. I dell'Annesso 16 ICAO. Gli aggiornamenti del Vol. I vengono seguiti dal Gruppo di Lavoro ICAO WG1, in cui l'ENAC partecipa attivamente in rappresentanza dell'Italia. La prima edizione di tale documento, che risale al 1971, è stata infatti più volte emendata riducendo nel tempo i Decibel massimi di rumore

ammessi, cosa che ha spinto i costruttori di velivoli ed elicotteri a ridurre sempre più le emissioni acustiche dei loro prodotti.

In generale, il contenimento del rumore avviene secondo la filosofia ICAO del *balanced approach*: gli strumenti che fanno parte di tale approccio consistono nell'implementazione di migliorie tecnologiche negli aeromobili (riduzione del rumore alla sorgente), nella pianificazione e gestione dell'utilizzo del territorio, nell'utilizzo di specifiche procedure operative per l'abbattimento del rumore e, in ultimo, nel caso in cui tali misure non riuscissero a essere sufficienti, tramite l'applicazione di limitazioni operative.

### **Supersonico**

In ambito CAEP prosegue inoltre lo studio per l'adozione di uno standard che regolamenti le operazioni della nuova generazione di velivoli supersonici di tipo avanzato. Queste macchine di nuova generazione dovrebbero essere caratterizzate da una tecnologia a contenuta emissione acustica. Lo loro messa in esercizio è prevista nei prossimi anni. Tuttavia la loro progettazione e certificazione sono ad uno stato avanzato negli USA e questo implica che le Autorità aeronautiche europee e non profilino una regolamentazione adatta a queste operazioni.

All'interno del CAEP ICAO e in sede EASA, l'ENAC contribuisce alla valutazione di un impianto normativo e regolamentare adeguato alla prospettiva dell'operabilità dei velivoli supersonici.

### **Collaborazione tra EASA e Stati membri in materia ambientale**

Da qualche anno, sulla base delle decisioni adottate tra l'ECAC e l'EASA, si è ritenuto utile avviare un costante e sostanziale coordinamento tra entrambe le organizzazioni per meglio sostenere le politiche ambientali del trasporto aereo soprattutto a supporto del contributo che l'Europa presta nel CAEP ICAO. L'attività degli esperti ambientali EASA è stata presentata in particolare nello *Environmental Aviation European Report - EAER* dove sono stati delineati i principali argomenti sui quali l'Agenzia intende supportare il programma del Green Deal della CE e, nel contempo, contribuire al raggiungimento degli obiettivi del programma di lavoro del CAEP nel triennio in corso (2019-2022).

I principali obiettivi dell'attività EASA si possono così elencare:

- Analisi di fattibilità di un Long term aspirational goal for CO2 emissions reduction for international aviation

Si tratta di presentare alla prossima Assemblea ICAO del 2022 possibili opzioni per un obiettivo di tale portata e un piano di implementazione. Il Gruppo di Lavoro in ambito CAEP ha iniziato il proprio lavoro nel 2020 sviluppando analisi utili a scenari fino al 2050, nella prospettiva della totale decarbonizzazione del trasporto aereo. Le riflessioni finora avviate debbono aiutare ad identificare e valutare possibili misure nel campo delle operazioni, tecnologie, carburanti sostenibili.

- CORSIA e la sua prima revisione nel 2022

Lo schema CORSIA è stato certamente un traguardo in termini di accordo internazionale su un meccanismo di natura politico-economica inteso, in ultima istanza, come strumento per il contenimento del cambiamento climatico.

La grave crisi causata dalla pandemia e il drastico calo del traffico aereo hanno richiesto nel 2020 la decisione di rimodulare la baseline del CORSIA con l'utilizzo dei soli dati del 2019 anziché della media tra 2019 e 2020.

La revisione dello schema prevista per il 2022 dovrebbe servire a migliorare la sua implementazione, l'efficienza e minimizzare l'eventuale distorsione del mercato. Altro argomento che verrà affrontato sarà se mantenere la baseline sui dati di traffico del 2019 anche nelle successive fasi. In ultimo, ma di pari importanza, sarà l'analisi fatta sulle esperienze raccolte tra gli Stati membri ICAO aderenti allo schema nella sua iniziale fase pilota.

- EAER (European Aviation Environmental Report)

Per il 2022 è prevista inoltre la revisione dell'EAER, rapporto ambientale sull'aviazione civile, che l'EASA pubblica per divulgare informazioni sulle attività svolte a livello regionale e internazionale sui maggiori temi indicati nel Programma Green Deal della Commissione europea, nonché nel recepimento della normativa ICAO.

- Progetto EU - ECOLABEL

L'obiettivo europeo facente parte del programma del Green Deal, supportato dagli esperti della CE al quale EASA presta il contributo tecnico, rimane quello dedicato alla sensibilizzazione della comunità dell'Unione sulle prestazioni ambientali. In tal senso, come noto, diversi aspetti di efficientamento sono allo studio: aeromobili, rumore, qualità dell'aria, etc. Gli Stati ECAC membri dell'EAEG sostengono questo progetto e supportano l'iniziativa anche in ambito CAEP ICAO. Oltre al contenimento delle emissioni acustiche e gassose, trova ampio spazio nei gruppi ambientali europei, lo studio e la ricerca sui carburanti sostenibili ad uso dell'aviazione internazionale. In questo ambito, l'Europa, anche con

l'ausilio dell'ENAC, presta un contributo fattivo nel ricercare soluzioni percorribili per la produzione, distribuzione e stoccaggio di carburanti sostenibili ad uso dell'aviazione in termini quantitativamente significativi per il trasporto aereo.

Nello svolgimento della propria missione istituzionale, l'ENAC rappresenta l'Italia nell'ambito dei maggiori organismi attivi a livello mondiale ed europeo, nel settore dell'aviazione civile, quali: l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), la Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC), l'Unione europea (UE), l'Agenzia Europea della Sicurezza Aerea (EASA) e l'Organizzazione per la Sicurezza della Navigazione Aerea (Eurocontrol). Con tali organizzazioni l'Ente intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione nell'attuazione della propria attività di regolazione e controllo del settore aereo e di promozione dello sviluppo dell'aviazione civile. In particolare, nei vari consessi, l'ENAC sostiene le posizioni nazionali concernenti varie tematiche di interesse strategico come la safety, la regolazione dello spazio aereo, lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, la security e le facilitazioni, la regolazione economica e del trasporto aereo, le relazioni estere dell'Unione europea e l'ambiente.

Gli eventi di maggior rilievo internazionale che hanno riguardato il 2020 sono stati certamente connessi alla diffusione della pandemia con conseguente necessità dell'Ente di porre in essere misure finalizzate al contrasto del fenomeno, recependo Linee Guida e Protocolli e, altresì, condividendo, a livello internazionale, informazioni con gli altri Stati. Le limitazioni agli spostamenti hanno impedito la partecipazione in presenza ai vari consessi internazionali; i meeting, nell'ambito dei quali è stato fornito un contributo importante nella gestione della crisi pandemica, si sono infatti svolti in modalità da remoto.

Il Direttore Generale ENAC, nella veste di Focal Point per le materie economiche per la gestione della pandemia in ambito ECAC, ruolo ricoperto da marzo a dicembre 2020, è intervenuto al workshop "Sustainable Funding of States Civil Aviation Authorities", organizzato in modalità da remoto da ICAO EUR/NAT il 29 settembre 2020, per discutere sul finanziamento sostenibile delle attività dell'aviazione civile e sulle forme di supporto del sistema del trasporto aereo, fortemente colpito dalle conseguenze della crisi pandemica.

In questo contesto, cooperare, sensibilizzare e condividere le informazioni sulle politiche e le migliori pratiche rappresenta un'opportunità per discutere e individuare ulteriori azioni da sviluppare all'interno degli Stati. Il modello italiano, considerato uno tra i più validi, rappresenta un approccio misto ed equilibrato che garantisce risorse finanziarie adeguate per l'adempimento delle responsabilità di supervisione. Infatti, la diversificazione delle fonti di finanziamento ha finora garantito la sostenibilità e l'efficace funzionamento dell'Ente dall'inizio della pandemia, sebbene, con riferimento ai canoni di concessioni aeroportuali, l'ENAC abbia concordato con il Ministero dei Trasporti italiano il differimento del pagamento.

Pertanto, l'ENAC, nel condividere le proprie best practices, ha illustrato i vantaggi di attuare un sistema di finanziamento basato sulla diversificazione delle fonti di finanziamento che dovrebbe includere risorse finanziarie assegnate dal governo, pur mantenendo la necessaria indipendenza, nonché l'autofinanziamento.

### ***Attività ENAC per la gestione della pandemia nei consessi internazionali***

La pandemia, che ha così profondamente impattato sul settore del trasporto aereo, ne ha dimostrato la vulnerabilità, ma al contempo ha rappresentato l'opportunità per riflettere sullo scenario futuro e su quali potranno essere le direttrici da seguire con una visione più matura e consapevole dello sviluppo possibile del settore in un'ottica di crescita sostenibile.

L'impatto deflagrante dell'epidemia ha coinvolto, con un effetto domino, tutto il settore. Partendo da tale consapevolezza l'ENAC si è fatto portavoce, anche nei consessi internazionali, dell'esigenza di individuare secondo un principio di ragionevolezza e proporzionalità, le misure necessarie a far ripartire il sistema.

Al fine di sostenere il settore, in linea con le raccomandazioni dell'EASA e dell'ICAO, sono state emesse delle misure di flessibilità (deroghe/esenzioni) rispetto alla regolamentazione europea su tutti i settori dell'aeronavigabilità e sulle scadenze dei titoli abilitativi degli operatori del settore. La risposta decisa ed efficace del regolatore nazionale e la sensibilizzazione del regolatore europeo hanno consentito il mantenimento delle certificazioni delle imprese nazionali e del loro personale interessato nel rispetto dei requisiti di sicurezza.

In parallelo l'ICAO ha reso disponibile il COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC) che rappresenta un tool di assistenza agli Stati nell'implementazione, coordinamento, monitoraggio e reporting sulle raccomandazioni emesse all'interno del CART Report.

A livello europeo, l'ENAC, attraverso la nomina del Direttore Generale quale Focal point in ambito ECAC delle materie economiche, ha collaborato attivamente alla stesura di un documento di indirizzo strategico "Key elements on economic matters for supporting the aviation sector following the COVID-19 crisis" finalizzato a fornire una visione comune a tutti gli stati ECAC sulle possibili linee di azione necessarie a far ripartire il sistema nel breve termine, ma al contempo aumentarne la resilienza a shock analoghi in futuro.

In ambito EASA, l'ENAC ha partecipato al COVID-19 Aviation Health Safety Protocol (AHSP) Authorities' Monitoring Group che ha iniziato la sua attività con il primo meeting il 16 luglio 2020.

L'obiettivo generale del gruppo è di facilitare l'attuazione nazionale delle linee guida in modo uniforme all'interno degli Stati membri, attraverso:

- lo scambio di informazioni sull'attuazione delle misure tra gli Stati;
- il sostegno alle National Competent Authorities (NCA) nel monitoraggio, nello scambio delle "migliori pratiche" o in qualsiasi difficoltà di attuazione;
- gli aggiornamenti sul programma relativo al monitoraggio;
- gli aiuti agli Stati membri nella valutazione delle azioni intraprese dall'industria, se si dovessero presentare implementazioni di mitigazioni alternative, di coordinarle a livello EU;
- le azioni di miglioramento del protocollo emesso da EASA/ECDC.

In un momento di grande difficoltà, l'EASA ha emesso inoltre linee guida per l'installazione a bordo di elicotteri di apparati di bio-contenimento per il trasporto in emergenza di pazienti COVID-19. In tal senso, il contributo italiano alla loro definizione è stato determinante e riconosciuto dall'intera comunità aeronautica europea.

Nell'ambito del mercato interno dell'Unione europea, l'ENAC ha partecipato alla modifica delle disposizioni normative emanate in materia di slot, licenze e ground handling, tali da garantire agli operatori del settore, già gravati dalla marcata diminuzione del traffico, i diritti e le facoltà precedentemente acquisite con l'obiettivo di salvaguardarne la continuità operativa.

L'ENAC ha continuato ad assicurare la partecipazione alle riunioni dei board e dei gruppi di lavoro di settore dell'EASA, comprese quelle relative alla gestione in sicurezza e standardizzata delle necessità conseguenti alla crisi COVID-19.

Nel corso dell'anno, è stato assicurato, con continuità e immediatezza, sia all'interno dell'Ente sia nei confronti dei vettori e dei gestori aeroportuali, l'inoltro delle comunicazioni diramate dall'ICAO e dall'EASA inerenti alle misure intraprese e/o da intraprendere per mitigare i rischi connessi alla pandemia.

L'Ente, inoltre, è stato impegnato in una proficua attività di coordinamento e risposta all'azione strategica messa in atto dall'ICAO, e al suo interno, dal CAPSCA (Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation), per la ripartenza in sicurezza del trasporto aereo nel mondo. L'ICAO si è avvalsa e tuttora si avvale di una frequente consultazione delle Autorità dell'Aviazione Civile degli Stati membri: per l'Italia, l'ENAC è stato chiamato a fornire regolarmente dati, informazioni e riscontri sulle misure di contenimento del rischio infettivo adottate in ambito aeronautico e sulle restrizioni disposte per quanto riguarda in particolare, i voli transfrontalieri.

Nell'ambito delle Facilitazioni, l'attività internazionale si è concretizzata nella partecipazione a Gruppi di Lavoro e Panel ICAO ed ECAC, e, nell'ottica di favorire il coordinamento delle azioni e delle misure messe in campo allo scopo di contenere la diffusione della pandemia COVID-19, sono state poste in essere attività di confronto, scambio di informazioni e proposte finalizzate alla ripresa e resilienza del settore del traffico aereo.

