

Comunicato Stampa n. 44/2021

## **Dall'ultraleggero allo spazio: la presentazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2020 ENAC è occasione per parlare anche del futuro del trasporto aereo**

*Traffico passeggeri -72,5% nel 2020 - Focus su pandemia da Covid-19 - Prospettive di sviluppo del settore, dal trasporto aereo al comparto aerospaziale*

Roma, 20 luglio 2021 – Il Presidente dell'ENAC, Avvocato dello Stato **Pierluigi Di Palma**, e il Direttore Generale, dott. **Alessio Quaranta**, hanno presentato oggi, 20 luglio 2021, il Rapporto e Bilancio Sociale ENAC sulle attività svolte nel corso del 2020 lanciando, al contempo, una visione del trasporto aereo verso una **nuova idea di policy** che traguarda l'Ente e il settore fino a prefigurare, nel futuro prossimo, **il riconoscimento giuridico del comparto aerospaziale**.

Sono intervenuti **Enrico Giovannini** Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, **Alessio Quaranta** Direttore Generale ENAC e **Gabriella Palmieri Sandulli** Avvocato Generale dello Stato **Pierluigi Di Palma** Presidente ENAC.

La presentazione si è svolta con la partecipazione di alcuni rappresentanti istituzionali, dei consiglieri di amministrazione dell'Ente, **Maria Teresa Di Matteo**, **Alfredo Pallone** e **Luisa Riccardi**, dei principali stakeholder, della stampa e delle associazioni del settore.

Tra i partecipanti anche **Paolo Simioni** CEO di ENAV; **Carlo Borgomeo**, Presidente Assaeroporti; **Valentina Lener**, Direttore Generale Assaeroporti; **Luca Baione** Capo dell'Ufficio Generale per la Circolazione Aerea Militare dello Stato Maggiore Aeronautica; **Luca Capasso** Capo Ufficio Generale Spazio dello Stato Maggiore della Difesa; **Fabio Lazzerini**, AD ITA; **Carmela Pluchino**, Avvocato dello Stato; **Armando Brunini**, Presidente SEA, **Claudio De Vincenti**, Presidente ADR, **Marco Troncone**, Amministratore Generale ADR; **Monica Scarpa**, AD SAVE; **Luigi De Montis**, Presidente Federcatering; **Fabrizio Doddi**, Direttore Centro Studi Demetra; **Ascenzo Forte**, Responsabile Commissioni permanenti 8ª Lavori pubblici, comunicazioni Senato della Repubblica IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni Camera dei deputati; **Salvatore Pellecchia**, FIT CISL; **Monica Mascia** FIT CISL; **Fabrizio Cuscito** Filt-Cgil; **Ivan Viglietti**, UIL Trasporti; **Francesco Quinti** Coordinatore Nazionale Min. Difesa Fp Cgil; **Claudio Tarlazzi**, Uiltrasporti.

La presentazione del volume alla presenza di tutti i principali player del settore, ha rappresentato per l'ENAC l'occasione anche per ribadire il forte impegno dell'Ente a favore della centralità del passeggero. Tutte le componenti del settore, ha evidenziato il Presidente Di Palma, devono operare in tal senso, riposizionando i diritti dei passeggeri e la tutela della qualità del viaggio come core business del proprio operato. In tal senso va l'azione dell'ENAC, come dimostrato anche dalle recenti disposizioni a tutela dei viaggiatori in ambito di minori e persone disabili o a mobilità ridotta, i quali devono viaggiare vicino a genitori e accompagnatori senza pagare costi aggiuntivi.

La pubblicazione di quest'anno, aperta dagli interventi dei relatori che illustrano la policy ENAC dei prossimi anni, dedica, inoltre, un **Focus** alle profonde ripercussioni sul trasporto aereo in tutto il mondo causate dalla **pandemia da Covid-19** e al ruolo svolto dall'ENAC nella gestione dell'emergenza.

I lavori sono stati trasmessi in **diretta streaming** e possono essere visualizzati sul canale ENAC Channel su YouTube all'indirizzo:

<https://www.youtube.com/watch?v=neHfftYH0zI>

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili **Enrico Giovannini** ha chiuso i lavori e ha posto l'accento sulla necessità di fare sistema. *“La ripresa del comparto dopo l'emergenza pandemica e il suo sviluppo futuro dovrà approfittare dell'esperienza adottando una visione più sistemica, al fine di perseguire gli obiettivi di una giusta transizione ecologica e procedere verso la decarbonizzazione, garantire migliori sistemi di sicurezza, una rapida digitalizzazione delle procedure e dei controlli del traffico e maggiore attenzione agli impatti ambientali. È più che mai necessario continuare a riflettere sul significato dello sviluppo del settore in chiave ecologica. Un rilancio del settore che tenga simultaneamente conto degli aspetti economici, sociali e ambientali dovrà prevedere tempi rapidi, dato che il “fattore tempo” è determinante per la competitività rispetto ai competitor.*

Il Direttore Generale **Alessio Quaranta**, neo Presidente ECAC, *European Civil Aviation Conference*, ha ripercorso il 2020 e gli effetti della pandemia sul trasporto aereo mondiale con uno sguardo particolare al coordinamento internazionale.

*“Nel corso dell'emergenza le riunioni di coordinamento a livello europeo hanno assicurato un'attuazione armonizzata delle misure di sicurezza sanitaria e il coordinamento sull'eliminazione delle restrizioni alle frontiere.*

*La sfida dei prossimi anni sarà incentrata sullo sviluppo degli aeroporti, in un'ottica, per quanto possibile “green”, valorizzando al massimo le innovazioni tecnologiche che, a parità di capacità, ne consentiranno un uso più efficiente, scaricando meno costi sull'utenza e dunque in definitiva incidendo positivamente sulla pensione a viaggiare”.*

L'Avvocato Generale dello Stato **Gabriella Palmieri Sandulli** ha analizzato da punto di vista giuridico l'evoluzione del comparto aerospaziale.

*“È necessaria una disciplina giuridica che non funga solo da sfondo al processo di implementazione del sistema aerospaziale, ma che tenga conto dei fattori più rilevanti e contemporanei, come la digitalizzazione, in un'ottica di valutazione complessiva anche della politica europea di settore, ispirata ai canoni dell'innovazione tecnologica e della tutela dell'ambiente.”*

L'intervento del Presidente ENAC, Avvocato dello Stato **Pierluigi Di Palma** si è soffermato sull'esigenza di un riassetto istituzionale del trasporto aereo, in una **visione strategica di carattere duale**. *“Troppi sono gli interlocutori ed eccessivamente frammentate le loro competenze che comportano un freno ai processi decisionali dannoso per lo sviluppo economico del settore che, anche in ragione della continua innovazione tecnologica, necessita di un sistema univoco.*

*Appare fondamentale la identificazione del comparto aerospaziale italiano, favorendo la cooperazione e la sinergia tra gli attori pubblici e privati, a diverso titolo coinvolti nella competizione di carattere europeo.... Sicché, una grande sfida attende il nostro Paese che, a differenza del recente passato, deve trovare la capacità sistemica per realizzare un governo coeso dell'intero comparto aerospaziale, che va “dall'ultraleggero allo spazio”, solo così potendo ottenere «il giusto ritorno» nell'attuazione dei programmi comunitari, nell'ambito dei processi decisionali europei che interessano lo sviluppo del trasporto aereo”.*

## SCHEDA DI APPROFONDIMENTO

### I TEMI PRINCIPALI DEL RAPPORTO E BILANCIO SOCIALE ENAC 2020

Il volume Rapporto e Bilancio Sociale 2020 è pubblicato integralmente, sia nella versione in italiano sia in inglese, sul sito dell'[ENAC](#). Si rimanda a questa pubblicazione per l'analisi completa e ufficiale delle attività istituzionali dell'ENAC nel corso del 2020.

Il Rapporto, dopo l'apertura con gli interventi istituzionali che illustrano la visione della ripartenza del settore, contiene i principali dati di traffico e le schede del Bilancio Sociale con il dettaglio delle attività svolte nelle 8 aree tematiche di riferimento: L'Istituzione, La Safety, La Security, Gli Aeroporti, La Regolazione economica, La Regolazione dello spazio aereo, L'Ambiente, L'Attività internazionale.

Si evidenziano a seguire alcuni dei temi contenuti nel volume.

#### **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.

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.

#### **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.

#### **DIRITTI PASSEGGERI**

La centralità del passeggero e delle persone a mobilità ridotta continuano a essere fondamentali nell'ambito delle azioni svolte dall'ENAC che 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.

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

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 – 18 AEROPORTI ADERISCONO AL PROGETTO**

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.

Sono **18 gli aeroporti che aderiscono all'iniziativa:**

**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.

### **TECNOLOGIE EMERGENTI**

#### **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.

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) 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 con tra l'altro, 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)**

Dal 31 dicembre 2020, è applicabile la normativa europea relativa ai sistemi aeromobili senza equipaggio.

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.

#### **AUTORIZZAZIONI SISTEMI AEROMOBILI A PILOTAGGIO REMOTO (UAS)**

I droni già operano in scenari cosiddetti standard, regolati dall'ENAC per attività di utilizzo commerciale, videoriprese, telerilevamento, fotogrammetria, operazioni di manutenzione, ispezioni e il censimento delle infrastrutture industriali, degli elettrodotti, degli impianti fotovoltaici, delle cabine elettriche, degli impianti di rete radiomobile, la rilevazione di campo per le comunicazioni, la valutazione della copertura del segnale radio, il monitoraggio del territorio e il trasporto di materiale biologico deperibile.

La sfida è quella di assicurare che i droni si integrino in sicurezza nello spazio aereo a fianco dei velivoli pilotati.

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**;
- Partecipazione ai lavori dei gruppi ICAO, EASA e JARUS.

#### **VOLI SUBORBITALI - SPAZIOPORTO**

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), l'ENAC ha redatto, nel 2020, una prima versione del "**Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti**". Nel maggio 2020 la versione preliminare del documento è stata presentata, in videoconferenza, a una platea internazionale di esperti del settore, appartenenti alle diverse Autorità dell'aviazione civile europee, 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.

#### **AMBIENTE**

Come da propria Mission, incessante è l'impegno dell'Ente nel promuovere azioni, sia a livello nazionale, sia internazionale, per **tutelare l'ambiente**, per **ridurre le emissioni** acustiche e gassose prodotte dalle attività di trasporto aereo, con particolare riguardo alle iniziative volte alla protezione degli effetti sul cambiamento climatico e a progetti di ricerca per **carburanti alternativi**. 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.

Dal 1° gennaio 2019 è iniziata l'attività preparatoria per l'implementazione del CORSIA (schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente alle altre azioni ambientali contribuirà a raggiungere l'obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 2020), la cui fase pilota è prevista nel 2021. Nello specifico, le Autorità competenti degli Stati membri ICAO hanno chiesto ai propri operatori aerei di iniziare a **monitorare e conteggiare le emissioni** derivanti dai voli internazionali che andranno a costituire la baseline per le future compensazioni.

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.

#### **SORVEGLIANZA SULLA FLOTTA NAZIONALE (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 nel 2020 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.

Con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 965/2012 è stata data definitiva attuazione alle attività correlate alle ispezioni di rampa a un aeromobile impiegato da un operatore di un Paese terzo, che è diventata un'attività istituzione delle autorità per l'aviazione civile. È terminato anche lo "status" di programma separato e l'acronimo SAFA è ormai sparito dalla normativa di riferimento, sostituito dalla più generica "**Ramp Inspection**", rivolta sia ad aeromobili impiegati da operatori appartenenti a Stati non EASA sia a quelli EASA.

#### **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.

**Il numero degli iscritti negli Albi e nel Registro si attesta intorno a 12.000 unità.**

#### **COMPAGNIE AEREE NAZIONALI**

Nel 2020 è stata rilasciata una **nuova licenza** di esercizio passeggeri alla società **EGO Airways**; sono state **sospese le licenze** di esercizio di trasporto aereo rilasciate alla società **Air Italy** e alla società **Ernest**, è stata **revocata la licenza** di esercizio di trasporto aereo cargo alla società **SW Italia**.

Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 (Regolamento), recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, individua **due tipologie di imprese**.

**Vettori categoria A** utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 10 tonnellate e/o con capacità superiore a 19 posti. Il numero complessivo degli aeromobili in **flotta (proprietà/dry lease)** impiegati dai vettori nazionali a fine dicembre 2020 è di **151 velivoli**.

**Vettori categoria B** utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 10 tonnellate e/o con capacità inferiore a 20 posti. Gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2020 dai vettori di categoria B equiparati nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, sono complessivamente **204** di cui **101 ad alarotante** e **99 ad ala fissa**.

**AEROPORTI, ELIPORTI, SPAZIOPORTO - 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.