

COMUNICATO STAMPA N. 19/2018

**ENAC PRESENTA LO STATO DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA NEL PROPRIO RAPPORTO E BILANCIO SOCIALE 2017 E CELEBRA I VENTI ANNI DI ATTIVITÀ DELL'ENTE**

*NEL RAPPORTO I TEMI PRINCIPALI DEL SETTORE: SICUREZZA, SVILUPPO, TUTELA DEI PASSEGGERI, AEROPORTI NUOVE TECNOLOGIE, AMBIENTE, REGOLAZIONE E VIGILANZA*

Lo stato dell'aviazione civile nazionale è stato illustrato oggi, 5 giugno 2018, dal Presidente dell'ENAC **Vito Riggio** e dal Direttore Generale **Alessio Quaranta**, in occasione della presentazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2017 sulle attività svolte dall'Ente secondo la propria missione istituzionale. Contestualmente l'ENAC ha anche celebrato anche i Venti anni di attività dell'Ente, dall'istituzione del 1997 al 2017.

In apertura dei lavori è intervenuto il Direttore Generale **Alessio Quaranta** che ha illustrato i contenuti principali del Rapporto 2017 fornendo i dati sui vari aspetti che compongono il sistema, tra cui, la regolazione economica, gli investimenti aeroportuali, la sicurezza (sia *safety* sia *security*), la tutela ambientale, i diritti dei passeggeri, le attività internazionali svolte dall'ENAC in rappresentanza dell'Italia, la regolazione dello spazio aereo, i droni, i voli suborbitali e lo spaziorporto. Ha inoltre presentato in anteprima il nuovo portale dell'Ente che sarà online a breve.

A seguire il Presidente **Vito Riggio** ha fatto un *excursus* sui Venti anni di attività dell'ENAC, focalizzando l'attenzione sui punti salienti per l'aviazione civile nei corso di questi decenni, sui cambiamenti importanti che hanno caratterizzato il settore passando attraverso un'evoluzione veloce e dinamica del trasporto aereo e dell'uso stesso del mezzo aereo.

Il Vice Direttore Generale **Alessandro Cardì** ha proseguito parlando soprattutto delle sfide che attendono l'aviazione civile nel prossimo futuro, i voli suborbitali, lo spaziorporto e la *cyber security*.

Per ampliare la panoramica sullo stato del settore dell'aviazione civile, sono stati coinvolti tutti i principali attori del comparto. Hanno partecipato i rappresentanti istituzionali, i vertici delle compagnie aeree nazionali, delle società di gestione aeroportuale, delle società di assistenza a terra e le principali associazioni attive nel settore.

In particolare sono state ospitate le relazioni di importanti rappresentanti tra i quali: il Presidente di ENAV **Roberto Scaramella**, il Presidente di Assaeroporti **Fabrizio Palenzona**, il Commissario Straordinario di Alitalia **Luigi Gubitosi**, il Chief Operating Officer di Air Italy **Neil Mills**, il Segretario Esecutivo di ECAC (*European Civil Aviation Conference*) **Salvatore Sciacchitano**.

Inoltre, in considerazione del fatto che la presentazione è coincisa con la ricorrenza dei Venti anni di attività dell'Ente, l'ENAC ha coinvolto e invitato a partecipare all'evento anche i precedenti Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, i rappresentanti istituzionali, i politici e i vertici degli operatori aerei che si sono succeduti nel corso di questi due decenni nella *governance* del comparto.

Il Rapporto ENAC, pubblicato annualmente dall'Ente dal 2007, fornisce, in un'ottica di trasparenza nei confronti delle Istituzioni e dei cittadini, una sintesi sulle attività svolte dall'ENAC.

Il volume presentato oggi ospita anche un Editoriale sui Venti anni dell'ENAC, attraverso il quale viene sintetizzato il percorso evolutivo delle componenti più significative del trasporto aereo e del ruolo svolto dall'ENAC per garantire lo sviluppo equo e compatibile del settore.

Tra i numerosi temi trattati dalla pubblicazione, alla quale si rimanda per approfondimenti, si evidenziano alcuni aspetti di particolare rilievo per l'aviazione civile del nostro Paese nel corso del 2017.

➤ **CONTINUA IL TREND DI CRESCITA DEL TRAFFICO AEREO IN LINEA CON L'EUROPA**

Come sta accadendo da alcuni anni, nel 2017 si sono consolidati ulteriormente i dati di crescita del trasporto aereo in Italia, in linea con gli altri Paesi dell'Unione Europea. Negli aeroporti nazionali sono transitati **174.628.241**, con un aumento del 6,2% rispetto al 2016.

In aumento anche il numero dei **movimenti aerei** commerciali (decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto) del **2,4%** rispetto al **2016**, per un totale di **1.364.564** movimenti.

Più rilevante, invece, l'aumento del **trasporto cargo** (merce + posta) con un totale di **1.090.923** tonnellate, il **9,2%** in più del 2016.

La graduatoria dei primi 3 aeroporti per numero di passeggeri:

1. <b>Roma Fiumicino</b>	<b>40.841.141</b>	-1,8% rispetto al 2016;
2. <b>Milano Malpensa</b>	<b>22.037.241</b>	14,1% rispetto al 2016;
3. <b>Bergamo</b>	<b>12.230.942</b>	10,6% rispetto al 2016.

Dalla ripartizione della quota di mercato di traffico aereo complessivo, la somma di quello nazionale e internazionale, tra vettori tradizionali e *low cost*, si evince una crescita costante del segmento *low cost*:

<b>Vettori low cost</b>	<b>50,9%</b>	<b>88.820.337</b> passeggeri <b>(+9,27%</b> sul 2016)
<b>Vettori tradizionali</b>	<b>49,1%</b>	<b>85.807.904</b> passeggeri <b>(+3,28%</b> sul 2016)

➤ **CONSUNTIVO INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NEL 2017**

Sono continuati nel 2017 gli investimenti infrastrutturali che hanno portato a una spesa complessiva di oltre **491 milioni di Euro**. Nello specifico: gli investimenti realizzati in **autofinanziamento** sono stati circa **460 milioni** di Euro; quelli realizzati con **finanziamenti pubblici**, circa **31 milioni** di Euro.

➤ **I MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO: I DRONI**

Continua l'impegno istituzionale e regolatorio dell'Ente nel campo dei mezzi aerei a pilotaggio remoto, ormai noti come droni anche a livello regolamentare, segmento divenuto strategico per l'intera comunità aeronautica. L'attività dell'ENAC del 2017 in questo ambito ha riguardato:

- valutazione di **2.697 dichiarazioni** di Operatori SAPR per operazioni specializzate non critiche;
- emissione di **824 autorizzazioni** per operazioni specializzate critiche (valutate 891);
- emissione di **3 Permessi di volo** per SAPR di massa operativa maggiore di 25 kg;
- consulenze e partecipazione ai lavori dei **Gruppi ICAO, EASA e JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned System's)**;
- partecipazione a **Programmi di Ricerca**.

L'ENAC è impegnato principalmente su due aspetti.

- La definizione di criteri per autorizzare il loro impiego anche nelle condizioni più critiche, come ad esempio la vicinanza agli aeroporti.
- La definizione di criteri per operazioni in BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight*), cioè oltre la portata visiva del pilota a terra, che consente di ottenere profili di missione del drone molto più estesi (ed esempio: l'ispezione di intere linee elettriche o gasdotti).

Nel 2017 è proseguita l'attività sperimentale BVLOS finalizzata alla validazione dei Concetti Operativi (CONOPS) stabiliti di concerto con l'ENAV sulla base di un accordo siglato nell'agosto 2016. La sperimentazione ha riguardato l'effettuazione di operazioni specializzate condotte con droni di massa massima al decollo inferiore ai 25 kg non controllabili alla vista del pilota. Obiettivo dell'operazione è identificare i requisiti essenziali da introdurre nel regolamento ENAC "Mezzi

Aerei a Pilotaggio Remoto”, in modo da consentire l’effettuazione di tali attività in piena sicurezza su tutto il territorio nazionale.

➤ EVOLUZIONE DEL TRASPORTO: LO SPAZIOPORTO E I VOLI SUBORBITALI

L’attività sul trasporto commerciale suborbitale ha preso avvio dal “*Memorandum of Cooperation in the Development of Commercial Space Transportation*” firmato dall’ENAC e dalla *Federal Aviation Administration* (FAA) nel 2014 e rinnovato poi nel 2016 con la partecipazione dell’Agenzia Spaziale Italiana (ASI). Nel 2017 è stato costituito dall’ENAC, sotto l’auspicio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il gruppo di lavoro Spazioporti comprendente l’Aeronautica Militare, l’ASI e la società ALTEC, attiva nel settore della logistica spaziale.

Il gruppo si è riunito più volte con lo scopo di definire lo scenario operativo per i voli suborbitali a decollo e atterraggio orizzontale (HOTOL) e le esigenze prestazionali e logistiche dello spazioporto. L’ENAC ha elaborato e pubblicato una prima *Regulatory policy* con cui vengono definiti i criteri di sicurezza da assicurare nei vari ambiti nei quali si articola il complesso settore del trasporto commerciale suborbitale, consentendo da un lato all’industria di settore primi e importanti elementi di approfondimento e dall’altro al sistema nazionale la possibilità di assumere un ruolo primario in questo promettente mercato.

➤ IL RUOLO ENAC NELLE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

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). L’ENAC si relaziona in un contesto di confronto e collaborazione con tali Organizzazioni nell’attuazione della propria attività di regolazione e controllo del settore aereo e di promozione dello sviluppo dell’aviazione civile.

In apertura del Rapporto e Bilancio Sociale 2017 sono ospitati tre INTERVENTI a cura dei vertici dell’ENAC i cui estratti sono riportati a seguire.

Il volume contiene, quindi, i principali dati di traffico e le 26 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.

A breve il volume Rapporto e Bilancio Sociale 2017 verrà pubblicato integralmente, sia nella versione in italiano sia in inglese, sul portale dell’ENAC [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

Si rimanda, pertanto, a questa pubblicazione per l’analisi completa e ufficiale delle attività istituzionali dell’ENAC nel corso del 2017.

I lavori della presentazione del rapporto e Bilancio Sociale 2017 dell’ENAC sono stati trasmessi in diretta streaming.

ESTRATTO DELL’INTERVENTO DEL PRESIDENTE VITO RIGGIO

Nell’intervento di apertura del Rapporto e Bilancio Sociale 2017 il Presidente Riggio traccia un quadro istituzionale e culturale sui venti anni di attività dell’Ente, interrogandosi sul percorso compiuto dall’Ente, sulla sua veste giuridica e sul futuro che lo attende. A seguire, alcuni stralci dell’intervento a cui si rimanda per l’analisi completa:

(.....) “*Oggi l’ENAC è una sezione dinamica di realtà europee. È cioè una espressione di quella limitazione di sovranità consentita, di cui ci parla la Costituzione del ’48. Un soggetto che si conquista autorevolezza per la circostanza che da Linate a oggi l’aviazione commerciale, pur essendo fortemente cimentata dall’incremento formidabile di traffico e dalla crescita esponenziale degli aeroporti, non ha registrato morti. Finora, è bene dire, ma certo con fortuna e qualche*

*merito nell'aver saputo impostare una collaborazione con i protagonisti, spostando sempre di più le responsabilità verso di loro, dando i necessari poteri anche di coordinamento come previsto dalla normativa europea. Insomma un dato di carattere più che legislativo”.*

*(.....) “Qualche volta ci sembra che sia riuscito un processo di sburocratizzazione, di velocizzazione, di avvicinamento alla comunità. Un processo di internazionalizzazione vero, forte, costante come dimostra la presenza diffusa e apprezzata in organismi europei e internazionali. Qualche volta ripiombiamo nella palude, nella paura, nell'esitazione che caratterizzano purtroppo ampie parti delle macchine pubbliche e anche delle società private operanti nel nostro Paese.*

*Ma poiché il destino è ancora da compiersi, benché venti anni siano un'età sufficiente, per dirla con Camus, perché ciascuno sia responsabile della sua faccia, toccherà a chi ci lavora e a coloro con i quali l'ENAC lavora e soprattutto a quelli per cui lavora, fare in modo che il volto si rischiarì, che le mete si illimpidiscano, che il carattere se c'è, quello che c'è, che si è riusciti a costruire, emerga con chiarezza e nitore.*

*Molto dipenderà dalla capacità di usare bene le risorse disponibili per colmare i vuoti e formare personale sempre più specializzato, come serve”.*

#### **ESTRATTO DELL'INTERVENTO DEL DIRETTORE GENERALE ALESSIO QUARANTA**

L'intervento del Direttore Generale si concentra soprattutto sui cambiamenti economici che caratterizzano il settore del trasporto aereo comunitario, auspicando anche il superamento di alcuni limiti a favore degli assetti più dinamici che portano ad ampie alleanze che oltrepassano i confini geografici.

*“Vent'anni hanno visto non solo la trasformazione dell'aviazione civile nazionale ed europea, ma anche profondi cambiamenti a livello mondiale. Basti pensare alla prorompente affermazione sui mercati dei vettori low cost che in queste due decadi hanno stravolto il tradizionale concetto di trasporto aereo accompagnandolo nella trasformazione in trasporto di massa, contribuendo enormemente allo sviluppo non solo del settore aeronautico ma anche di tutta l'economia mondiale nel suo complesso.*

*La stessa affermazione dei cosiddetti mercati emergenti ha notevolmente contribuito allo spostamento dell'asse dello sviluppo del trasporto aereo mondiale che se fino a vent'anni fa era incentrato prevalentemente sulle relazioni verso il Nord/Sud America e all'interno del continente europeo, oggi vede una sempre maggiore affermazione dell'area mediorientale, e in particolare del Golfo Persico e del Sud/Est asiatico e non è un caso che i maggiori investimenti nel settore aereo provengano da quelle aree, come, ad esempio, i massicci ordini di nuovi aeroplani recentemente avutisi da parte di compagnie aeree della penisola arabica”.*

*(.....) “Si è passati, così, dalla liberalizzazione dell'accesso alle rotte intracomunitarie e nazionali, a favore delle compagnie aeree con licenza rilasciata da uno Stato comunitario, alla creazione di un sistema trasparente di gestione delle bande orarie sugli aeroporti europei congestionati, alla definizione di un quadro unico di riferimento per l'utilizzazione dei sistemi telematici di prenotazione della biglietteria aerea, fino alla definizione di un sistema tariffario per gli aeroporti, finalmente orientato ai costi, che ha consentito un ordinato sviluppo delle infrastrutture, sempre più spesso finanziate con risorse provenienti dal mercato.*

*Il tutto è avvenuto e sta avvenendo attraverso un unico filo conduttore che ha ricollocato al centro del sistema la figura del passeggero aereo e la sua tutela, quale elemento unificante dei vari sottosistemi che non avrebbero alcuna ragion d'essere ove non fosse presente una domanda di mobilità proveniente dai cittadini.*

*Proprio alla luce dei cambiamenti che il settore ha vissuto in questi venti anni è necessario ripensare alcuni assiomi in funzione dello sviluppo che si vuole assicurare. In particolare, occorrerebbe superare alcuni concetti posti inizialmente alla base del processo di liberalizzazione europeo oggi non più validi o comunque non più all'avanguardia in un settore caratterizzato da un dinamismo senza precedenti; ad iniziare dalla clausola sulla proprietà sostanziale e controllo effettivo sulle compagnie aeree che, se negli anni Novanta aveva una logica legata al superamento dei nazionalismi pur mantenendo una forma di protezionismo all'interno della Comunità europea in un momento di forte spinta innovativa per l'epoca, oggi andrebbe rivisitata alla luce delle dinamiche commerciali che vedono sempre più spesso la necessità di integrazioni*

*e alleanze ad ampio spettro che mal sopportano limitazioni legate a specifiche realtà geografiche.*

*Se, sia pur attraverso queste brevi riflessioni, risulta evidente l'elevato grado di maturità raggiunto dal settore del trasporto aereo continentale, grazie anche agli sforzi profusi dall'ENAC in questi vent'anni di vita come unica autorità aeronautica nazionale, occorre, però, pensare al futuro; un futuro da immaginare e da costruire e che, partendo dall'esperienza trascorsa, non può non tenere in debita considerazione una serena analisi dell'esistente.*

*In tale contesto è doveroso ricordare l'articolazione molto ampia di competenze iniziali attribuite con lungimiranza all'ENAC dal Parlamento; competenze che si sono arricchite nel tempo e hanno consentito l'evoluzione del sistema dell'aviazione civile in Italia rafforzando il ruolo centrale dell'Ente.*

*In merito alla capacità dell'ENAC di interpretare il momento per cercare le migliori risposte in termini di efficienza ed efficacia a favore dello sviluppo, va evidenziato l'impegno nel garantire l'esercizio delle proprie funzioni anche a fronte di una forte riduzione di personale dovuta alle misure della finanza pubblica. Sfida in parte vinta attraverso un'attenta semplificazione delle attività a tutto vantaggio del sistema e del recupero di risorse.*

*Le stesse recenti misure che consentono di poter acquisire nuovo personale, se da un lato rappresentano una nota di forte positività, dando una nuova tranquillità nel presente, dall'altro non costituiscono una garanzia per il futuro in considerazione dell'aumento di attività previsto sia nei settori tradizionali che in quelli emergenti".*

#### ESTRATTO DELL'INTERVENTO DEL VICE DIRETTORE GENERALE ALESSANDRO CARDI

Il Vice Direttore Generale Cardì, analizza, invece, la trasformazione del settore che ha superato vari nazionalismi per orientarsi su un livello di armonizzazione comunitaria.

*(.....) "Abbiamo assistito in questi venti anni a una completa devoluzione dal livello nazionale alla dimensione comunitaria di competenze sempre più ampie, dalla navigabilità degli aeromobili, progettazione, costruzione e manutenzione alle operazioni di volo e licenze del personale di volo per poi completare il quadro con la devoluzione di competenze in materia di aeroporti e spazio aereo.*

*(.....) "Per l'intero settore non è stato facile e se l'industria del trasporto aereo, dai costruttori ai vettori aerei, dai gestori aeroportuali ai gestori dei servizi di navigazione aerea, ha vissuto anni di continua trasformazione, sia nelle regole di sicurezza e correlate periodiche revisioni sia con le regole del mercato sempre più liberalizzato e concorrenziale, lo stesso può ben dirsi per l'ENAC che ha dovuto rimodellare l'assetto regolatorio nazionale in una continua rincorsa alla coerenza con il nascente sistema europeo e con la corposa produzione regolamentare dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - EASA, unitamente alla gestione dei cambiamenti dei modelli operativi e ai correlati aspetti culturali del proprio personale".*

*(.....) "In tema di sicurezza è doveroso ricordare il percorso virtuoso e il forte impegno profuso dall'ENAC e dai gestori aeroportuali nel realizzare il rilevante cambiamento intervenuto nel settore degli aeroporti che, con l'incidente di Linate del 2001, aveva mostrato serie crepe nell'assetto regolatorio, sia sotto il profilo degli standard utilizzati per le infrastrutture che per l'assetto di ruoli e competenze istituzionali. Da una situazione ove non esistevano standard univoci e requisiti regolamentari, che aveva ingenerato una realtà quanto mai variegata nella realizzazione dei singoli scali, si è passati in pochissimi anni a una puntuale regolamentazione e definizione del livello di sicurezza da conseguire e delle capacità e competenze che il gestore doveva porre in essere e quindi a un sistema pienamente certificato e in grado di correggere le situazioni di difformità.*

*Ha inoltre consentito al sistema aeroportuale di compiere l'ulteriore salto di qualità nel passaggio al regolamento europeo n. 139/2014 avvenuta con soddisfazione entro il 2017, in linea con le aspettative comunitarie".*

#### ESTRATTO DELL'EDITORIALE VENTI ANNI DI ENAC

*"Nella redazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2017 si è ritenuto di dover dar conto dello sviluppo del sistema del trasporto aereo a venti anni dall'istituzione dell'ENAC, avvenuta il 25 luglio 1997 con il Decreto Legislativo n. 250/97, che ha riunito tre organizzazioni preesistenti,*

*ciascuna con diverse prerogative: la Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC), il Registro Aeronautico Italiano (RAI) e l'Ente Nazionale Gente dell'Aria (ENGA). Con l'ampliamento delle competenze di regolazione anche dello spazio aereo, a conclusione di un significativo processo di trasformazione che ha portato al riassetto complessivo del trasporto aereo in Italia, l'ENAC dal 2004 ha assunto in pieno il ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione.*

*L'istituzione dell'ENAC ha dunque rappresentato la sintesi di una illuminata volontà politica dell'intero Parlamento che ha sentito la necessità di un'evoluzione dell'intero comparto e che, intuendo l'innovazione del settore, ha arricchito il panorama istituzionale di un ulteriore attore dotato di particolari caratteristiche di legge che riportano all'autonomia organizzativa regolamentare e finanziaria: un Ente in grado di essere autonomo sotto vari profili non appesantendo la spesa pubblica e, al contempo, dotato delle capacità e degli strumenti giuridici necessari a poter garantire il governo e il presidio del sistema dell'aviazione civile.*

*È importante sottolineare che il trasporto aereo venti anni fa si presentava come un settore, se non di nicchia, comunque elitario; nel corso del tempo invece è diventato un vero e proprio fenomeno di massa che movimentava centinaia di milioni di passeggeri, oltre 174 milioni nel 2017 in Italia; il mezzo aereo, accessibile ormai a ogni classe sociale, arricchisce quindi l'offerta di mobilità a integrazione delle altre forme più classiche legate alle ferrovie e alle strade.*

*L'editoriale sui venti anni dell'ENAC intende, quindi, rappresentare il percorso evolutivo, nel periodo 1997-2017, delle componenti significative della filiera del trasporto aereo: dalla safety alla security, dagli aeroporti alla regolazione economica, dallo spazio aereo all'ambiente, con particolare attenzione ai passeggeri quali utenti finali.*

*In tale contesto si inserisce il ruolo dell'ENAC che, con la sua attività, ha garantito la crescita che vede oggi l'Italia dotata di un trasporto aereo di qualità”.*

Roma, 5 giugno 2018