



ENAC

Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto e Bilancio Sociale 2020

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



ENAC
Autorità per l'Aviazione Civile

Rapporto e Bilancio Sociale 2020

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

INTERVENTI

Enrico Giovannini

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Pierluigi Di Palma

PRESIDENTE

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Gabriella Palmieri Sandulli

AVVOCATO GENERALE DELLO STATO





Enrico Giovannini

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Il Rapporto dell'ENAC 2020 indica chiaramente quanto il settore del trasporto aereo soffra gli effetti della crisi pandemica da COVID-19. Tuttavia, non solo fornisce una visione complessiva dell'andamento del comparto e delle misure adottate per far fronte al periodo di grave difficoltà, ma anche, e direi soprattutto, individua le prospettive per il suo rilancio.

Questa crisi ci ha insegnato quanto sia necessario prevedere i fattori di vulnerabilità di un settore fondamentale per lo sviluppo del Paese, la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, ma anche quanto sia importante prepararsi a reagire agli shock in modo tempestivo e coordinato, anche a livello internazionale, adeguando il settore in base ai diversi fattori di rischio. La crisi pandemica ha reso evidente quanto sia importante la versatilità delle infrastrutture pubbliche destinate al trasporto che, in caso di emergenze come quella che abbiamo vissuto e stiamo ancora vivendo, devono potersi adeguare rapidamente e reagire positivamente. Questa ricerca di una maggiore resilienza vale, in particolare, per le infrastrutture del trasporto aereo per le quali si prevede un forte cambiamento. Ma vale anche per le strutture aeroportuali e per l'industria aeronautica che devono spingere sull'innovazione tecnologica in una dimensione di sviluppo sostenibile.

La ripresa del comparto dopo l'emergenza pandemica e il suo sviluppo futuro dovrà dunque approfittare dell'esperienza adottando una visione più sistemica, l'unica che consentirà di perseguire gli obiettivi di una giusta transizione 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, nell'ambito della nuova strategia nazionale per il trasporto aereo e nella revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti, sul significato dello sviluppo del settore in chiave ecologica. La transizione verso sistemi meno impattanti deve essere percepita come un'opportunità per l'aviazione, chiamata a investire sempre di più nella ricerca di combustibili puliti, mentre gli aeroporti italiani sono ormai già impegnati nell'obiettivo "zero emissioni", anche attraverso la digitalizzazione dei servizi.

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*. Le trasformazioni in senso sostenibile dovranno tradursi in un uso più razionale dell'energia, delle risorse primarie e di quelle alternative; in una migliore gestione dei rifiuti; un investimento sui carburanti sostenibili (*sustainable aviation fuels*, SAF), sulla mobilità *green* negli aeroporti (*green airport mobility*), nonché sulla rilevazione e il monitoraggio dei consumi.

Un futuro di grandi innovazioni attende il settore dell'aviazione. A livello di manifattura industriale si ipotizza già l'inserimento di una linea di attività per la conversione della propulsione aeronautica in trazione elettrica, con un percorso graduale che potrebbe incentivare la transizione energetica in alcune aree del settore privato e in quello pubblico di tipo locale, come ad esempio gli aerotaxi a livello urbano, periurbano o tra città, per poi evol-

vere ancora in sistemi di trasporto più complessi. L'innovazione tecnologica e la diffusione dei relativi strumenti digitali, la robotica e l'intelligenza artificiale incideranno sempre di più anche sul settore della mobilità e per questo è fondamentale che il comparto dell'aviazione sia integrato in una rete di trasporti coerente e armonizzata, in un'ottica intermodale. Su questo, peraltro, investe il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il Fondo complementare e i fondi nazionali. Ovviamente, questo modo di concepire l'intermodalità si deve basare sull'acquisizione e la gestione dei dati in un sistema completamente digitalizzato. E, in tale prospettiva, anche le infrastrutture relative si dovranno adeguare e integrare.

Dal punto di vista degli utenti, la pandemia ha ridefinito il profilo del passeggero aeroportuale come "*healthy-concerned passenger*", con il conseguente adattamento delle operazioni e del servizio clienti. La nuova definizione impone quindi l'offerta di un viaggio *end-to-end* non solo agevole, ma anche in piena sicurezza sotto il profilo sanitario. E, in tale contesto, si inserisce il programma ENAC "*seamless passengers experience*" volto a favorire l'interconnessione tra vari sistemi e tecnologie digitali per offrire ai passeggeri un percorso fluido, veloce e autonomo, in grado di elevare la qualità del servizio e minimizzare i tempi di attesa (attraverso, ad esempio, il riconoscimento biometrico, la *smart security*, i sistemi *contactless*). È quindi necessaria anche una pianificazione coordinata a livello europeo per la gestione della documentazione richiesta ai passeggeri, anche al fine di accelerare le operazioni di controllo, scongiurare contraffazioni ed evitare la duplicazione dei controlli da parte dei singoli Paesi Membri, in attesa di un sempre maggiore ricorso al *Digital Green Pass*.

Nell'attuale contesto di crisi, la sperimentazione di modelli di mobilità intelligente, sia aerea sia terrestre, permette di sviluppare soluzioni innovative e sostenibili da cui possano scaturire nuove competenze e opportunità di *business*. Un'occasione per dare impulso al Paese e consentirgli di svolgere un ruolo da protagonista anche a livello internazionale. Si tratta di rivedere il sistema nella sua complessità, coinvolgendo attori pubblici e privati, assegnando loro un ruolo attivo nello sviluppo economico e nelle sfide poste dalle transizioni ecologica, digitale, demografica e sociale.



Pierluigi Di Palma

PRESIDENTE

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Dal trasporto aereo al comparto aerospaziale

La crisi generata dall'emergenza sanitaria, superando la soglia del normale rischio d'impresa, ha colpito con violenza la totalità degli operatori del settore del trasporto aereo. Il rischio è che l'intero comparto perda competitività rispetto agli altri Paesi, con effetti gravissimi, in particolare sulla ripresa del turismo, volano essenziale per la nostra economia.

In tale contesto il sistema aeroportuale nazionale va adeguatamente presidiato, tutelato e sviluppato, ciò anche per salvaguardare i lavoratori del comparto che, in ragione anche della professionalità maturata, sono il patrimonio principale delle aziende nonché l'essenziale garanzia di sicurezza del trasporto aereo.

Ciò detto, da alcuni anni si avverte, sempre più forte, l'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, di talché gli operatori del settore si trovano a dovere fronteggiare un'indubbia difficoltà di relazioni, con 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.

Infatti, a sessant'anni dal volo di Yuri Gagarin nello spazio, con il quale, in piena "Guerra fredda", l'Unione Sovietica volle affermare la propria supremazia militare sugli Stati Uniti, oggi assistiamo ad una nuova "corsa allo spazio" svincolata dal dominio delle due superpotenze e connessa, nel mercato globale, alle potenzialità industriali del settore aerospaziale dove assumono un ruolo primario le tecnologie duali, caratterizzate da un comune interesse militare e civile.

La forte competitività nel settore spinge il nostro Paese a farsi riconoscere, anche grazie all'azione sinergica sviluppata con l'Agenzia Spaziale Italiana, in una visione sistemica, un ruolo leader nella politica aerospaziale europea, ampliando collaborazioni internazionali tese a garantire la partecipazione delle nostre aziende nei programmi satellitari in materia di difesa, trasporto, sicurezza e tutela del territorio.

In tale contesto in cui gli interessi militari, civili e commerciali sono in una fase di convergenza, il finanziamento di programmi duali, anche attraverso una riorganizzazione del procurement nei confronti delle aziende fornitrici, rappresenta la situazione ideale per sopperire alle limitazioni di spesa pubblica e soddisfare, adeguatamente, le esigenze del nostro Paese nel comparto.

D'altro canto, evidenti sono le ripercussioni dell'impiego della componente satellitare nell'attività di controllo del traffico aereo da parte di ENAV che, correlato ad un adeguamento infrastrutturale da favorire, sotto la vigilanza dell'ENAC, con la liberalizzazione dei diritti aeroportuali, può consentire di superare i problemi della saturazione dei principali scali e di far fronte al raddoppio del traffico aereo previsto e auspicato nei prossimi venti anni, nonostante la forte contrazione del traffico determinata dalla pandemia COVID-19.

Sicché, per assicurare l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità ambientale del trasporto

aereo, ottimizzandone, in particolare, la capacità operativa, 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, con la promozione di una maggiore e migliore collaborazione istituzionale e con il diretto coinvolgimento dell'industria nazionale di riferimento.

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.

Anche la Commissione europea, nella Comunicazione del 9 dicembre 2020, ha evidenziato che i cambiamenti nel settore dell'"Advanced Air Mobility" ed in particolare quelli relativi alla digitalizzazione, all'intelligenza artificiale e all'autonomia in generale stanno creando nuove sfide. Per concepire il sistema nella sua interezza, affrontando in maniera unitaria i vari aspetti coinvolti (veicoli, infrastrutture, spazio aereo e comunità) e definire un quadro nazionale che possa attrarre e incentivare l'insediamento di aziende start up innovative localizzate in Italia al fine di sviluppare servizi ad alto tasso di innovazione, il passaggio dal "trasporto aereo al comparto aerospaziale" può avvenire mediante un provvedimento normativo complesso che permetta l'integrazione tra i vari soggetti coinvolti nel presidio del sistema complesso al fine di garantire un'effettiva sinergia e la garanzia di massima sicurezza.

In conclusione, il processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo, avviato in Europa agli inizi degli anni '80 ed ormai consolidato a valle di un ciclo di elaborazione normativa di carattere comunitario, lascia aperte le porte ad una nuova politica europea di settore, ispirata ai canoni dell'innovazione tecnologica e della tutela dell'ambiente, in cui trovano spazio, in un mercato in crescita esponenziale, gli scenari satellitari volti a delineare una più razionale utilizzazione degli spazi aerei e a risolvere il problema della saturazione della capacità aeroportuale dei grandi scali europei.

Solo in tal modo sarà possibile, infatti, il superamento di una datata politica dirigistica legata all'esigenza di tutelare vecchi monopoli, il rafforzamento dell'Italia in ambito comunitario ed europeo, intercettando i bisogni legati alla mobilità dei cittadini in un contesto territoriale - l'Europa - che non solo geograficamente ma anche culturalmente rappresenta l'identità nazionale, quanto meno, per le nuove generazioni.



Alessio Quaranta

DIRETTORE GENERALE
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

La pandemia da COVID-19 che nel 2020 ha sorpreso, a livello globale, tutti i settori delle attività umane ha coinvolto fortemente anche l'intera filiera del trasporto aereo, facendo emergere la necessità di reagire in modo tempestivo e coordinato ai fattori di crisi, mettendo in campo misure di flessibilità per adeguare il sistema alle nuove esigenze emergenziali, sempre a salvaguardia e a garanzia della sicurezza.

Nel corso dell'emergenza le frequenti riunioni di coordinamento a livello europeo hanno rappresentato un mezzo efficiente e rapido per avere accesso ad informazioni rilevanti e condivise, assicurando un'attuazione armonizzata delle misure di sicurezza sanitaria e il coordinamento sull'eliminazione delle restrizioni alle frontiere, lavorando insieme per sostenere la ripresa del traffico e del settore.

L'adesione da parte dell'Italia ai progetti pilota sull'uso dei test rapidi negli aeroporti e la creazione di Public Health Corridors (PHC) hanno rappresentato una risposta immediata in grado di fronteggiare la crisi pandemica. Inoltre, l'elaborazione di un documento congiunto da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e dell'European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) ha consentito la definizione di misure a garanzia della sicurezza sanitaria dei viaggiatori aerei e del personale dell'aviazione, in ogni fase del viaggio. La campagna vaccinale promossa dall'Unione europea e, successivamente, l'introduzione dei certificati verdi digitali (DGC), in grado di garantire la libera e sicura circolazione dei cittadini, rappresentano iniziative immediate di ripresa del trasporto che consentiranno di raggiungere dei risultati positivi in termini di aumento dei numeri dei voli.

Tali azioni sono un esempio dell'indispensabile flessibilità che dovrà caratterizzare, anche per il futuro, un giusto e pragmatico approccio da parte dell'Unione europea rispetto ad una situazione eccezionale, che ha modificato e sta modificando le abitudini e il modo di vivere dei cittadini.

È dunque fondamentale l'omogeneità delle regole europee rispetto a possibili iniziative unilaterali da parte dei singoli Stati membri. Si pensi agli strumenti di reazione alla crisi diversi dagli aiuti di Stato, come ad esempio gli EU Digital Covid Certificates, il Passenger Locator Form e la revisione delle regole degli spostamenti all'interno dell'Unione europea.

In tale ottica assumono rilievo, ad esempio, le importanti sperimentazioni avviate dall'Italia relativamente ai cosiddetti "voli covid tested" che hanno consentito l'apertura di «corridoi puliti» in grado di far viaggiare i passeggeri che effettuino un test antigenico rapido o un tampone molecolare entro le 48 ore precedenti l'imbarco e abbiano con sé la relativa certificazione senza l'obbligo di quarantena all'arrivo, con risultati incoraggianti.

Appare, al riguardo, prioritario sviluppare piattaforme digitali comuni a livello europeo per una gestione efficace e snella della modulistica richiesta ai passeggeri, anche al fine di accelerare le operazioni di controllo ed evitare contraffazioni, evitando altresì una condizione di svantaggio competitivo dell'Italia rispetto alle iniziative

intraprese da altri Paesi con potenziali impatti negativi sulla programmazione dei voli da parte dei vettori. Il tutto in un contesto di celere implementazione del cd. Digital Green Pass.

Guardando al futuro e alla ripresa delle attività, non si può non considerare quanto il fenomeno pandemico, entrando di prepotenza nei diversi ambiti della vita sociale, abbia modificato in breve tempo il normale comportamento degli individui.

L'epoca post-COVID porterà necessariamente a confrontarsi con un cambio radicale del modo di viaggiare e dell'industria del trasporto aereo. Fondamentale risulta l'accelerazione dell'innovazione tecnologica al fine di essere sempre più resilienti rispetto a sollecitazioni improvvise, quale è stata la pandemia.

Tra gli obiettivi da perseguire rientra, ad esempio, l'esigenza di favorire la transizione digitale degli aeroporti, implementando/introducendo l'utilizzo di tecnologie all'avanguardia nella gestione dei processi operativi. Si rende, dunque, necessario incentivare la ricerca e l'impiego di tecnologie nel settore della digitalizzazione dei processi cardine dell'aviazione civile, includendo quelli relativi al settore della safety, security, booking, passenger experience, handling, aircargo supply chain, etc.

Tra questi, risulta pienamente condivisibile quello relativo alla "seamless passengers experience": sistemi hardware e software capaci di far svolgere al passeggero, autonomamente e in remoto, attraverso i dispositivi personali o terminali dedicati all'interno del terminal, tutti gli adempimenti e/o l'accesso ai servizi necessari prima dell'imbarco o dopo lo sbarco.

Gli effetti della pandemia si ritrovano, infatti, anche nel dover ridefinire in astratto un nuovo profilo del passeggero aeroportuale, concetto che dovrà essere verificato e adattato in continuo. A fronte di un miglioramento del traffico aereo, a dimostrazione del fatto che i passeggeri stanno nuovamente iniziando a viaggiare e ad utilizzare il mezzo aereo, le aspettative e la consapevolezza dell'esposizione al rischio è così mutata in questo ultimo anno che i cambiamenti in atto sull'uso dei terminal permarranno a lungo, alcuni definitivamente.

Le pubblicazioni distribuite dai player principali del settore dell'aviazione civile, in particolare si fa riferimento alle "Guidelines for an healthy passenger experience at airports" pubblicate da ACI di concerto con l'EASA, definiscono come "Healthy-concerned passenger" il nuovo profilo di passeggero post pandemico, caratterizzato dalle seguenti attitudini:

- attento e preoccupato alla sua salute durante il viaggio;
- più attento alle spese, comprese quelle per il trasporto;
- più attento all'ambiente, al "seamless" e al "no touch - low touch".

È ormai consapevolezza globale che la fase di ripresa post pandemica sarà caratterizzata da una decisa attenzione ai temi dell'ambiente e della digitalizzazione ed è in una tale prospettiva che anche i passeggeri, dovendo cambiare le proprie abitudini all'interno del terminal (con riferimento a tempi, procedure e percorsi), si aspettano di ricevere il miglior servizio possibile con la minima interazione fisica.

In favore di questa nuova aspettativa si inserisce, dunque, il programma di implementazione "seamless", che consentirà ai passeggeri di avere il pieno controllo del check-in attraverso il proprio smartphone, permettendo così di non entrare in contatto con alcuna periferica aeroportuale. In questo modo le fasi propedeutiche al viaggio che in passato venivano fisicamente svolte al gate, potranno essere effettuate utilizzando semplicemente il proprio telefono cellulare.

La sfida dei prossimi anni sarà dunque 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 propensione a viaggiare.

L'esperienza connessa alla gestione della pandemia ha consentito di acquisire ancora di più la consapevolezza di quanto sia fondamentale che le infrastrutture pubbliche per il trasporto dei cittadini abbiano una versatilità da sfruttare in caso di emergenze su larga scala, nella ragionevole certezza che le limitazioni derivanti dalla pandemia in corso, influenzeranno in modo durevole la gestione delle infrastrutture aeroportuali.

Questa versatilità funzionale, intesa come concetto di resilienza applicata alle infrastrutture, deve valere sia in caso di mantenimento dell'uso ordinario dell'opera anche durante l'emergenza ma, soprattutto, nel caso in cui per fronteggiare una imprevista necessità, ampie parti del sistema debbano svolgere un compito alternativo, legato alla gestione straordinaria, più o meno durevole.

In particolare, l'innovazione tecnologica e la diffusione dei relativi strumenti digitali, la robotica e l'Intelligenza Artificiale (AI), incidono in modo significativo anche sul settore della mobilità urbana dei beni e delle persone e sul suo indotto, attraverso la graduale implementazione di nuovi modelli e concetti di mobilità intelligente, sia aerea che terrestre, tali da sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili da cui possono scaturire nuovi modelli di business per la realizzazione della mobilità come servizio.

La crisi ha rivelato il ruolo cruciale svolto dai trasporti e l'importanza dei costi sociali, sanitari ed economici e la necessità di un coordinamento e un accordo significativo tra le azioni di governo e lo sviluppo industriale che tengano conto degli indirizzi europei per la costituzione di un sistema resiliente alle crisi future.

I modelli di "smart city" e "smart economy" sono pronti a rivoluzionare il settore del trasporto e gli aeromobili a pilotaggio remoto (UAS), comunemente chiamati droni, costituiscono uno dei cardini di questa rivoluzione.

Nel 2020 è stato dato impulso a progetti per la "urban air delivery", ovvero l'utilizzo di droni per trasporto di merci, materiale bio-medicale, materiale per la sanificazione degli ambienti per far fronte al contagio, al confinamento personale e all'isolamento di alcune aree territoriali.

La recente Comunicazione "Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future", COM (2020) 789 final del 9 dicembre 2020, evidenzia le opportunità dei cambiamenti nel settore della Advanced Air Mobility (AAM) ed in particolare quelli relativi alla digitalizzazione, all'intelligenza artificiale e all'autonomia.

In una tale prospettiva anche le infrastrutture necessiteranno di essere modificate per adeguarsi al cambiamento; infatti, l'Urban e più in generale l'AAM, introducono tecnologie a duplice uso all'avanguardia che consentono di fornire mobilità sostenibile e accessibile attraverso mezzi innovativi, pilotati e non pilotati e vari usi commerciali, civili e di difesa, attraverso la consegna di merci in ambienti urbani ed il collegamento delle aree urbane e sub urbane ai centri abitati.

Il recente studio avviato dall'EASA con la società McKinsey per misurare l'accettazione sociale da parte dei cittadini dell'UE, delle future operazioni di mobilità aerea negli ambienti urbani è stato indirizzato a sei città europee, tra cui la città di Milano, e a tre Autorità dell'Aviazione Civile tra cui l'ENAC, identificato tra i "Key stakeholder". Nell'attuale contesto di grave crisi, che colpisce il trasporto aereo, investire su modelli nuovi è anche un'opportunità per prepararsi alla ripresa e consentire la mobilità e la connettività del futuro. Questa svolta nella mobilità urbana deve essere accompagnata e sostenuta da un contesto normativo pertinente in grado di riflettere le esigenze e le aspirazioni della società europea.

Il primo passo consiste nel misurare la preparazione dei cittadini dell'UE ad accettare questo nuovo modo di trasporto e raccogliere le loro possibili preoccupazioni e aspettative, ad esempio relative alla sicurezza, alla protezione, alla privacy e all'impatto ambientale.

Gli investimenti in tecnologia consentiranno di rendere sostenibile lo sviluppo aeroportuale, incentivando, altresì, i vettori che utilizzano aeromobili meno inquinanti.

A livello europeo, nell'ambito dell'ECAC, con l'obiettivo di fornire una visione comune a tutti gli Stati sulle possibili linee di azioni necessarie a far ripartire il sistema nel breve termine, ma al contempo aumentarne la resilienza a shock analoghi in futuro, è stato formulato un documento di indirizzo strategico "Key elements on economic matters for supporting the aviation sector following the Covid- 19 crisis".

In materia di interventi in liquidità, l'uso flessibile delle norme sugli aiuti di Stato, i nuovi regimi di aiuti (ad esempio l'approvazione della CE nel quadro temporaneo della Commissione) e altre forme di sovvenzioni e/o incentivi rappresentano la nuova frontiera da sperimentare, pur nel rispetto dei principi di equità e trasparenza. In tale ambito, si possono collocare gli "aiuti" volti a supportare gli aeroporti nella fase di riapertura o ad alleviare gli oneri sostenuti e che dovranno ancora essere sostenuti per adempiere a tutte le misure aggiuntive richieste per garantire la salute pubblica.

La lezione appresa dal COVID-19 può e deve far riflettere su quale possa essere lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo e, in tale ottica, impone agli stakeholder di ipotizzare uno sviluppo della capacità dell'intero sistema non solo trainato dalla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti.

È dunque attraverso la collaborazione e l'impegno congiunto da parte di tutti i soggetti coinvolti che sarà possibile un ritorno graduale alla normalità e il rilancio dell'intero settore in un'ottica di sviluppo futuro del trasporto aereo a livello nazionale e globale.



Gabriella Palmieri Sandulli

AVVOCATO GENERALE DELLO STATO

1. Affronto, com'è evidente, per il ruolo istituzionale che ricopro il tema dell'aerospazio in chiave squisitamente giuridica e ordinamentale con un'attenzione diretta anche ai profili eurounitari, partendo comunque dall'esame della situazione del comparto e delle sue prospettive di evoluzione economica.

Come osservato, si tratta di un settore in continua espansione, che nel panorama industriale italiano si conferma come uno dei più trainanti. Il nostro comparto aerospaziale è considerato¹ uno dei più avanzati al mondo: si posiziona infatti al quarto posto in Europa e al settimo su scala mondiale.

Il PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è considerato come un'occasione imperdibile per il settore spaziale italiano per dare importante impulso alla transizione dei sistemi economici in ottica digitale e sostenibile.

Secondo i dati presentati dal Sottosegretario On. Bruno Tabacchi con delega alla politica spaziale e aerospaziale, in data 21 aprile 2021 durante l'audizione alla X Commissione attività produttive della Camera, la nuova economia dello spazio potrebbe raggiungere un giro di affari complessivo di mille miliardi di dollari nel 2040, dopo avere toccato nel 2019 i 360 miliardi di dollari, pari a 325 miliardi di euro.

Il segmento più propriamente legato allo spazio e all'aerospazio produce attualmente ricavi per circa 100 miliardi di euro, il 70% dei quali derivanti dal mercato istituzionale, il 30% dalla componente privata. È, dunque, inevitabilmente un settore strategico per l'Italia, attualmente l'ottava potenza mondiale in questo campo preceduta da Germania e India, sia nell'ambito delle relazioni internazionali, sia per la sua crescente rilevanza per il sistema scientifico e produttivo del Paese. Anche in tale ottica allo spazio è dedicata una quota delle risorse del PNRR ed un apposito capitolo.

Lo spazio è un elemento strategico di sviluppo economico, grazie alla spinta che fornisce al progresso tecnologico e industriale e per i servizi che permette di realizzare, con impatti positivi e ricadute sull'intero sistema Paese. Il Governo intende puntare sul settore spaziale come uno strumento efficace per la ripresa economica e per lo sviluppo sostenibile. I progetti da realizzare in ambito PNRR, costituiranno, quindi, un importante motore di ripresa che andrà ad aggiungersi a quelli forniti dagli altri capitoli chiave del Piano. Pertanto, il settore spaziale si candida a rappresentare uno dei volani di maggiore potenziale ed impatto per la ripresa e crescita del nostro Paese nel breve e medio periodo.

¹ Dei circa 13 miliardi di euro di ricavi l'anno, oltre la metà provengono dall'export. Il fatturato annuo tocca i 10 miliardi di euro e il giro di affari dell'intero settore è pari all'1% del prodotto interno lordo. Le industrie dell'aerospazio impiegano tra i 50 e i 60 mila dipendenti e coinvolgono molte imprese, sia piccole che di media grandezza, come dimostrano i dati forniti da Ita-Italian trade agency, agenzia per la promozione e l'internazionalizzazione delle imprese italiane.

2. L'Unione europea è molto attenta all'aerospazio.

Il Consiglio ha espresso, il 19 aprile 2021, la sua posizione sulla proposta di regolamento che istituisce il programma spaziale dell'UE per gli anni dal 2021 al 2027. Ciò fa seguito a un accordo raggiunto lo scorso dicembre con il Parlamento europeo che spiana la strada all'adozione di un progetto di regolamento successivo. "L'UE - si legge nel comunicato a firma di Manuel Heitor, ministro portoghese della scienza, tecnologia e istruzione - fa affidamento sulle attività spaziali come motori della crescita economica sostenibile e della sicurezza. Il nostro nuovo programma spaziale dell'UE ci consentirà di rimanere competitivi nella New Space economy e di preservare la sovranità spaziale dell'UE. Aumenterà la nostra ripresa economica dalla pandemia e la nostra transizione verso un modello economico verde e digitale".

Nell'aprile 2021 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato un regolamento che stabilisce il nuovo programma spaziale dell'UE per gli anni dal 2021 al 2027. Il programma è entrato in vigore con effetto retroattivo il 1° gennaio 2021. Esso garantirà:

- dati e servizi spaziali di alta qualità, aggiornati e sicuri
- maggiori benefici socioeconomici derivanti dall'utilizzo di tali dati e servizi, con l'obiettivo di aumentare la crescita e la creazione di posti di lavoro nell'UE
- sicurezza e autonomia dell'UE rafforzate
- un ruolo più forte dell'UE come attore di primo piano nel settore spaziale.

Il regolamento semplifica il quadro giuridico e il sistema di governance dell'UE esistenti e uniforma il quadro di sicurezza. Migliora e raggruppa sotto un unico "ombrello" programmi dell'UE esistenti quali Copernicus, Galileo ed EGNOS.

Il programma introduce anche nuove componenti di sicurezza, come il programma di sorveglianza dell'ambiente spaziale (SSA) o la nuova iniziativa sulla comunicazione satellitare governativa (GOVSATCOM) per monitorare i rischi spaziali e garantire alle autorità nazionali l'accesso a comunicazioni satellitari sicure.

Dotata di sistemi spaziali di livello mondiale che sono già operativi e producono risultati, l'UE si sta concentrando su come utilizzare al meglio i dati spaziali raccolti, il cui potenziale si estende dal settore pubblico a quello privato.

Tra i numerosi benefici, i dati spaziali possono:

- guidare squadre di soccorso in località colpite da catastrofi naturali
- migliorare l'uso del suolo in agricoltura
- rendere più sicure le infrastrutture di trasporto ed energetiche.

La combinazione di dati spaziali e di tecnologie digitali crea inoltre opportunità significative che possono aprire molte opportunità commerciali per tutti i paesi dell'UE.

Con l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona nel dicembre 2009 lo spazio ha assunto particolare rilevanza tra le politiche dell'Unione europea. In base all'articolo 189 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), "per favorire il progresso tecnico e scientifico, la competitività industriale e l'attuazione delle sue politiche, l'Unione elabora una politica spaziale europea. A tal fine, può promuovere iniziative comuni, sostenere la ricerca e lo sviluppo tecnologico e coordinare gli sforzi necessari per l'esplorazione e l'utilizzo dello spazio". L'Unione, inoltre, come specifica il terzo paragrafo dell'articolo 189 del TFUE, instaura tutti i collegamenti utili con l'Agenzia spaziale europea.

La politica spaziale dell'UE mira ad affrontare alcune delle sfide più urgenti odierne, come combattere il cambiamento climatico, contribuire a stimolare l'innovazione tecnologica e fornire vantaggi socioeconomici ai cittadini.

La tecnologia, i dati e i servizi spaziali sono diventati indispensabili nella vita degli europei. Si fa affidamento sui dati quando si utilizzano telefoni cellulari e sistemi di navigazione per auto, si guarda la TV satellitare e si ritira il denaro. I satelliti forniscono anche informazioni immediate quando si verificano disastri come terremoti, incendi boschivi o inondazioni, consentendo un migliore coordinamento tra le squadre di emergenza e di soccorso.

L'UE ha tre programmi spaziali fondamentali:

- Copernicus, il più avanzato sistema di osservazione della Terra a livello mondiale; è un fornitore leader di dati di osservazione della Terra. Aiuta a salvare vite in mare, migliora la risposta ai disastri naturali e consente

agli agricoltori di gestire meglio i propri raccolti;

- Galileo è il sistema di navigazione satellitare globale dell'Europa. Fornisce informazioni di posizionamento e temporizzazione più accurate e affidabili per automobili autonome e connesse, ferrovie, aviazione e altri settori. Galileo è operativo dal dicembre 2016, quando ha iniziato a offrire servizi iniziali ad autorità pubbliche, imprese e cittadini;
- EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) fornisce servizi di navigazione "safety of life" agli utenti del trasporto aereo, marittimo e terrestre in gran parte dell'Europa. Queste informazioni sulla posizione sono così precise che gli aerei possono usarle per atterrare in sicurezza. Tutti i servizi forniti da EGNOS sono pienamente operativi e il numero di utenti è in crescita.

3. Diventa, quindi, 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.

Per il raggiungimento dell'obiettivo è opportuno assicurare l'impegno di tutti gli attori coinvolti, quali sinergie istituzionali ed economiche, come modello avanzato anche di partenariato pubblico-privato, superando frammentazioni e polverizzazioni di competenze, inserendole nel novero degli investimenti strutturali del Paese, con ricadute positive anche sulle importanti realtà industriali del settore, favorendo, appunto, la cooperazione e la sinergia tra gli attori pubblici e privati, a diverso titolo coinvolti nella competizione di carattere europeo, con la promozione di una maggiore e migliore collaborazione istituzionale e con il diretto coinvolgimento dell'industria nazionale di riferimento.

Attraverso la capacità di fare sistema per realizzare un governo unitario dell'intero comparto aerospaziale: con una semplificazione delle regole, utilizzando strumenti giuridici già vigenti e collaudati come gli accordi di collaborazione, ex articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, tra i soggetti individuati come necessari protagonisti del costituendo comparto aerospaziale: Ente nazionale aviazione civile (ENAC), Agenzia spaziale italiana (ASI), Aero club d'Italia (AeCI), Centro italiano ricerche aerospaziali (CIRA) e Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

Tale previsione rappresenta, infatti, uno strumento per valorizzare in concreto, le sinergie tra gli assetti istituzionali coinvolti, in un'ottica di razionalizzazione organizzativa volta al massimo efficientamento del sistema, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica.

In particolare, gli accordi istituzionali potranno assumere particolare importanza in riferimento all'ottimizzazione delle risorse disponibili permettendo, ad esempio, di mettere a fattor comune il personale qualificato, agevolando l'adempimento delle rispettive competenze da parte dei diversi soggetti giuridici.

Una gestione ordinata, quindi, secondo le regole dell'ottimizzazione produttiva, individuando con chiarezza e immediatezza i soggetti giuridici istituzionali che hanno competenza, a vario titolo, nel settore aerospaziale, attraverso un'elencazione tassativa di tutti gli organismi pubblici chiamati a far parte del comparto (ENAC, ASI, AeCI, ANSV) nel rispetto dell'autonomia di ciascuno; aprendo una riflessione su quei soggetti che, come ENAV e CIRA, prima facie, non sembrano riconducibili al novero delle «amministrazioni pubbliche».

Modelli agili di attuazione e di gestione dei modelli organizzativi amministrativi, che valorizzino ed esaltino le competenze tecniche di ognuno dei soggetti partecipanti.

Senza dimenticare gli obiettivi di valorizzazione culturale e turistica agevolmente perseguibili come componente fondamentale dello sviluppo complessivamente considerato dello scalo.

In conclusione, appare evidente come sia necessario e ormai non più eludibile la istituzione di un presidio pubblico quanto più efficiente possibile, creando un comparto ad hoc per esprimere, nel modo migliore dei modi possibile, la comunanza di interessi dell'intero settore che rappresenta una eccellenza del sistema pubblico italiano.

FOCUS

La gestione della pandemia da COVID-19 nel 2020



Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

LA GESTIONE DELLA PANDEMIA DA COVID-19 NEL 2020

L'anno 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione della pandemia da COVID-19. Fin dal mese di marzo la crisi sanitaria ha avuto profonde ripercussioni negative sul trasporto aereo in tutto il mondo. 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. 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.

Eurocontrol riporta che il traffico aereo italiano ha iniziato a subire una netta riduzione a partire dalla prima settimana di marzo 2020, raggiungendo il suo picco negativo, -97% rispetto al 2019, il 12 aprile 2020 e stabilizzandosi successivamente al di sotto del 90% nei mesi di aprile e maggio 2020.

Nel corso dell'anno, il traffico ha registrato una ripresa in tre distinti momenti, corrispondenti alle prime settimane di giugno, luglio e agosto e, come per la maggior parte degli Stati europei, da settembre a ottobre ha iniziato lentamente a diminuire, subendo una nuova importante contrazione a novembre.

In chiusura d'anno, in termini di perdita di traffico rispetto al 2019, l'Italia ha registrato un -72,5% del numero di passeggeri e si è collocata al settimo posto in Europa con un forte impatto concentrato nei grandi hub nazionali (Roma Fiumicino -77,5%, Milano Malpensa -74,9%, Venezia -75,8%, Bergamo -72,2%).

Per contenere la diffusione della pandemia le principali organizzazioni come l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), l'International Civil Aviation Organization (ICAO), l'European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) hanno indicato restrizioni di viaggio che hanno portato molti Paesi a introdurre anche divieti di volo.

Nel mese di maggio, in previsione di una possibile ripresa del traffico aereo dalla fine della primavera, l'ENAC ha emanato la prima edizione delle Linee Guida per la gestione del trasporto aereo nel rispetto delle nuove esigenze sanitarie sia nella fase dell'emergenza, sia in quelle successive. Inoltre, ha provveduto a comunicare a tutti i vettori aerei gli effetti delle disposizioni emesse dalle varie Autorità nazionali, come i Decreti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, le Ordinanze del Ministro della Salute e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sul piano internazionale, l'ENAC ha partecipato a livello ICAO ai lavori del Council Aviation Recovery Task (CART). Con il CART, l'ICAO ha pubblicato 11 raccomandazioni nella fase I, 3 nella fase II, 6 nuove raccomandazioni e 2 raccomandazioni oggetto di revisione nella fase III. Tutte le raccomandazioni sono state valutate e riportate all'interno del Dashboard ICAO. In ambito EASA, l'ENAC ha partecipato al COVID-19 AHSP Authorities' Monitoring Group che ha iniziato la propria attività con il primo meeting il 16 luglio 2020. Il documento di riferimento è quello emesso da EASA e ECDC: EASA/ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol.

La stretta interdipendenza dei vari operatori all'interno della catena produttiva ha reso necessario

che fossero identificate correttamente le priorità di intervento nella convinzione che l'effetto moltiplicativo della singola misura di sostegno si riverbera - producendo risultati positivi a cascata - sugli altri operatori che non beneficiano, in via diretta, della misura stessa.

In conformità alle indicazioni contenute nel primo DPCM emesso per contrastare il diffondersi della pandemia e tenendo conto, ove possibile e compatibile, delle linee guida EASA e delle indicazioni ICAO, l'ENAC ha emanato le "LG 2020/01-APT Emergenza COVID-19 - Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla Fase 2" per fornire indicazioni operative agli attori della filiera del trasporto aereo. Con tali Linee Guida l'ENAC ha indicato ai gestori aeroportuali, agli equipaggi e agli addetti dell'intera filiera, compresi i vettori, le azioni immediate per l'esercizio in sicurezza del traffico negli scali del Paese. Tali indicazioni riguardano le modalità con cui assicurare a bordo degli aeromobili il distanziamento sociale prevedendo al contempo l'utilizzo delle mascherine.

Le Linee Guida, condivise con tutti i principali stakeholder, includono una sezione dedicata per gli aeroporti di aviazione generale e le avio-eli-idrosuperfici.

L'Ente, inoltre, ha operato per adattare la vigente normativa europea alle criticità connesse alla pandemia, agevolando il settore nel suo complesso e, altresì, consentendo l'espletamento di attività in situazioni di emergenza. Ciò si è tradotto nella messa in atto, all'occorrenza, di interventi specifici, verificando per gli aspetti di operazioni volo il mantenimento di un accettabile livello di sicurezza, tra cui:

- esenzioni alle norme UE per consentire il trasporto aereo di malati COVID-19;
- esenzioni alle norme UE per le scadenze dell'addestramento e controllo operativi degli equipaggi di volo non eseguibili causa COVID-19;
- esenzioni in materia di limiti dei tempi di volo per consentire il trasporto di passeggeri, materiali e cargo in situazioni di urgenza dovute alla pandemia (ad esempio per il rientro di connazionali da Paesi extraeuropei);
- interventi in materia di trasporto cargo nella cabina passeggeri dei velivoli lungo raggio per il trasporto di materiale sanitario o di altro materiale comunque necessario;
- disposizioni per gli operatori con Certificato di Operatore Aereo (COA) che effettuano trasporto medico di emergenza con velivoli.

Si è provveduto inoltre a pubblicare un metodo alternativo di rispondenza (ALTMOC) a norme europee per semplificare la gestione dei turni dei piloti delle compagnie aeree e a emettere un'esenzione rispetto alle regole ICAO, previo coordinamento a livello internazionale, per estendere la validità della formazione del personale in materia di merci pericolose.

L'Ente ha contribuito a emendare, in ambito Dangerous Goods Panel ICAO, le istruzioni tecniche ICAO per introdurre "alleviation" per il trasporto dei vaccini (data logger con batterie al litio) e a emettere linee guida sulla presenza a bordo di quantitativi significativi di ghiaccio secco per la conservazione degli stessi vaccini.

In riferimento alla vigilanza sui soggetti certificati, l'esercizio di tale attività è stata condotta in modo coerente con le indicazioni fornite dall'EASA, verificando che le imprese avessero messo in atto le azioni necessarie per il mantenimento dei requisiti di certificazione anche durante la pandemia.

Le misure di flessibilità, introdotte dall'ENAC ai sensi dell'articolo 71 (1) del Reg. (UE) n. 2018/1139, per ciò che concerne il dominio di Medicina Aeronautica, hanno consentito, nell'immediato, di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza inerenti all'idoneità psicofisica del personale aeronautico (personale di volo e del controllo del traffico aereo) e al contempo, di alleviare i disagi connessi

all'impossibilità di recarsi presso gli Organi sanitari deputati al rilascio delle certificazioni mediche di idoneità (Esaminatori aeromedici-AME e Centri aeromedici), in ragione delle restrizioni degli spostamenti nazionali e internazionali e dell'indisponibilità degli esaminatori AME, spesso cooptati presso i presidi sanitari di emergenza.

L'ENAC è stato impegnato, inoltre, nell'attività regolatoria relativa alla definizione partecipata, all'interno dei gruppi medico-specialistici dell'EASA, delle linee guida per la valutazione dei casi COVID-19 da parte di AME e AeMC, individuate come lo strumento idoneo a guidare gli Esaminatori aeromedici nell'attività clinica di valutazione dell'idoneità psico-fisica dei titolari di licenza aeronautica.

DPCM e verifiche negli aeroporti

Nel corso del 2020 e all'inizio del 2021 sono stati emanati diversi DPCM dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. In generale, nell'Allegato 15 dei DPCM sono contenute le "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico". In particolare l'allegato Tecnico - Singole Modalità di Trasporto stabilisce le disposizioni riguardanti il settore aereo.

I DPCM che si sono succeduti hanno introdotto alcune modifiche per implementare specifici settori, a seconda dell'evolversi della pandemia, pur ricalcando le prime disposizioni che erano state stabilite nel corso dell'estate 2020.

Tali prime disposizioni hanno stabilito la necessità di osservare specifiche misure di contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore e riguardano l'utilizzo delle aerostazioni e degli aeromobili. In tale ambito sono stati disposti:

- gestione dell'accesso alle aerostazioni, prevedendo, ove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti;
- interventi organizzativi, gestionali e di contingentamento degli accessi per favorire la distribuzione del pubblico in tutti gli spazi comuni dell'aeroporto al fine di evitare affollamenti nelle zone antistanti i controlli di sicurezza;
- previsione di percorsi a senso unico all'interno dell'aeroporto e nei percorsi fino ai gate, in modo da mantenere separati i flussi di utenti in entrata e uscita;
- obbligo di distanziamento interpersonale all'interno dei terminal e di tutte le altre facility aeroportuali;
- utilizzo, nelle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri, ove possibile, del finger in via prioritaria, evitando in caso di trasporto tramite navetta bus l'affollamento, prevedendo una riduzione del 50% della capienza massima degli automezzi oltre che una durata della corsa comunque inferiore ai 15 minuti, garantendo il più possibile l'aerazione naturale del mezzo;
- riduzione dei rischi di affollamento e mancato distanziamento nella fase di ritiro bagagli presso i nastri dedicati alla riconsegna, assicurando adeguata segnaletica;
- attività di igienizzazione e sanificazione di terminal e aeromobili, anche più volte al giorno con specifica attenzione a tutte le superfici che possono essere toccate dai passeggeri in circostanze ordinarie. Prevista a riguardo anche la gestione degli impianti di climatizzazione con procedure e tecniche miranti alla prevenzione della contaminazione batterica e virale;
- introduzione di termo-scanner per i passeggeri sia in arrivo sia in partenza, secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori nei grandi hub aeroportuali con possibili controlli della temperatura all'ingresso dei filtri di sicurezza o al terminal d'imbarco, per le partenze, e alla discesa dall'aereo per gli arrivi in tutti gli aeroporti.

Misure 2020 relative al distanziamento tra i passeggeri, dispositivi di protezione individuale e documentazione

Obbligo di distanziamento interpersonale di un metro a bordo degli aeromobili.

È consentito derogare al distanziamento interpersonale di un metro, a bordo degli aeromobili, nel caso in cui:

- i flussi d'aria a bordo siano verticali e siano adottati i filtri HEPA, in quanto tali precauzioni consentono un'elevatissima purificazione dell'aria, nonché nel caso in cui siano adottati specifici protocolli di sicurezza sanitaria, prevedendo in particolare la misurazione della temperatura prima dell'accesso all'aeromobile e vietando la salita a bordo in caso di temperatura superiore a 37,5°C;
- sia garantita la durata massima di utilizzo della mascherina chirurgica non superiore alle quattro ore, prevedendone la sostituzione per periodi superiori;
- siano disciplinate individualmente le salite e le discese dall'aeromobile e la collocazione al posto assegnato al fine di evitare contatti stretti tra i passeggeri nella fase di movimentazione;
- siano limitati al massimo gli spostamenti e i movimenti a bordo dell'aeromobile. I vettori possono definire con i gestori aeroportuali specifiche procedure per l'imbarco del bagaglio a mano di dimensioni consentite per la collocazione nelle cappelliere, mettendo in atto idonee misure di imbarco e di discesa selettive, in relazione ai posti assegnati a bordo dell'aeromobile, garantendo i dovuti tempi tecnici operativi al fine di evitare assembramenti nelle fasi di salita e discesa e riducendo al minimo la movimentazione (ad es. chiamata individuale dei passeggeri, in modo da evitare contatti in prossimità delle cappelliere);
- sia acquisita specifica autocertificazione del passeggero, al momento del check-in online o in aeroporto, che attesti di non aver avuto contatti stretti con persone affette da patologia COVID-19 negli ultimi due giorni prima dell'insorgenza dei sintomi e fino a 14 giorni dopo l'insorgenza dei medesimi;
- sia acquisito l'impegno da parte dei viaggiatori, al fine di definire la tracciabilità dei contatti, di comunicare anche al vettore e all'Autorità sanitaria territoriale competente l'insorgenza di sintomatologia COVID-19 comparsa entro otto giorni dallo sbarco dall'aeromobile.

L'attività dell'Ente si è concentrata su una costante e puntuale informazione ai passeggeri oltre che sul monitoraggio delle compagnie aeree, organizzando frequenti incontri online e inviando alle compagnie note di attenzione alla tutela dei passeggeri nel contesto emergenziale.

L'ingente riduzione del traffico passeggeri ha avuto immediate e pesanti ricadute sia sui vettori aerei sia sui gestori aeroportuali, limitandone gravemente l'operatività.

A causa delle numerose cancellazioni di voli avvenute nel periodo marzo-dicembre 2020, le 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.

La delicatezza del momento ha richiesto infatti di prestare la massima attenzione al monitoraggio dei servizi erogati dai gestori e dai vettori che hanno dovuto altresì adattarsi alle nuove circostanze. Resta ferma l'attenzione dell'ENAC, nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione, di monitorare tutte le attività operative in corso (ai fini della qualità dei servizi resi ai passeggeri e della corretta applicazione dei Regolamenti comunitari 261/2004 e 1107/2006).

Fin dalla ripresa del traffico dopo il primo lockdown (Summer 2020), anche in ottemperanza alle predette misure e quelle più strettamente in materia sanitaria, l'ENAC ha avviato un controllo capillare su tutti gli aeroporti nazionali per verificare il rispetto delle disposizioni volte a contrastare la diffusione del virus COVID-19.

L'ENAC ha condotto verifiche sia sulle misure predisposte da parte dei gestori aeroportuali sia da parte dei vettori e, in linea più generale, da parte di tutti gli operatori aeroportuali.

Nella seconda fase pandemica, a seguito delle verifiche ispettive, si è potuto constatare che i vettori aerei e i gestori aeroportuali hanno recepito l'importanza di attenersi alle predette disposizioni stabilendo modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico. Nel mese di novembre le misure di contenimento si sono ulteriormente intensificate, in particolare nei confronti dei voli provenienti da alcuni Paesi (es. Regno Unito, Brasile), a seguito delle disposizioni impartite dal Ministero della Salute a integrazione dei DPCM.

Le verifiche condotte dall'ENAC si sono concentrate sui seguenti dispositivi/aree:

- 1 Area Covid Test;
- 2 Termo scanner;
- 3 Sanificazione/gel dispenser;
- 4 Sanificazione servizi igienici;
- 5 Sanificazione scale e tapis roulant;
- 6 Sanificazione security control;
- 7 Sanificazione baggage trolley;
- 8 Sanificazione aeree/frequenza area interna;
- 9 Segnaletica distanziamento sociale;
- 10 Schermi/plexiglass di protezione;
- 11 Segnaletica aree di attesa/sedute/area attesa bagagli/marciapiedi esterni.

Effetti della pandemia sugli investimenti aeroportuali programmati

Il 2020 è stato anche per il settore delle infrastrutture aeroportuali un anno che ha decisamente risentito della pandemia.

In tale contesto, l'intera economia nazionale è stata pesantemente impattata, con perdite stimate nell'ordine del -9,8% del PIL e, naturalmente, anche il settore del trasporto aereo a livello nazionale e internazionale.

Questa contingenza negativa ha comportato pesanti ripercussioni sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali: da un lato, la progettazione e la realizzazione delle opere aeroportuali hanno subito un rallentamento, anche dovuto ai mesi di lockdown nazionale, dall'altro tuttavia la pianificazione strategica e quella pluriennale delle opere sono state interessate da un complesso processo di aggiornamento e revisione a partire dal secondo quadrimestre del 2020.

L'ENAC ha comunque proseguito e portato avanti nel corso dell'anno le proprie attività istituzionali in tale ambito: dalla pianificazione nazionale degli aeroporti alla pianificazione e programmazione delle opere di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali fino all'esame dei relativi progetti, dalla certificazione degli eliporti alla gestione del passaggio da ENAV ai gestori aeroportuali della titolarità sugli aiuti visivi luminosi. Le attività tecniche hanno inoltre riguardato settori innovativi come quello dei voli suborbitali, con l'emissione del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli spaziporti, o di specifico contenuto tecnologico, come le verifiche tecniche delle macchine RX per il controllo dei bagagli a mano, propedeutiche alla successiva autorizzazione all'uso aeroportuale.

Il settore delle gestioni aeroportuali

Il crollo del traffico aereo nel 2020 ha condizionato fortemente la situazione economico-finanziaria dei gestori aeroportuali e di tutta la filiera del settore.

Il business cargo e l'aviazione generale hanno mostrato, tuttavia, una maggiore resilienza alla crisi COVID-19.

L'ENAC ha monitorato costantemente l'impatto che la situazione contingente ha generato nel settore e ha predisposto, attuato e rappresentato proposte di interventi a sostegno del comparto aeroportuale.

Nel corso del 2020, i dati acquisiti dalle società di gestione hanno mostrato una progressiva e drastica riduzione dell'attività volativa e una correlata riduzione del fatturato, con ingenti oneri per le società in termini anche di assorbimento della liquidità aziendale.

I dati trasmessi dalle società di gestione hanno consentito di stimare una perdita economica complessiva subita dal sistema di oltre 1 miliardo di euro, nel solo periodo marzo-settembre 2020. Tale importo di stima è stato trasmesso al MIT nell'ambito di specifici interventi a sostegno del settore. In tale contesto l'ENAC ha fornito un supporto significativo agli operatori del trasporto aereo, adottando misure urgenti.

Sospensione del pagamento del canone concessorio

In data 11 maggio 2020 è stata disposta la dilazione dei termini di versamento dei canoni concessori e del relativo conguaglio al 31 gennaio 2021, nonché la possibilità di rateizzazione degli importi. La scadenza prevista dalla normativa era fissata per il mese di luglio 2020.

Il procrastinarsi dell'emergenza ha indotto l'ENAC, con successivo provvedimento del gennaio 2021, a prorogare ulteriormente la scadenza del pagamento al 30 aprile 2021 ovvero, in caso di rateizzazione, fino al 31 luglio 2021.

In un'ottica di equità e non discriminazione fra i vari operatori del settore, la predetta disposizione ha subordinato la dilazione alla sospensione preventiva da parte del gestore, della fatturazione dei canoni delle subconcessioni aviation, particolarmente interessati dalla crisi in atto, nella misura del canone effettivamente differito, portando un beneficio potenziale all'intera filiera.

Riduzione polizza fideiussoria a garanzia degli obblighi convenzionali

L'ENAC ha previsto la riduzione dell'ammontare della polizza fideiussoria prevista dalle convenzioni a garanzia dell'obbligo di versamento del canone concessorio, riparametrandone l'entità al minor importo 2020, al fine di operare un ulteriore contenimento dei costi a sostegno del comparto.

Il settore delle società di handling

L'ENAC, recependo le numerose istanze provenienti dal mondo del trasporto aereo, ha promosso, favorito e attuato misure straordinarie di sostegno per gli handler, la cui attuale condizione di crisi, ove non adeguatamente gestita, rischia di riverberarsi negativamente sulla prospettiva di ripresa auspicata.

Sospensione/rinnovo dei certificati di operatore di servizi di assistenza a terra

Nell'aprile 2020 l'ENAC ha sospeso, temporaneamente, le attività di rinnovo dei certificati di operatore di servizi di assistenza a terra, la cui validità è stata contestualmente prorogata, ferma restando la garanzia del rispetto della normativa in termini di requisiti operativi, di safety e di security. Con la ripresa dell'attività di rinnovo della certificazione degli handler, l'ENAC, considerato come il perdurare del crollo dei volumi del traffico aereo abbia alterato in modo del tutto eccezionale e anomalo la situazione economico-finanziaria degli handler, ha disposto che le attività di verifica

finalizzate al rinnovo della certificazione saranno incentrate sui requisiti tecnico-operativi mentre i profili afferenti alla situazione economico-finanziaria dei singoli operatori costituiranno oggetto di monitoraggio successivo durante l'ordinaria sorveglianza annuale programmata.

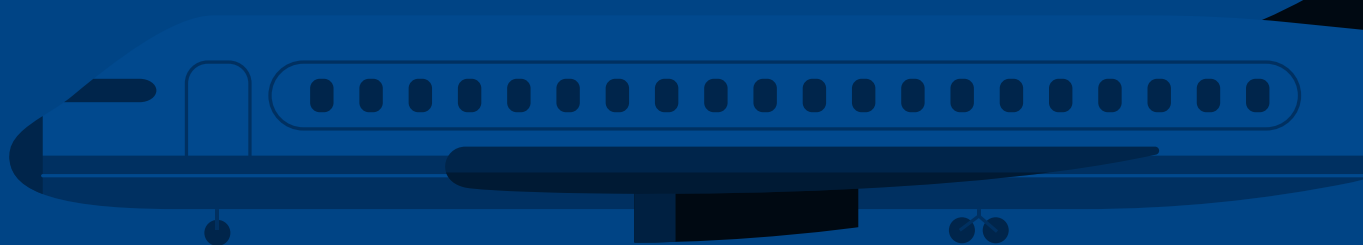
Proroga delle subconcessioni aviation

In coerenza con le iniziative legislative assunte in ambito europeo, l'ENAC, con provvedimento del 15 giugno 2020, ha invitato le società di gestione a prorogare di tre anni la durata delle subconcessioni aviation non scadute e di considerare l'ipotesi di proroga di un anno delle subconcessioni aviation già scadute alla data del provvedimento citato.

L'Ente ha inteso in tal modo favorire la ripresa economica degli operatori di settore che hanno una programmazione delle proprie attività parametrata generalmente su un orizzonte temporale di breve/medio termine, con ciò rendendoli soggetti maggiormente esposti agli effetti dell'attuale crisi in quanto impossibilitati a recuperare le perdite subite.

L'ENAC ha anche disposto - a gennaio 2021 - la proroga delle concessioni sugli aeroporti a gestione diretta ENAC a seguito della emergenza COVID-19 di ulteriori 24 mesi rispetto alla proroga di 12 mesi già concessa ad aprile 2020.

IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA NEL 2020



Traffico commerciale complessivo nazionale e internazionale 2020

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Transiti		Cargo (T)	
	Numero	Δ% 2020-19	Numero	Δ% 2020-19	Numero	Δ% 2020-19	Tonn.	Δ% 2020-19
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	5.320	-46,8%	535.396	-61,4%	1.204	-72,3%	7,0	138,7%
3 ANCONA	2.379	-59,1%	148.117	-69,4%	269	-93,2%	5.570,5	-19,6%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	16.354	-57,0%	1.703.656	-68,2%	3.811	-72,8%	2.511,6	13,1%
6 BERGAMO	35.795	-60,8%	3.830.163	-72,2%	593	-91,4%	51.507,8	-56,7%
7 BOLOGNA	27.332	-62,5%	2.518.282	-73,4%	4.197	-64,1%	34.673,8	-8,9%
8 BOLZANO	3	-88,0%	124	-83,8%	0	0,0%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	5.255	42,0%	569	-94,1%	0	-100,0%	21.503,7	61,4%
10 BRINDISI	8.451	-53,4%	1.016.495	-62,4%	2.385	-39,7%	41,8	320,2%
11 CAGLIARI	18.253	-47,0%	1.771.733	-62,8%	4.987	10,8%	4.915,8	15,5%
12 CATANIA	32.037	-55,6%	3.647.860	-64,1%	3.793	-78,7%	4.919,4	-14,9%
13 COMISO	772	-66,8%	92.459	-73,8%	38	-98,4%	0,0	0,0%
14 CROTONE	498	-53,2%	54.130	-68,5%	0	0,0%	0,0	0,0%
15 CUNEO	472	-24,4%	51.941	-42,2%	47	100,0%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	9.885	-66,1%	662.527	-76,8%	1	-98,3%	7,9	-85,7%
17 FOGGIA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
18 FORLÌ	4	100,0%	204	100,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	4.382	-70,7%	394.490	-74,3%	445	-86,3%	77,2	-48,4%
20 GROSSETO	8	33,3%	307	24,3%	0	0,0%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	8.247	-61,6%	969.535	-68,9%	2.183	-65,5%	30,1	-32,0%
22 LAMPEDUSA	3.122	-24,9%	174.682	-36,3%	0	0,0%	13,8	-9,9%
23 MARINA DI CAMPO	501	321,0%	1.749	-6,4%	0	0,0%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE	28.305	-59,3%	2.250.374	-65,6%	592	-73,1%	1.240,1	-83,7%
25 MILANO MALPENSA	86.275	-61,3%	7.201.030	-74,9%	34.202	-71,2%	516.388,6	-7,5%
26 NAPOLI	25.534	-67,2%	2.761.062	-74,4%	1.215	-92,3%	8.691,4	-12,7%
27 OLBIA	9.274	-58,4%	1.002.433	-65,8%	2.755	39,8%	5,8	-93,8%
28 PALERMO	25.833	-49,6%	2.699.531	-61,6%	10.378	-29,1%	2.492,6	113,9%
29 PANTELLERIA	2.861	-22,4%	107.800	-34,7%	3.282	100,0%	21,8	-10,5%
30 PARMA	328	-38,2%	26.873	-62,5%	18	100,0%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	838	-44,6%	76.009	-65,2%	129	100,0%	0,0	0,0%
32 PESCARA	1.658	-66,9%	168.362	-75,8%	236	-66,4%	0,0	-100,0%
33 PISA	12.995	-65,4%	1.303.200	-75,6%	453	-92,1%	12.461,4	0,8%
34 REGGIO CALABRIA	1.209	-64,4%	110.216	-70,0%	0	0,0%	9,7	-75,0%
35 RIMINI	613	-76,5%	37.516	-90,5%	7.340	586,0%	154,7	3.383,0%
36 ROMA CIAMPINO	14.522	-58,5%	1.605.781	-72,6%	0	0,0%	19.354,3	5,1%
37 ROMA FIUMICINO	100.046	-67,3%	9.754.768	-77,5%	53.737	-57,2%	74.504,1	-61,7%
38 SALERNO	0	-100,0%	0	-100,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
39 TARANTO	164	-35,9%	0	-100,0%	0	0,0%	5.006,6	-42,4%
40 TORINO	13.816	-57,3%	1.413.772	-61,7%	1.820	-80,5%	216,4	39,5%
41 TRAPANI	2.665	-39,7%	183.264	-55,0%	1.367	-61,9%	30,1	149,2%
42 TREVISO	3.259	-82,9%	461.006	-85,7%	157	-88,4%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	2.656	-68,7%	206.653	-73,5%	1.326	34,3%	39,0	-42,7%
44 VENEZIA	29.663	-66,7%	2.785.673	-75,8%	1.606	-80,8%	37.225,2	-36,8%
45 VERONA	9.487	-66,9%	1.029.982	-71,4%	5.115	-64,4%	259,5	-57,5%
TOTALE	551.071	-61,8%	52.759.724	-72,5%	149.681	-63,0%	803.881,7	-24,2%

Il dato dei passeggeri 2020 include i passeggeri infant.

Traffico commerciale complessivo nazionale 2020

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo (T)	
	Numero	Δ% 2020-19	Numero	Δ% 2020-19	Tonn.	Δ% 2020-19
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	4.311	-41,4%	427.968	-56,4%	7,0	159,0%
3 ANCONA	1.036	-25,7%	63.446	-41,7%	4.145,5	-18,6%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	10.416	-50,9%	1.074.727	-63,2%	1.863,6	-13,4%
6 BERGAMO	10.317	-55,2%	1.160.754	-66,5%	6.142,0	-68,4%
7 BOLOGNA	7.298	-46,7%	807.286	-58,9%	2.144,9	-31,2%
8 BOLZANO	0	-100,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	4.379	34,8%	382	-62,7%	13.274,1	18,7%
10 BRINDISI	6.194	-53,4%	747.236	-62,2%	41,7	324,4%
11 CAGLIARI	15.179	-38,5%	1.448.764	-57,1%	4.904,1	16,9%
12 CATANIA	23.960	-48,5%	2.683.828	-58,1%	4.881,1	-12,7%
13 COMISO	492	-68,8%	56.227	-76,7%	0,0	0,0%
14 CROTONE	492	-47,1%	54.041	-64,9%	0,0	0,0%
15 CUNEO	340	-15,2%	37.710	-42,1%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	2.042	-45,6%	114.564	-69,7%	3,1	-81,2%
17 FOGGIA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
18 FORLÌ	4	100,0%	204	100,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	3.207	-53,9%	302.056	-59,8%	23,7	-77,7%
20 GROSSETO	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	7.197	-55,5%	842.638	-63,7%	30,1	-32,0%
22 LAMPEDUSA	3.122	-24,9%	174.682	-36,3%	13,8	-9,9%
23 MARINA DI CAMPO	438	14.500,0%	1.439	1.297,1%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE	17.157	-51,1%	1.398.469	-58,0%	537,7	-43,5%
25 MILANO MALPENSA	20.610	-55,0%	2.188.630	-62,2%	9.659,4	796,6%
26 NAPOLI	11.959	-57,1%	1.220.291	-64,3%	8.480,1	-5,4%
27 OLBIA	6.555	-41,2%	719.113	-48,2%	5,8	-93,2%
28 PALERMO	20.833	-44,9%	2.129.193	-57,9%	2.335,5	101,2%
29 PANTELLERIA	2.861	-22,3%	107.800	-34,7%	21,8	-10,5%
30 PARMA	229	-18,8%	19.149	-55,5%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	305	-31,3%	21.880	-59,6%	0,0	0,0%
32 PESCARA	931	-64,9%	86.962	-71,6%	0,0	-100,0%
33 PISA	4.918	-53,1%	546.855	-61,2%	1.478,5	-62,1%
34 REGGIO CALABRIA	1.206	-64,3%	110.210	-70,0%	9,7	-75,0%
35 RIMINI	35	16,7%	0	-100,0%	0,0	0,0%
36 ROMA CIAMPINO	580	-46,7%	71.744	-61,0%	19,7	-73,4%
37 ROMA FIUMICINO	40.732	-58,1%	3.574.693	-67,7%	5.707,7	-4,9%
38 SALERNO	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
39 TARANTO	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
40 TORINO	7.848	-42,8%	893.547	-50,6%	28,4	-66,6%
41 TRAPANI	2.566	-34,2%	170.885	-47,5%	6,8	-42,3%
42 TREVISO	1.290	-79,7%	183.655	-83,1%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	1.957	-58,3%	152.304	-65,5%	5,7	-82,0%
44 VENEZIA	8.586	-33,7%	866.048	-43,5%	2.562,5	-8,0%
45 VERONA	5.288	-51,5%	613.101	-53,9%	2,0	-81,5%
TOTALE	256.870	-50,4%	25.072.481	-61,1%	68.335,9	-10,3%

Il dato dei passeggeri 2020 include i passeggeri infant.

Traffico commerciale complessivo internazionale 2020

Servizi di linea e charter (arrivi + partenze)

AEROPORTO	Movimenti		Passeggeri		Cargo (T)	
	Numero	Δ% 2020-19	Numero	Δ% 2020-19	Tonn.	Δ% 2020-19
1 ALBENGA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
2 ALGHERO	1.009	-61,7%	107.428	-73,3%	0,0	-100,0%
3 ANCONA	1.343	-69,6%	84.671	-77,4%	1.425,0	-22,4%
4 AOSTA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
5 BARI	5.938	-64,7%	628.929	-74,3%	648,0	847,4%
6 BERGAMO	25.478	-62,7%	2.669.409	-74,2%	45.365,8	-54,4%
7 BOLOGNA	20.034	-66,1%	1.710.996	-77,2%	32.529,0	-6,9%
8 BOLZANO	3	-87,5%	124	-83,8%	0,0	0,0%
9 BRESCIA	876	93,0%	187	-97,8%	8.229,6	284,1%
10 BRINDISI	2.257	-53,5%	269.259	-62,8%	0,1	5,4%
11 CAGLIARI	3.074	-68,5%	322.969	-76,7%	11,7	-81,3%
12 CATANIA	8.077	-68,5%	964.032	-74,3%	38,3	-79,5%
13 COMISO	280	-62,4%	36.232	-67,4%	0,0	0,0%
14 CROTONE	6	-95,5%	89	-99,5%	0,0	0,0%
15 CUNEO	132	-40,8%	14.231	-42,4%	0,0	0,0%
16 FIRENZE	7.843	-69,1%	547.963	-77,9%	4,7	-87,7%
17 FOGGIA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
18 FORLÌ	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
19 GENOVA	1.175	-85,3%	92.434	-88,2%	53,5	23,4%
20 GROSSETO	8	100,0%	307	75,4%	0,0	0,0%
21 LAMEZIA TERME	1.050	-80,2%	126.897	-84,1%	0,0	-100,0%
22 LAMPEDUSA	0	0,0%	0	0,0%	0,0	0,0%
23 MARINA DI CAMPO	63	-45,7%	310	-82,4%	0,0	0,0%
24 MILANO LINATE	11.148	-67,7%	851.905	-73,4%	702,4	-89,4%
25 MILANO MALPENSA	65.665	-62,9%	5.012.400	-78,1%	506.729,2	-9,1%
26 NAPOLI	13.575	-72,8%	1.540.771	-79,1%	211,3	-78,6%
27 OLBIA	2.719	-75,6%	283.320	-81,7%	0,0	-100,0%
28 PALERMO	5.000	-62,8%	570.338	-71,1%	157,1	3.278,2%
29 PANTELLERIA	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
30 PARMA	99	-60,2%	7.724	-73,0%	0,0	0,0%
31 PERUGIA	533	-50,1%	54.129	-67,0%	0,0	0,0%
32 PESCARA	727	-69,2%	81.400	-79,1%	0,0	-100,0%
33 PISA	8.077	-70,2%	756.345	-80,8%	10.982,9	29,9%
34 REGGIO CALABRIA	3	-83,3%	6	-95,2%	0,0	0,0%
35 RIMINI	578	-77,6%	37.516	-90,5%	154,7	3.383,0%
36 ROMA CIAMPINO	13.942	-58,9%	1.534.037	-72,9%	19.334,6	5,4%
37 ROMA FIUMICINO	59.314	-71,6%	6.180.075	-80,9%	68.796,3	-63,5%
38 SALERNO	0	-100,0%	0	-100,0%	0,0	0,0%
39 TARANTO	164	-35,9%	0	-100,0%	5.006,6	-42,4%
40 TORINO	5.968	-67,9%	520.225	-72,4%	188,0	168,3%
41 TRAPANI	99	-81,0%	12.379	-84,9%	23,3	9.976,6%
42 TREVISO	1.969	-84,4%	277.351	-87,1%	0,0	0,0%
43 TRIESTE	699	-81,5%	54.349	-83,9%	33,4	-9,0%
44 VENEZIA	21.077	-72,3%	1.919.625	-80,8%	34.662,7	-38,3%
45 VERONA	4.199	-76,4%	416.881	-81,6%	257,6	-57,0%
TOTALE	294.201	-68,2%	27.687.243	-78,3%	735.545,8	-25,3%

Il dato dei passeggeri 2020 include i passeggeri infant.

Traffico Aerotaxi e Aviazione Generale 2020

Aeroporti aperti al traffico commerciale

AEROPORTO	Movimenti (n.)		Passeggeri (n.)		Cargo (T)	
	Aerotaxi	Aviazione Generale	Aerotaxi	Aviazione Generale	Aerotaxi	Aviazione Generale
1 ALBENGA	0	2.551	0	2.454	0,0	0,0
2 ALGHERO	198	451	267	402	0,0	0,0
3 ANCONA	46	4.555	9	2.253	0,0	0,2
4 AOSTA	69	6.479	157	3.182	0,0	0,0
5 BARI	1.259	3.520	1.930	504	0,4	0,0
6 BERGAMO	554	2.316	1.232	379	0,0	23,8
7 BOLOGNA	1.838	1.128	3.647	1.023	0,0	0,0
8 BOLZANO	804	10.581	1.167	5.082	0,0	0,0
9 BRESCIA	636	4.079	1.263	1.903	0,0	4,4
10 BRINDISI	787	1.973	1.772	832	0,0	0,0
11 CAGLIARI	1.362	2.394	2.795	230	0,0	0,1
12 CATANIA	272	1.676	560	2.267	0,5	3,8
13 COMISO	70	592	87	138	0,0	0,0
14 CROTONE	15	18	17	31	0,0	0,0
15 CUNEO	240	2.431	589	835	0,0	0,0
16 FIRENZE	1.990	1.884	3.052	1.723	0,0	0,0
17 FOGGIA	2	28	0	0	0,0	0,0
18 FORLÌ	0	31	0	29	0,0	0,0
19 GENOVA	1.742	3.119	3.098	1.495	0,0	0,0
20 GROSSETO	961	383	1.799	502	0,0	0,0
21 LAMEZIA TERME	0	894	0	105	0,0	1.836,6
22 LAMPEDUSA	369	1.518	973	382	0,0	0,0
23 MARINA DI CAMPO	188	2.860	456	2.768	0,0	0,0
24 MILANO LINATE	5.614	7.026	16.677	4.636	0,0	0,0
25 MILANO MALPENSA	1.214	4.776	3.500	2.122	0,0	267,7
26 NAPOLI	3.868	803	6.226	0	0,0	0,0
27 OLBIA	7.895	1.688	16.824	2.842	0,0	0,0
28 PALERMO	698	1.094	1.196	399	0,3	39,0
29 PANTELLERIA	151	377	344	437	0,0	0,0
30 PARMA	471	1.953	754	830	0,7	0,0
31 PERUGIA	895	638	1.553	446	0,0	0,0
32 PESCARA	2.088	1.715	2.420	83	48,5	0,0
33 PISA	2.941	1.351	4.789	1.083	0,0	43,4
34 REGGIO CALABRIA	216	980	264	539	0,0	0,0
35 RIMINI	558	805	1.242	504	0,0	0,0
36 ROMA CIAMPINO	5.626	7.312	11.011	2.449	0,0	34,1
37 ROMA FIUMICINO	357	2.637	659	16.598	3,0	352,7
38 SALERNO	4.782	7	17.097	3	0,0	0,0
39 TARANTO	86	532	198	80	0,0	8,9
40 TORINO	1.481	5.971	3.442	670	0,0	54,1
41 TRAPANI	159	398	464	454	0,0	0,0
42 TREVISO	283	717	528	185	0,0	0,0
43 TRIESTE	285	1.553	589	485	0,0	0,0
44 VENEZIA	3.098	1.380	6.207	2.039	0,0	2,5
45 VERONA	1.246	943	2.265	1.453	0,0	0,0
TOTALE	57.414	100.117	123.119	66.856	53,4	2.671,5

Traffico Aerotaxi e Aviazione Generale 2020

Aeroporti aperti al traffico civile di Aviazione Generale

AEROPORTO	Movimenti (n.)		Passeggeri (n.)	
	Aerotaxi	Aviazione Generale	Aerotaxi	Aviazione Generale
1 ALESSANDRIA	0	n.d.	0	n.d.
2 AQUINO *	0	0	0	0
3 AREZZO MOLIN BIANCO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
4 ASIAGO	48	3.884	17	1.759
5 BELLUNO	0	3.614	0	7
6 BIELLA CERRIONE	0	10.187	0	18.021
7 CAPUA	0	5.638	0	81
8 CARPI BUDRIONE	0	834	0	1.197
9 CASALE MONFERRATO	0	1.756	0	3.868
10 COMO IDROSCALO	0	2.752	0	1.668
11 CREMONA MIGLIARO	0	209	0	230
12 FANO	0	1.262	0	184
13 FERRARA PRATI VECCHI D'AGUSCELLO	0	19	0	0
14 FERRARA SAN LUCA	0	2.513	0	0
15 FOLIGNO	0	908	0	0
16 GORIZIA	0	3.014	0	302
17 L'AQUILA PRETURO	0	457	0	787
18 LEGNAGO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
19 LUCCA TASSIGNANO	106	7.088	34	59
20 LUGO DI ROMAGNA	0	1.092	0	8
21 MASSA CINQUALE	310	1.100	550	1.700
22 MILANO BRESCO	28	8.071	36	302
23 MODENA MARZAGLIA	0	1.189	0	0
24 NOVI LIGURE	0	2.722	0	0
25 PADOVA	0	7.704	0	11
26 PALERMO BOCCADIFALCO	1.012	3.867	436	71
27 PAVULLO	0	708	0	0
28 RAVENNA	0	529	0	0
29 REGGIO EMILIA	121	6.629	21	5.040
30 RIETI	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
31 ROMA URBE	275	2.392	270	1.342
32 SARZANA LUNI	0	745	0	0
33 SIENA AMPUGNANO	260	464	188	155
34 THIENE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
35 TORINO AERITALIA	0	16.534	0	14.726
36 TRENTO MATTARELLO	558	18.348	466	14.573
37 UDINE CAMPOFORMIDO	0	471	0	0
38 VALBREMBO	0	19.614	0	410
39 VALDERA CAPANNOLI	0	32	0	0
40 VARESE VENEGONO	0	3.800	0	7
41 VENEZIA LIDO	n.d.	4.450	n.d.	5.535
42 VERCELLI	0	3.030	0	316
43 VERONA BOSCOMANTICO	0	11.934	0	45
44 VOGHERA-RIVANAZZANO	0	22	0	16
TOTALE	2.718	159.582	2.018	72.420

* L'aeroporto di Aquino è chiuso al traffico dal 2014.

Graduatoria 2020 in base al numero totale di movimenti aerei commerciali

Servizi di linea e charter

AEROPORTO	Movimenti	Δ% 2020-19	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
				Nazionale	Internazionale
1 ROMA FIUMICINO	100.046	-67,3%	18,2%	40,7%	59,3%
2 MILANO MALPENSA	86.275	-61,3%	15,7%	23,9%	76,1%
3 BERGAMO	35.795	-60,8%	6,5%	28,8%	71,2%
4 CATANIA	32.037	-55,6%	5,8%	74,8%	25,2%
5 VENEZIA	29.663	-66,7%	5,4%	28,9%	71,1%
6 MILANO LINATE	28.305	-59,3%	5,1%	60,6%	39,4%
7 BOLOGNA	27.332	-62,5%	5,0%	26,7%	73,3%
8 PALERMO	25.833	-49,6%	4,7%	80,6%	19,4%
9 NAPOLI	25.534	-67,2%	4,6%	46,8%	53,2%
10 CAGLIARI	18.253	-47,0%	3,3%	83,2%	16,8%
11 BARI	16.354	-57,0%	3,0%	63,7%	36,3%
12 ROMA CIAMPINO	14.522	-58,5%	2,6%	4,0%	96,0%
13 TORINO	13.816	-57,3%	2,5%	56,8%	43,2%
14 PISA	12.995	-65,4%	2,4%	37,8%	62,2%
15 FIRENZE	9.885	-66,1%	1,8%	20,7%	79,3%
16 VERONA	9.487	-66,9%	1,7%	55,7%	44,3%
17 OLBIA	9.274	-58,4%	1,7%	70,7%	29,3%
18 BRINDISI	8.451	-53,4%	1,5%	73,3%	26,7%
19 LAMEZIA TERME	8.247	-61,6%	1,5%	87,3%	12,7%
20 ALGHERO	5.320	-46,8%	1,0%	81,0%	19,0%
21 BRESCIA	5.255	42,0%	1,0%	83,3%	16,7%
22 GENOVA	4.382	-70,7%	0,8%	73,2%	26,8%
23 TREVISO	3.259	-82,9%	0,6%	39,6%	60,4%
24 LAMPEDUSA	3.122	-24,9%	0,6%	100,0%	0,0%
25 PANTELLERIA	2.861	-22,4%	0,5%	100,0%	0,0%
26 TRAPANI	2.665	-39,7%	0,5%	96,3%	3,7%
27 TRIESTE	2.656	-68,7%	0,5%	73,7%	26,3%
28 ANCONA	2.379	-59,1%	0,4%	43,5%	56,5%
29 PESCARA	1.658	-66,9%	0,3%	56,2%	43,8%
30 REGGIO CALABRIA	1.209	-64,4%	0,2%	99,8%	0,2%
31 PERUGIA	838	-44,6%	0,2%	36,4%	63,6%
32 COMISO	772	-66,8%	0,1%	63,7%	36,3%
33 RIMINI	613	-76,5%	0,1%	5,7%	94,3%
34 MARINA DI CAMPO	501	321,0%	0,1%	87,4%	12,6%
35 CROTONE	498	-53,2%	0,1%	98,8%	1,2%
36 CUNEO	472	-24,4%	0,1%	72,0%	28,0%
37 PARMA	328	-38,2%	0,1%	69,8%	30,2%
38 TARANTO	164	-35,9%	0,0%	0,0%	100,0%
39 GROSSETO	8	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%
40 FORLÌ	4	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
41 BOLZANO	3	-88,0%	0,0%	0,0%	100,0%
42 ALBENGA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
43 AOSTA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
44 FOGGIA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
45 SALERNO	0	-100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE	551.071	-61,8%	100,0%	46,6%	53,4%

Graduatoria 2020 in base al numero totale di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali Servizi di linea e charter

AEROPORTO	Passeggeri	Δ% 2020-19	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
				Nazionale	Internazionale
1 ROMA FIUMICINO	9.754.768	-77,5%	18,5%	36,6%	63,4%
2 MILANO MALPENSA	7.201.030	-74,9%	13,6%	30,4%	69,6%
3 BERGAMO	3.830.163	-72,2%	7,3%	30,3%	69,7%
4 CATANIA	3.647.860	-64,1%	6,9%	73,6%	26,4%
5 VENEZIA	2.785.673	-75,8%	5,3%	31,1%	68,9%
6 NAPOLI	2.761.062	-74,4%	5,2%	44,2%	55,8%
7 PALERMO	2.699.531	-61,6%	5,1%	78,9%	21,1%
8 BOLOGNA	2.518.282	-73,4%	4,8%	32,1%	67,9%
9 MILANO LINATE	2.250.374	-65,6%	4,3%	62,1%	37,9%
10 CAGLIARI	1.771.733	-62,8%	3,4%	81,8%	18,2%
11 BARI	1.703.656	-68,2%	3,2%	63,1%	36,9%
12 ROMA CIAMPINO	1.605.781	-72,6%	3,0%	4,5%	95,5%
13 TORINO	1.413.772	-61,7%	2,7%	63,2%	36,8%
14 PISA	1.303.200	-75,6%	2,5%	42,0%	58,0%
15 VERONA	1.029.982	-71,4%	2,0%	59,5%	40,5%
16 BRINDISI	1.016.495	-62,4%	1,9%	73,5%	26,5%
17 OLBIA	1.002.433	-65,8%	1,9%	71,7%	28,3%
18 LAMEZIA TERME	969.535	-68,9%	1,8%	86,9%	13,1%
19 FIRENZE	662.527	-76,8%	1,3%	17,3%	82,7%
20 ALGHERO	535.396	-61,4%	1,0%	79,9%	20,1%
21 TREVISO	461.006	-85,7%	0,9%	39,8%	60,2%
22 GENOVA	394.490	-74,3%	0,7%	76,6%	23,4%
23 TRIESTE	206.653	-73,5%	0,4%	73,7%	26,3%
24 TRAPANI	183.264	-55,0%	0,3%	93,2%	6,8%
25 LAMPEDUSA	174.682	-36,3%	0,3%	100,0%	0,0%
26 PESCARA	168.362	-75,8%	0,3%	51,7%	48,3%
27 ANCONA	148.117	-69,4%	0,3%	42,8%	57,2%
28 REGGIO CALABRIA	110.216	-70,0%	0,2%	100,0%	0,0%
29 PANTELLERIA	107.800	-34,7%	0,2%	100,0%	0,0%
30 COMISO	92.459	-73,8%	0,2%	60,8%	39,2%
31 PERUGIA	76.009	-65,2%	0,1%	28,8%	71,2%
32 CROTONE	54.130	-68,5%	0,1%	99,8%	0,2%
33 CUNEO	51.941	-42,2%	0,1%	72,6%	27,4%
34 RIMINI	37.516	-90,5%	0,1%	0,0%	100,0%
35 PARMA	26.873	-62,5%	0,1%	71,3%	28,7%
36 MARINA DI CAMPO	1.749	-6,4%	0,0%	82,3%	17,7%
37 BRESCIA	569	-94,1%	0,0%	67,1%	32,9%
38 GROSSETO	307	24,3%	0,0%	0,0%	100,0%
39 FORLÌ	204	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
40 BOLZANO	124	-83,8%	0,0%	0,0%	100,0%
41 ALBENGA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
42 AOSTA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
43 FOGGIA	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
44 SALERNO	0	-100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
45 TARANTO	0	-100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE	52.759.724	-72,5%	100,0%	47,5%	52,5%

Traffico passeggeri complessivo dei primi 50 vettori operanti in Italia

Servizi di linea e charter - Confronto 2020 vs 2019

RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati		Δ% 2020-19
		2020	2019	
1 Ryanair	Irlanda	11.836.904	40.527.373	-70,8%
2 Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia	6.514.570	21.770.174	-70,1%
3 EasyJet Europe Airline GmbH	Austria	3.545.247	11.818.020	-70,0%
4 Wizz Air Hungary Ltd	Ungheria	1.768.945	5.145.132	-65,6%
5 Volotea, S.L.	Spagna	1.609.725	3.562.495	-54,8%
6 Deutsche Lufthansa AG	Germania	1.016.587	4.287.437	-76,3%
7 Vueling Airlines	Spagna	968.002	6.387.056	-84,8%
8 Air France	Francia	918.439	3.077.872	-70,2%
9 British Airways	Regno Unito	893.336	3.516.364	-74,6%
10 Easyjet UK Ltd	Regno Unito	735.464	6.416.675	-88,5%
11 KLM Royal Dutch Airlines	Paesi Bassi	641.926	1.994.151	-67,8%
12 Eurowings GmbH	Germania	477.130	2.664.186	-82,1%
13 Neos SpA	Italia	402.817	1.583.398	-74,6%
14 Emirates	Emirati Arabi Uniti	390.553	1.912.055	-79,6%
15 Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turchia	357.413	1.689.288	-78,8%
16 Air Dolomiti SpA	Italia	356.588	1.630.234	-78,1%
17 Iberia - Lineas Aereas De Espana, S.A. Operadora	Spagna	347.901	1.609.532	-78,4%
18 Blue Air Aviation S.A.	Romania	301.812	1.194.969	-74,7%
19 Swiss International Air Lines Ltd	Svizzera	297.445	1.147.705	-74,1%
20 Malta Air	Malta	296.805	non presente	100,0%
21 Qatar Airways Company	Qatar	292.539	1.050.880	-72,2%
22 Blue Panorama Airlines SpA	Italia	273.300	1.393.020	-80,4%
23 EasyJet Switzerland SA	Svizzera	268.496	933.574	-71,2%
24 Transportes Aereos Portugueses, E.P.	Portogallo	262.137	1.284.525	-79,6%
25 Air Italy SpA	Italia	245.499	2.130.856	-88,5%
26 Brussels Airlines	Belgio	244.844	1.111.812	-78,0%
27 Aeroflot - Russian Airlines	Federazione Russa	224.511	1.279.864	-82,5%
28 Air Europa	Spagna	207.439	885.236	-76,6%
29 Transavia Holland B.V.	Paesi Bassi	205.579	730.669	-71,9%
30 Austrian Airlines (AUA) AG	Austria	165.623	813.868	-79,6%
31 Aegean Airlines	Grecia	151.133	707.544	-78,6%
32 Danish Air Transport A/S	Danimarca	151.012	211.217	-28,5%
33 Scandinavian Airlines System	Svezia	138.640	793.813	-82,5%
34 Air Arabia Maroc	Marocco	136.968	256.020	-46,5%
35 Lauda Motion GmbH	Austria	117.809	872.235	-86,5%
36 Air Albania	Albania	117.638	non presente	100,0%
37 Albawings	Albania	115.425	281.021	-58,9%
38 Egypt Air	Egitto	107.768	261.039	-58,7%
39 Etihad Airways	Emirati Arabi Uniti	106.772	523.666	-79,6%
40 Transavia France	Francia	102.511	446.980	-77,1%
41 Air Malta PLC.	Malta	101.751	518.494	-80,4%
42 Royal Air Maroc - Compagnie Nationale De Transports Aeriens	Marocco	101.043	394.001	-74,4%
43 Pobeda Airlines, LLC	Federazione Russa	100.030	591.982	-83,1%
44 Pegasus Hava Tasimaciligi A.S. (Pegasus)	Turchia	99.078	493.461	-79,9%
45 Jet2.com Ltd	Regno Unito	89.750	688.412	-87,0%
46 Siberia Airlines	Federazione Russa	83.291	416.646	-80,0%
47 Luxair - Societe Luxembourgeoise De Navigation Aerienne S.A.	Lussemburgo	78.767	240.631	-67,3%
48 Delta Air Lines, Inc.	Stati Uniti d'America	78.378	891.318	-91,2%
49 Ethiopian Airlines Corporation	Etiopia	73.249	189.144	-61,3%
50 Tunis Air - Societe Tunisienne De L'Air	Tunisia	72.650	251.280	-71,1%

Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono conteggiati solo IN PARTENZA.

Graduatoria 2020 dei primi 20 vettori operanti in Italia in base al numero dei passeggeri trasportati per tipo di traffico - Servizi di linea e charter

Traffico nazionale

	RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati (partenze)
1	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia	4.388.984
2	Ryanair	Irlanda	4.081.277
3	Volotea, S.L.	Spagna	1.519.781
4	EasyJet Europe Airline GmbH	Austria	1.441.676
5	Malta Air	Malta	233.700
6	Blue Air Aviation S.A.	Romania	194.777
7	Air Italy SpA	Italia	151.826
8	Danish Air Transport A/S	Danimarca	150.896
9	Wizz Air Hungary Ltd	Ungheria	81.789
10	Neos SpA	Italia	79.840
11	Vueling Airlines	Spagna	49.934
12	Blue Panorama Airlines SpA	Italia	46.308
13	Alba Star, S.A.	Spagna	42.950
14	Air Dolomiti SpA	Italia	27.966
15	Alitalia Cityliner SpA	Italia	15.799
16	Bulgaria Air	Bulgaria	10.111
17	Tayaran Jet	Bulgaria	10.003
18	Air Horizont	Malta	3.246
19	Trade Air	Croazia	2.639
20	Carpatair S.A.	Romania	2.218

Ai fini di una corretta graduatoria, i passeggeri nazionali sono conteggiati solo IN PARTENZA.

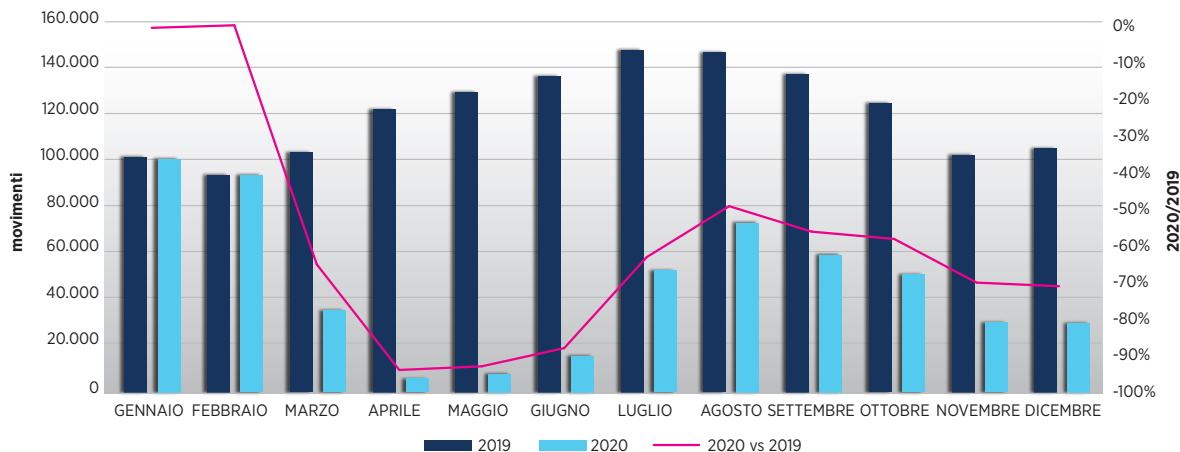
Traffico internazionale

	RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE	Passeggeri trasportati (arrivi + partenze)
1	Ryanair	Irlanda	7.755.627
2	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia	2.125.586
3	EasyJet Europe Airline GmbH	Austria	2.103.571
4	Wizz Air Hungary Ltd	Ungheria	1.687.156
5	Deutsche Lufthansa AG	Germania	1.016.587
6	Air France	Francia	918.439
7	Vueling Airlines	Spagna	918.068
8	British Airways	Regno Unito	893.336
9	Easyjet UK Ltd	Regno Unito	735.274
10	KLM Royal Dutch Airlines	Paesi Bassi	641.926
11	Eurowings GmbH	Germania	476.965
12	Emirates	Emirati Arabi Uniti	390.553
13	Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turchia	357.413
14	Iberia - Lineas Aereas De Espana, S.A. Operadora	Spagna	347.901
15	Air Dolomiti SpA	Italia	328.622
16	Neos SpA	Italia	322.977
17	Swiss International Air Lines Ltd	Svizzera	297.411
18	Qatar Airways Company	Qatar	292.539
19	EasyJet Switzerland SA	Svizzera	268.496
20	Transportes Aereos Portugueses, E.P.	Portogallo	262.137

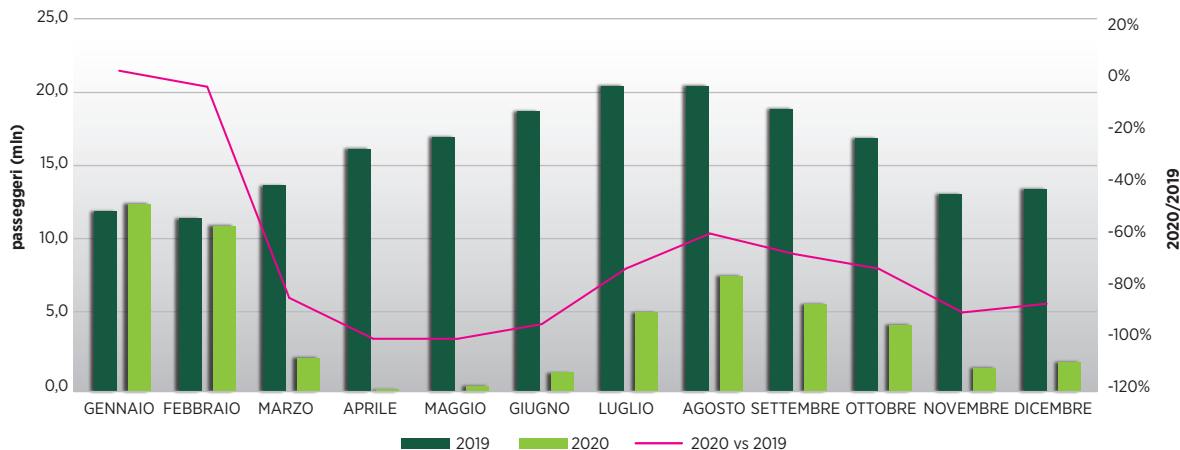
Vettore principale negli scali italiani aperti al traffico commerciale in base al numero dei passeggeri trasportati 2020 - Servizi di linea e charter

AEROPORTO	RAGIONE SOCIALE VETTORE	NAZIONE VETTORE
1 ALBENGA	assenza traffico di linea e charter	-
2 ALGHERO	Ryanair	Irlanda
3 ANCONA	Ryanair	Irlanda
4 AOSTA	assenza traffico di linea e charter	-
5 BARI	Ryanair	Irlanda
6 BERGAMO	Ryanair	Irlanda
7 BOLOGNA	Ryanair	Irlanda
8 BOLZANO	Luxair - Societe Luxembourgeoise De Navigation Aerienne S.A.	Lussemburgo
9 BRESCIA	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia
10 BRINDISI	Ryanair	Irlanda
11 CAGLIARI	Ryanair	Irlanda
12 CATANIA	Ryanair	Irlanda
13 COMISO	Ryanair	Irlanda
14 CROTONE	assenza traffico di linea e charter	-
15 CUNEO	Ryanair	Irlanda
16 FIRENZE	Vueling Airlines	Spagna
17 FOGGIA	assenza traffico di linea e charter	-
18 FORLÌ	Alba Star, S.A.	Spagna
19 GENOVA	Volotea, S.L.	Spagna
20 GROSSETO	Eurowings Gmbh	Germania
21 LAMEZIA TERME	Ryanair	Irlanda
22 LAMPEDUSA	Danish Air Transport A/S	Danimarca
23 MARINA DI CAMPO	Silver Air Ltd	Repubblica Ceca
24 MILANO LINATE	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia
25 MILANO MALPENSA	EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria
26 NAPOLI	Ryanair	Irlanda
27 OLBIA	Volotea, S.L.	Spagna
28 PALERMO	Ryanair	Irlanda
29 PANTELLERIA	Danish Air Transport A/S	Danimarca
30 PARMA	Ryanair	Irlanda
31 PERUGIA	Ryanair	Irlanda
32 PESCARA	Ryanair	Irlanda
33 PISA	Ryanair	Irlanda
34 REGGIO CALABRIA	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia
35 RIMINI	Albawings	Albania
36 ROMA CIAMPINO	Ryanair	Irlanda
37 ROMA FIUMICINO	Alitalia Società Aerea Italiana SpA	Italia
38 SALERNO	assenza traffico di linea e charter	-
39 TARANTO	Atlas Airm Inc.	Stati Uniti d'America
40 TORINO	Ryanair	Irlanda
41 TRAPANI	Ryanair	Irlanda
42 TREVISIO	Ryanair	Irlanda
43 TRIESTE	Ryanair	Irlanda
44 VENEZIA	EasyJet Europe Airline Gmbh	Austria
45 VERONA	Volotea, S.L.	Spagna

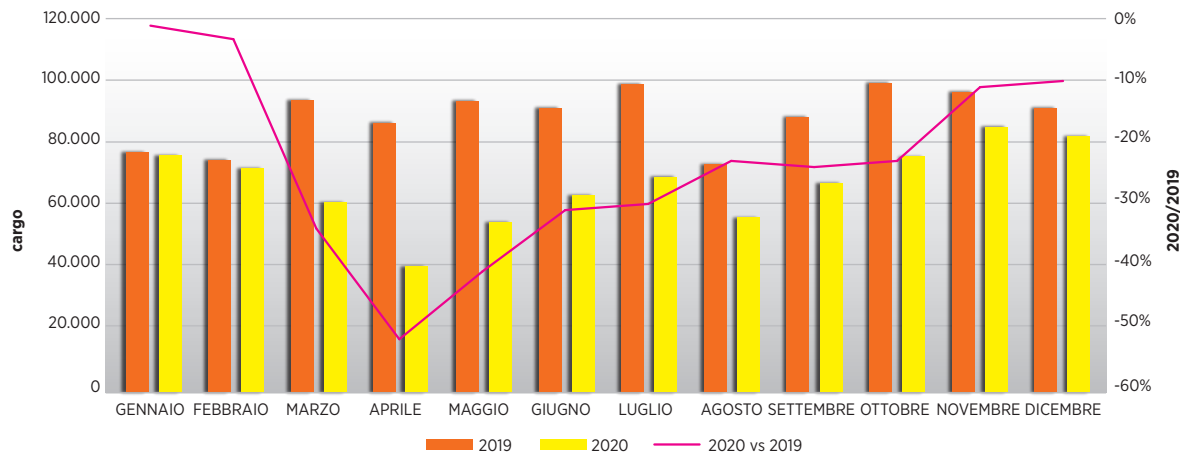
Traffico commerciale di linea e non di linea Movimenti - Confronto mensile 2020/2019



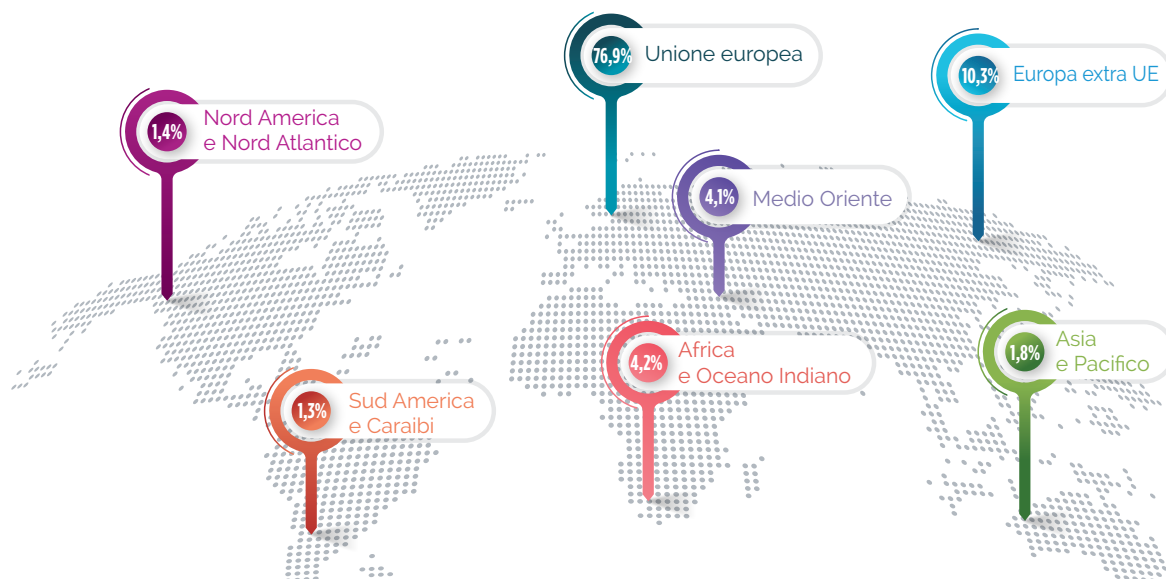
Traffico commerciale di linea e non di linea Passeggeri - Confronto mensile 2020/2019



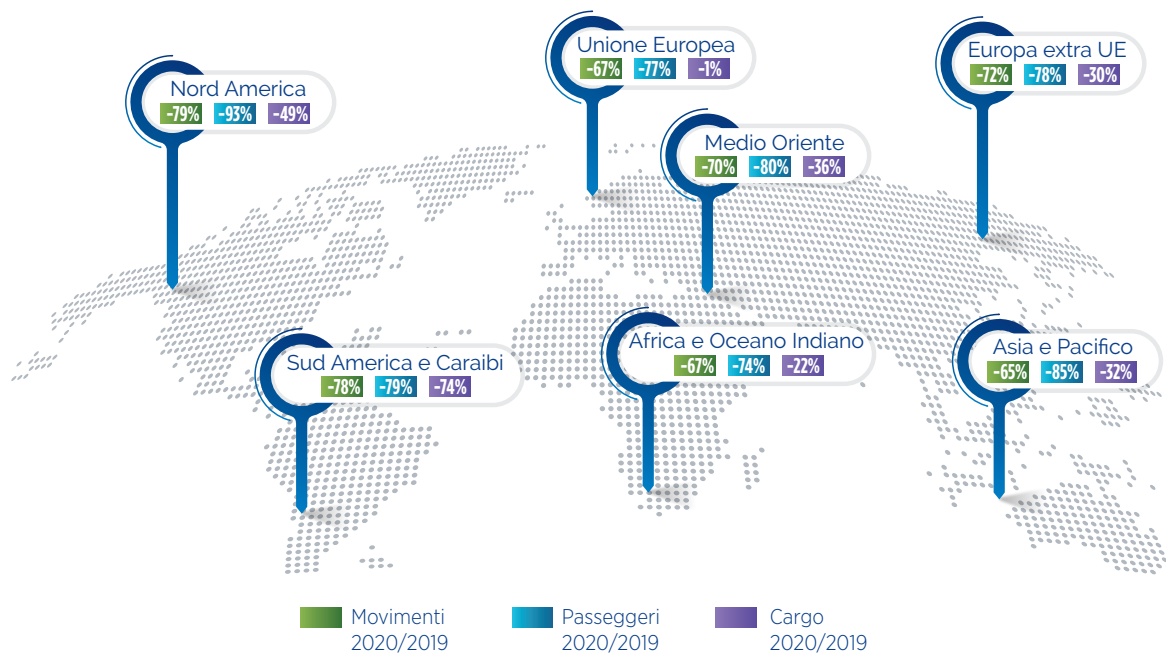
Traffico commerciale di linea e non linea Cargo - Confronto mensile 2020/2019



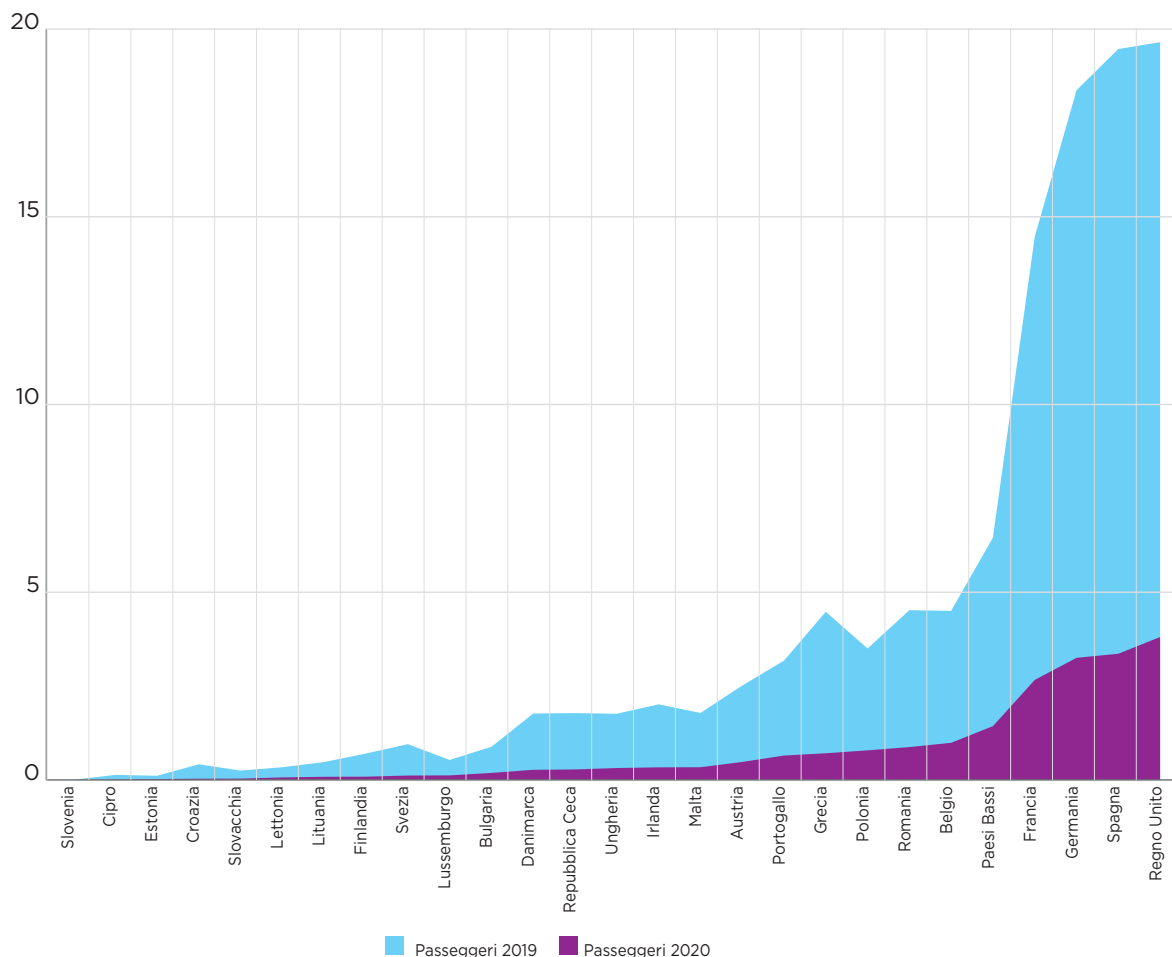
Suddivisione passeggeri internazionali per aree continentali di origine/destinazione



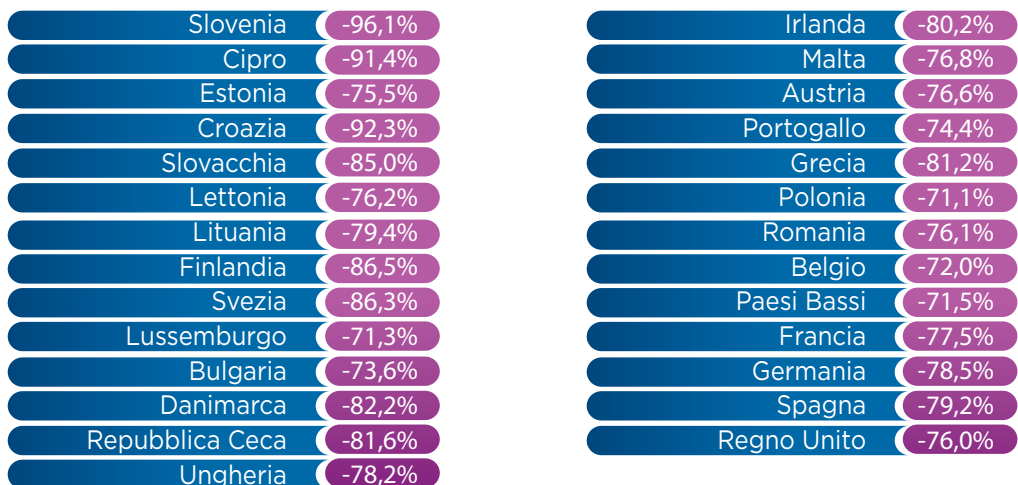
Traffico commerciale di linea e non di linea Ripartizione per aree geografiche 2020/2019



Paesi dell'Unione europea - Ripartizione del traffico passeggeri 2020/2019



Paesi dell'Unione europea - Percentuale passeggeri 2020/2019



LEGENDA DATI DI TRAFFICO

Aeromobile: qualsiasi macchina in grado di trarre sostegno nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre.

Aeroporto: una zona definita di terra o acqua (compresi edifici, installazioni e attrezzature) destinata a essere utilizzata interamente o in parte per l'arrivo, la partenza e il movimento sulla superficie di aeromobili.

Aeroporto aperto al traffico commerciale: aeroporto certificato ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014 e del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ed. 2 - 2014) abilitato al traffico relativo ai servizi aerei commerciali di linea e non di linea.

Aeroporto aperto al traffico di aviazione generale: aeroporto non certificato abilitato al traffico relativo ai servizi aerei di aviazione generale, nonché ai servizi di aerotaxi secondo quanto previsto dalla Nota Informativa ENAC NI-2014-003 del 25 giugno 2014.

Cargo: tutte le merci e la posta imbarcate o sbarcate da un aeromobile. Sono inclusi i colli espressi e le valigie diplomatiche. Sono esclusi i bagagli dei passeggeri e le merci e la posta in transito diretto. Nei dati di traffico il cargo è espresso in tonnellate.

Infant: passeggero con età fino a 24 mesi che non occupa posto a sedere.

Movimento: operazione di decollo o atterraggio di un aeromobile in un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti. Sono esclusi i movimenti relativi a voli effettuati per ragioni di Stato e quelli relativi a voli cancellati.

Passeggero: qualunque persona che effettua un viaggio per via aerea, ad eccezione dei membri del personale di bordo e di cabina in servizio sul volo. Sono inclusi gli infant.

Passeggero in arrivo: passeggero - pagante o non pagante - che sbarca nell'aeroporto dichiarante, ovvero sia il passeggero il cui viaggio termina nell'aeroporto dichiarante sia quello con coincidenza che sbarca nell'aeroporto dichiarante per proseguire il viaggio con altro volo (transito indiretto).

Passeggero in partenza: passeggero - pagante o non pagante - che si imbarca nell'aeroporto dichiarante, ovvero sia il passeggero il cui viaggio inizia nell'aeroporto dichiarante sia quello con coincidenza che si imbarca nell'aeroporto dichiarante per proseguire il viaggio iniziato con altro volo (transito indiretto).

Passeggero in transito diretto: passeggero che, dopo un breve scalo, prosegue il suo viaggio sullo stesso aeromobile con un volo avente lo stesso numero del volo di arrivo. Nella rilevazione del traffico aeroportuale i passeggeri in transito diretto sono conteggiati una sola volta (o in arrivo o in partenza). I passeggeri che invece proseguono il viaggio su un volo avente un altro numero sono in transito indiretto e vengono contati due volte (una volta come passeggeri in arrivo/sbarcati e una come passeggeri in partenza/imbarcati).

Servizi aerei commerciali: un volo o una serie di voli per il trasporto pubblico di passeggeri e/o merci e posta a titolo oneroso o a noleggio. I servizi possono essere di linea o non di linea.

Servizi aerei di aviazione generale: servizi diversi dai servizi aerei commerciali. Comprendono tra l'altro i voli privati, i voli di addestramento, posizionamento e prova, voli per il lancio di paracadutisti e i servizi di lavoro aereo, intendendosi i servizi in cui l'aeromobile viene impiegato per l'effettuazione di prestazioni specialistiche (es. voli aerofotografici, voli pubblicitari, aeroambulanze, agricoltura/spargimento sostanze, etc.).

Servizio aereo commerciale di linea: servizio aereo commerciale gestito in base ad un orario pubblicato oppure con una frequenza regolare tale da costituire una serie sistematica evidente.

Servizio aereo commerciale non di linea: servizio aereo commerciale diverso da un servizio aereo di linea. Include i servizi charter e aerotaxi.

Servizio aereo merce e posta: servizio aereo di linea o non di linea effettuato da aeromobili che trasportano, a titolo oneroso, merci e posta, ma non passeggeri.

Servizio aereo passeggeri: servizio aereo di linea o non di linea effettuato da un aeromobile che trasporta uno o più passeggeri paganti e tutti i voli elencati negli orari pubblicati come voli che prestano servizi passeggeri. Include i voli che trasportano sia passeggeri paganti sia merci e posta a titolo oneroso.

Servizio di aerotaxi: servizio aereo commerciale non di linea, a domanda dell'utente, effettuato con un aeromobile avente una configurazione posti passeggeri non superiore a 19.

Tappa di volo: l'attività di un aeromobile dal decollo fino all'atterraggio successivo.

Traffico aereo internazionale extra UE: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un Paese non facente parte dell'Unione europea.

Traffico aereo internazionale UE o comunitario: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un Paese facente parte dell'Unione europea.

Per l'anno 2020 il traffico da/verso un aeroporto situato nel Regno Unito di Gran Bretagna è ancora considerato come traffico internazionale UE o comunitario.

Traffico aereo nazionale o domestico: trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo tra due aeroporti situati all'interno del territorio italiano.

Traffico di origine-destinazione del volo: traffico su un servizio aereo commerciale di linea e charter identificato da un numero unico di volo per coppie di aeroporti che coincidono con il punto di imbarco e il punto di sbarco del volo in questione.

Vettore aereo (operatore di trasporto aereo commerciale): impresa di trasporto aereo titolare di una licenza valida per svolgere servizi aerei commerciali. Nel caso in cui alcuni vettori aerei partecipino ad una joint-venture o ad altri accordi contrattuali che richiedano a due o più di essi di assumersi la responsabilità distinta dell'offerta e della vendita dei prodotti di trasporto aereo su un volo o su una combinazione di voli, per vettore deve intendersi l'impresa di trasporto aereo che opera effettivamente il volo.

Vettore Low Cost (LCC): nei dati di traffico è considerato LCC il vettore che effettua esclusivamente servizi aerei di tipo low cost e per il quale, essendo disponibile uno specifico codice trilettale ICAO, è possibile isolare tale componente di traffico. Per contro non è considerato LCC il vettore che, sotto un unico codice trilettale ICAO, effettua sia servizi aerei di tipo tradizionale che low cost.

Voli effettuati per ragioni di Stato: qualsiasi volo effettuato nel quadro di servizi militari, di dogana, di polizia o di altri servizi per il mantenimento della legge di uno Stato cioè qualsiasi volo dichiarato come "volo effettuato per motivi di Stato" dalle Autorità governative.

Volo: l'attività di un aeromobile per una o più tappe di volo, con un unico numero di volo assegnato dal vettore aereo.



1 L'ISTITUZIONE

2 LA SAFETY

3 LA SECURITY

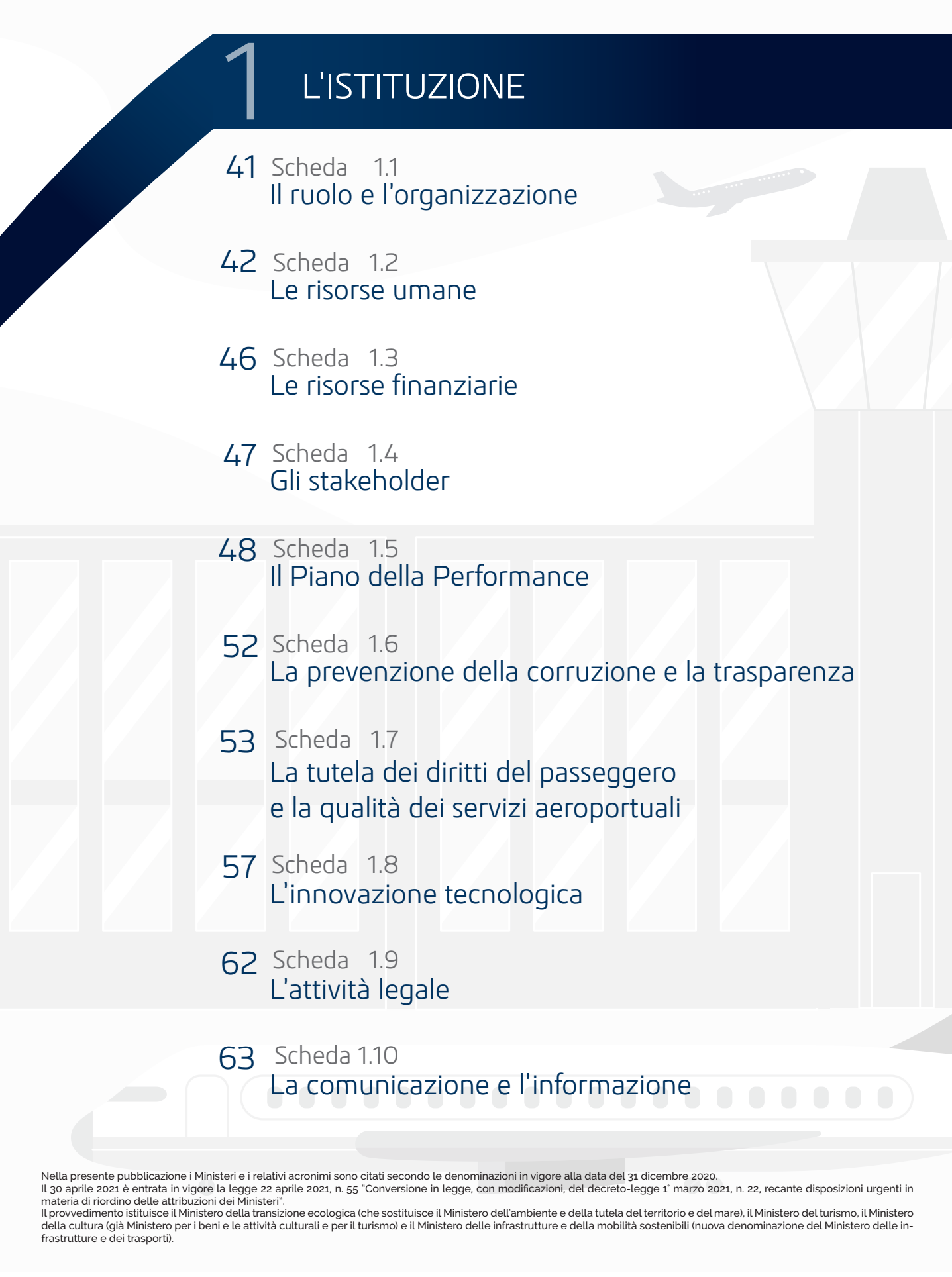
4 GLI AEROPORTI

5 LA REGOLAZIONE
ECONOMICA

6 LA REGOLAZIONE
DELLO SPAZIO AEREO

7 L'AMBIENTE

8 L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

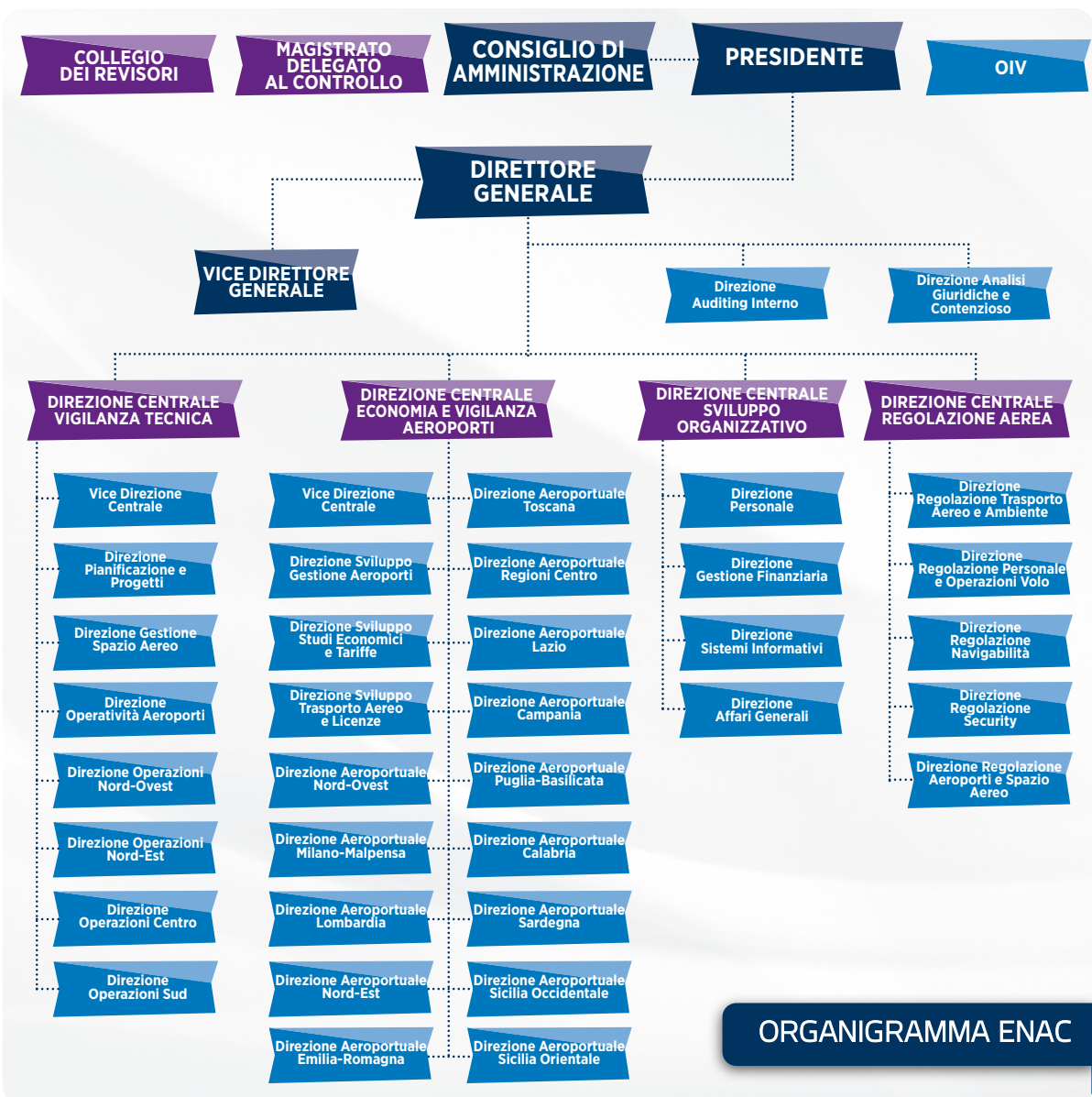
- 
- 41 Scheda 1.1
Il ruolo e l'organizzazione
- 42 Scheda 1.2
Le risorse umane
- 46 Scheda 1.3
Le risorse finanziarie
- 47 Scheda 1.4
Gli stakeholder
- 48 Scheda 1.5
Il Piano della Performance
- 52 Scheda 1.6
La prevenzione della corruzione e la trasparenza
- 53 Scheda 1.7
La tutela dei diritti del passeggero
e la qualità dei servizi aeroportuali
- 57 Scheda 1.8
L'innovazione tecnologica
- 62 Scheda 1.9
L'attività legale
- 63 Scheda 1.10
La comunicazione e l'informazione

IL RUOLO E L'ORGANIZZAZIONE

L'ENAC agisce come Autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione. Gli obiettivi primari del mandato istituzionale sono evidenziati nella Mission: "Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'aviazione civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi

e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente". A livello internazionale l'ENAC fa riferimento a organismi con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nei quali ricopre posizioni di leadership:

- ICAO (International Civil Aviation Organization),
- Unione europea,
- ECAC (European Civil Aviation Conference),
- EASA (European Union Aviation Safety Agency),
- EUROCONTROL.

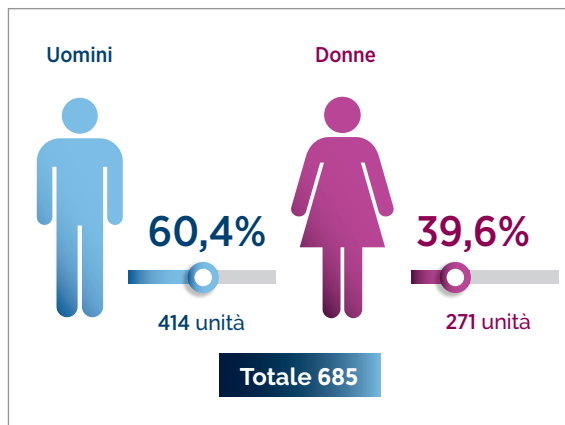
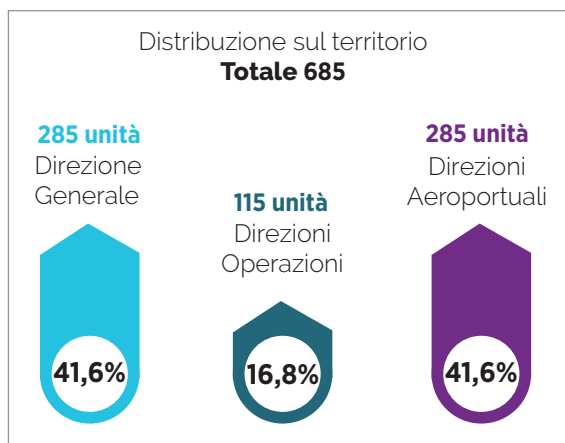


LE RISORSE UMANE

Nello svolgimento del proprio mandato istituzionale l'ENAC può contare su una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente in servizio al 31 dicembre 2020 è pari a 685 unità articolato in quattro aree di attività.

Personale ENAC in servizio al 31 dicembre 2020		
AREE DI ATTIVITÀ	UNITÀ	%
Dirigenziale	31	4,5
Professionale (di cui 139 laureati e 18 diplomati)	157	22,9
Operativa (di cui 21 ispettori di volo e 220 ispettori aeroportuali)	241	35,2
Tecnico Economico-Amministrativa	256	37,4
TOTALE	685	100

I seguenti grafici evidenziano la distribuzione territoriale delle risorse nonché la suddivisione per sesso.



Formazione per il personale dell'Ente

Le attività di formazione svolte nel 2020 sono state realizzate sulla base della programmazione effettuata tenendo in considerazione esigenze rilevate nell'anno precedente, nonché nel corso dell'anno stesso.

La pianificazione è stata basata su una prima elaborazione dei dati inseriti nel sistema di gestione della formazione, attraverso il software Active Trees che consente sia la programmazione delle attività formative in modo personalizzato per ciascun dipendente sia le attività correlate, quali le note di convocazione e gli attestati di partecipazione, ed è stata fortemente influenzata dall'esigenza di provvedere allo sviluppo delle competenze del personale neo assunto nei ruoli dell'Ente già a partire dalla fine del 2019 e - in misura preponderante - nel 2020.

Nel 2020, infatti, l'ENAC ha integrato il proprio organico con l'assunzione di 85 nuove unità, a conclusione di tre bandi di concorso nel 2019.

I bandi di concorso espletati hanno riguardato il reclutamento delle seguenti unità di personale destinate principalmente alle sedi dislocate sul territorio nazionale.

Assunzioni per tipologia di qualifica		
QUALIFICA	2019	2020
Professionisti	4	20
Tecnici Amministrativi Operativi (ispettori aeroportuali)	-	61
Ispettori di volo	2	4
TOTALE	6	85

Notevole è stato pertanto l'impegno profuso nella progettazione dei corsi interni iniziali e specialistici propedeutici alla qualificazione del personale ispettivo; parallelamente sono state programmate anche attività finalizzate al mantenimento delle qualificazioni già conseguite dal personale senior, all'aggiornamento imposto dalle regolamentazioni nazionali, nonché allo sviluppo delle competenze operative.

Il 2020 è stato tuttavia fortemente condizionato dall'emergenza sanitaria COVID-19 e, anche in tema di formazione, è stato necessario riorganizzare in tempi rapidi

le attività inizialmente programmate in presenza, che sono state riprogettate in modalità online.

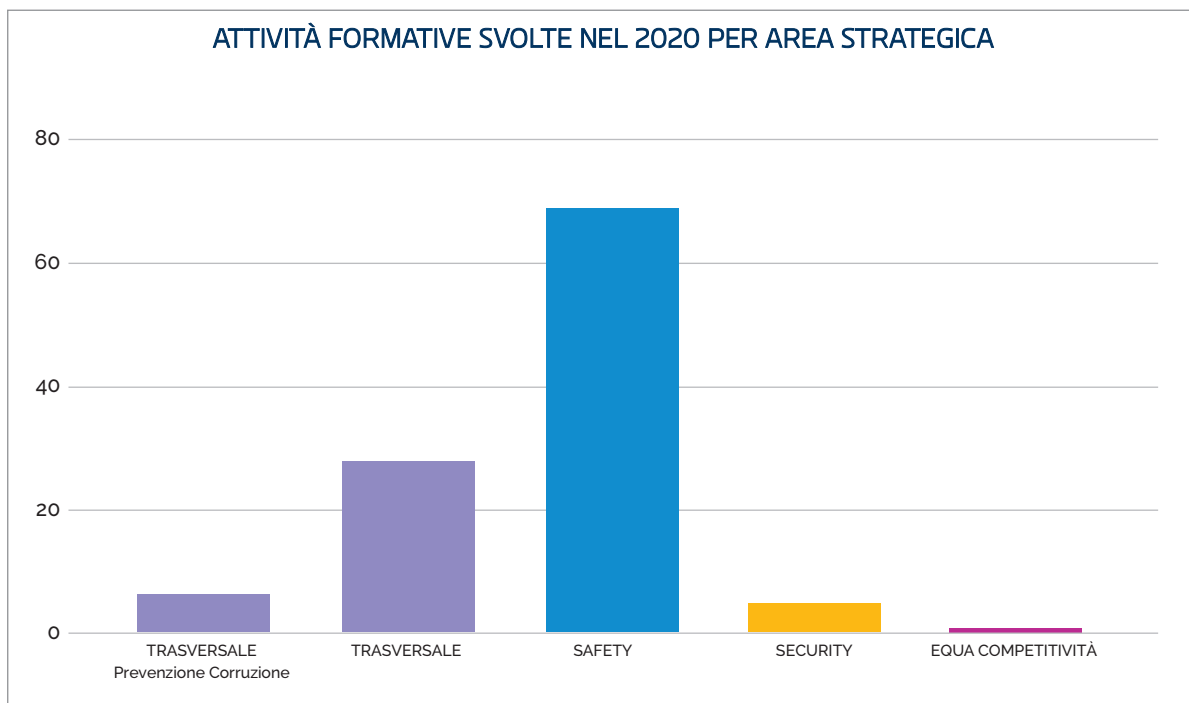
L'Ente è stato in grado di rispondere alle nuove esigenze in modo efficace grazie alle proprie risorse interne (docenti ed esperti). In tal senso si è rivelata vincente la scelta effettuata - da ultimo nel 2018 - di qualificare "docenti" il personale dipendente in possesso di elevate conoscenze tecniche.

L'applicativo Google Meet è stato lo strumento operativo utilizzato dall'Ente per lo svolgimento, in modalità online, di tutte le attività connesse alla realizzazione di corsi di formazione (riunioni di progettazione didattica e degli strumenti di verifica, creazione delle aule virtuali, rilevazione del gradimento), mantenendo elevati standard di efficacia e altresì permettendo un consistente efficientamento dei costi. La maggior parte delle attività pianificate per il 2020 è stata dedicata allo sviluppo delle competenze del personale

neoassunto da qualificare come ispettori aeroportuali Safety, Security, Qualità dei servizi e Carta dei diritti del Passeggero/Handling, ispettori di volo, ispettori del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, professionisti aeronautici e infrastrutturali.

Nel 2020 la programmazione dei corsi interni per il personale senior è stata finalizzata all'aggiornamento del personale professionista ai fini del mantenimento in corso di validità delle qualificazioni possedute, nonché al completamento di iniziative per varie categorie già avviate durante il 2019 in presenza, ad esempio i corsi "Formazione di tipo pratico-operativo per l'utilizzo del MePA" e "La GEN-05 e l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari".

Nella figura che segue sono riportate le percentuali delle attività svolte con riferimento alle Aree Strategiche dell'Ente.



Il 63% riguarda l'Area Safety (+24% rispetto al 2019) ed è riferibile sia alla formazione iniziale (personale neoassunto professionista aeronautico e infrastrutturale, ispettore di volo e ATM/ANS e funzionari da qualificare come ispettore aeroportuale Safety) sia alla formazione per lo sviluppo delle competenze e il mantenimento della qualificazione del personale professionista aeronautico e infrastrutturale. La formazione nell'Area Trasversale ha riguardato il 31% dei corsi con un incremento rispetto allo scorso anno del +14%.

Con riferimento allo sviluppo della competenza della lingua inglese, nel 2020 sono stati conclusi i corsi avviati l'anno precedente. Parallelamente, in base al fabbisogno rilevato, è stato avviato un intervento di language coaching (che si concluderà nel 2021) indirizzato al Management dell'Ente e caratterizzato da una metodologia attiva, maggiormente focalizzata sull'esperienza diretta dei partecipanti e legata specificatamente alle funzioni tecnico-specialistiche connesse al ruolo.

Nei grafici a seguire, per i corsi interni ed esterni, si evidenzia il numero di partecipanti e delle giornate formative.

Formazione 2020

Corsi interni



1.984

Partecipanti



283

Giornate

Corsi esterni/formazione a catalogo



73

Partecipanti



107

Giornate

Per l'approfondimento/sviluppo di conoscenze e competenze inerenti tematiche specifiche e specialistiche che interessano un limitato numero di risorse pari a 73 unità si è fatto ricorso alla partecipazione a corsi esterni con una media pro-capite di 1,5 giornate.

Dai dati emerge che la realizzazione di corsi online ha favorito un sostanziale incremento delle attività formative. La tabella seguente evidenzia i volumi 2019 e 2020 riferiti complessivamente sia ai corsi interni/in house sia ai corsi esterni/a catalogo.

Attività formazione - Volumi 2019/2020			
Anno	Corsi interni (in house-esterni)	Partecipanti	Giornate di formazione/uomo
2019	270	1.061	2.444
2020	390	2.057	4.560
%	+31%	+48%	+87%

Da evidenziare gli aspetti di economicità connessi allo svolgimento delle attività formative in modalità online.

Nel 2020 sono proseguite le attività a sostegno dello sviluppo delle competenze finalizzate al mantenimento dei titoli di volo del personale ispettivo preposto allo svolgimento dei compiti istituzionali di vigilanza, controllo e sorveglianza relativa agli operatori aerei e alle organizzazioni che svolgono addestramento teorico-pratico per il conseguimento di licenze professionali e non professionali di velivolo e di elicottero, per il rilascio e ripristino di abilitazioni per classe e per tipo e per il conseguimento della certificazione di istruttore di volo.

In un'ottica di maggior efficienza ed efficacia l'ENAC, nel rispetto della normativa vigente in tema di appalti e contratti pubblici, ha stipulato nel corso dell'anno, in via sperimentale, n. 4 contratti quadro della durata di due annualità per consentire di rinnovare le abilitazioni e le certificazioni di tutti gli ispettori di volo (18) e dei professionisti aventi il diritto (10), nonché ulteriori 10 contratti ad hoc per attività specifiche di addestramento al volo.

Nonostante l'emergenza, l'ENAC ha portato avanti le fasi procedurali relative all'attivazione e/o rinnovo di Convenzioni per progetti relativi all'incontro tra mondo formativo (scolastico, universitario, post-universitario) ed esperienza pratica presso le strutture dell'Ente.

Sono state attivate 3 Convenzioni/Accordi Quadro e sono stati ospitati 9 studenti anche in virtù del Master in Gestione dell'Aviazione Civile (Sapienza) patrocinato dall'ENAC.

Anche per l'anno 2020 è proseguita la collaborazione con alcuni Atenei nazionali, quali Sapienza, Tor Vergata e Padova per l'attivazione per l'anno accademico 2020/2021 di Master di I e II livello di carattere tecnico: Master in Gestione dell'Aviazione Civile e Master in Costruzione e gestione delle infrastrutture Aeroportuali (Università Sapienza), Master in Progettazione, Applicazione e Regolamentazione dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio

Remoto - SAPR (Università Tor Vergata) e Master in Pianificazione, Progetto, Costruzione e Gestione di Infrastrutture Aeroportuali (Università di Padova).

Alle numerose richieste che pervengono finalizzate allo svolgimento di tirocini curriculari presso l'ENAC, seguono un'analisi e un coinvolgimento delle strutture potenzialmente interessate con l'obiettivo di coniugare ambiti di interesse con i profili dei candidati per verificare la fattibilità e la sostenibilità dei progetti.

Tali attività prendono avvio grazie alla sensibilità dell'Ente e di tutti gli attori a vario titolo coinvolti (progettisti-docenti-relatori-tutor aziendali) nell'investire su percorsi - delimitati nel tempo - che non si limitano alla semplice trasmissione nozionistica di conoscenze, ma che cercano di sviluppare le condizioni migliori per la creazione di un sistema di abilità e comportamenti in grado di modificarsi, di aggiornarsi, di riadattarsi flessibilmente e dinamicamente alle trasformazioni in atto, in un settore estremamente dinamico, complesso, multidisciplinare come quello dell'aviazione civile.

In tal senso il concetto di alternanza formativa - che presso le strutture dell'ENAC consiste al momento in tirocini curriculari PCTO, Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (ex ASL-Alternanza Scuola Lavoro), e tirocini professionalizzanti obbligatori per la partecipazione agli esami di Stato - si presenta come strumento centrale e cruciale nei processi di incremento dell'efficacia dei sistemi formativi, realizzando percorsi nei quali si integrano momenti e interventi di diversa natura, come l'acquisizione di competenze teoriche, trasversali e pratiche-addestrative. Costituiscono pertanto le modalità privilegiate di apprendimento al ruolo professionale tanto da poter essere definiti quali processi di socializzazione anticipatoria all'esercizio di tale ruolo, in cui gli studenti hanno la possibilità di realizzare percorsi formativi coerenti e compiuti nei quali si integrano reciprocamente attività formative svolte presso una struttura di formazione (scuola, università) ed esperienze di lavoro - in situazioni protette - nella concreta realtà dell'Ente.

CONTEST #E-TEC (ENAC TECHNOLOGY CONTEST) "IDEE TRA TERRA E CIELO"

Nel 2020 si è concluso il contest #E-TeC (ENAC Technology Contest), iniziativa avviata dall'ENAC nell'ottobre 2019 in ricordo dell'Ing. Giuseppe Daniele Carrabba, Direttore Centrale dell'ENAC, per valorizzare le attività di ricerca universitaria con l'intento di supportare giovani studenti/laureati/dottorandi/dottori di ricerca con indirizzo STEM, offrendo loro la possibilità di ideare e realizzare soluzioni progettuali a vocazione imprenditoriale per lo sviluppo di nuovi concetti di servizio basati sull'impiego dei sistemi UAS (Unmanned Aircraft System) con le opportunità legate alle innovazioni emergenti nei seguenti ambiti di intervento: Smart city, Urban mobility e/o delivery, Monitoraggio e manutenzione, Logistica, Ricerca e Soccorso, Sanitario, Pubblica utilità, Telecomunicazioni, Aerospaziale.

Nel corso dell'anno, nonostante l'emergenza sanitaria, l'Ente ha continuato le attività connesse al contest #E-TeC con l'obiettivo di completare il percorso che ha poi portato alla proclamazione della Best Business Idea con l'aggiudicazione di un contributo massimo di 50.000 euro per la realizzazione della proposta progettuale.

Il concorso, fin dalla prima fase, ha riscosso ampio successo con la partecipazione iniziale di 20 gruppi appartenenti alle migliori università italiane, conclusosi con l'aggiudicazione del premio #E-TeC alle prime 5 idee progettuali.

Sono stati ammessi alla pitch competition finale 4 gruppi a cui è stato chiesto di trasformare l'idea di partenza in progetto d'impresa:

- Università di Bologna (sede di Forlì) - Gruppo "Flight Mechanics Laboratory", progetto: SkyAnt - UASs for cooperative transport of suspended payloads.
- Politecnico di Torino - Gruppo "UAS Group Polito", progetto: UAS Collaborative Hazard Enforcement and Crisis Knockdown (U-CHECK).
- Università di Napoli "Federico II" - Gruppo: "Dronetics", progetto: SYNERGIC - Structural survey and Mapping in Environments with non-Reliable GnsS Information by multi-uav Cooperation.
- Politecnico di Milano - Gruppo "NEURAV", progetto: NEURAV Software.

Al termine dei lavori della commissione esaminatrice che ha valutato i singoli progetti, costituita da esperti dell'ENAC, del Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA) e del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è risultato vincitore il Gruppo "Flight Mechanics Laboratory" dell'Università di Bologna (sede di Forlì) con il progetto SkyAnt- UASs for cooperative transport of suspended payloads sull'utilizzo dei droni ad ala rotante (elicotteri e multirotori) come piattaforme aeree per il sollevamento e trasporto di carichi sospesi, con l'obiettivo di minimizzarne lo stato oscillatorio a vantaggio della sicurezza delle operazioni.

Tutti i progetti presentati hanno avuto come fattore comune il concetto dell'impiego dei sistemi UAS (Unmanned Aircraft System) e di tecnologie emergenti in grado di offrire servizi di pubblica utilità a salvaguardia della sicurezza e dell'ambiente, per il miglioramento della qualità della vita delle persone e per lo sviluppo sostenibile di ecosistemi intelligenti.

LE RISORSE FINANZIARIE

Le fonti di finanziamento dell'ENAC sono prevalentemente di due tipologie: finanziamenti pubblici ed entrate dell'Ente. Sono utilizzate in parte per il funzionamento dell'ammini-

strazione e, in parte, per la realizzazione delle attività connesse ai compiti istituzionali dell'Ente.

FINANZIAMENTI PUBBLICI	ENTRATE ENAC
Finanziamenti nazionali per investimenti aeroportuali: finanziamento PAC € 10.500.000,00	TRASFERIMENTI
Trasferimento ordinario in conto capitale € 15.000.000,00	Trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente € 12.278.298,00
	ENTRATE PROPRIE
	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (L. 2 agosto 1985, n. 449, art. 7 s.m.i.) € 90.678.600,00
	Tariffe per le prestazioni di servizi € 19.600.284,00
	Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV € 4.984.100,00
	Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi € 900.000,00
	Interessi che si maturano sui prestiti, sui mutui ipotecari e sui conti correnti € 30.500,00
	Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente € 95.000,00
	Altri proventi € 410.000,00
TOTALE € 25.500.000,00	TOTALE € 128.976.782,00
TOTALE GENERALE € 154.476.782,00	

GLI STAKEHOLDER

Gli stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'ENAC. Il portafoglio degli stakeholder è suddiviso in 6 Categorie, raggruppate in 3 Classi omogenee secondo il tipo di interazione con l'Ente.

Grazie a una valutazione svolta per ogni stakeholder, l'ENAC ha potuto stabilire, per ciascuno, sia il livello di influenza sulla propria azione in termini di capacità di incidere sull'azione stessa, sia il livello di interesse che questo ha nell'azione dell'Ente, permettendo così l'individuazione dei soggetti da coinvolgere per

comprendere se la propria attività è adeguata alle aspettative ed esigenze.

L'Ente individua i propri stakeholder strategici (i più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività) attraverso la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenaghen Charter. Tale processo ha condotto all'individuazione degli stakeholder strategici riportati nella tabella seguente.

Tutti gli stakeholder valutati rivestono comunque un ruolo importante per ENAC e per l'attività che l'Ente svolge.

CLASSE	CATEGORIA	STAKEHOLDER STRATEGICI
NORMATORI	REFERENTI ISTITUZIONALI	Aero Club d'Italia, Aeronautica Militare, Agenzia del demanio, Agenzia delle dogane, ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo), Autorità giudiziarie, Regioni ed Enti locali, Guardia di Finanza, Ministero Affari Esteri, Ministero Ambiente, Ministero Difesa, ANAC, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Economia e Finanze, Ministero Interno, Ministero Salute, Polizia di Stato, Protezione Civile, Vigili del Fuoco
	REGOLATORI	ICAO, Commissione europea, EASA, ECAC, Eurocontrol, Autorità dell'Aviazione civile estere
OPERATORI	ASSOCIAZIONI DI SETTORE	Assaeroporti, Assaereo, Assoclearance, Assohandling, IBAR, Associazioni ambientaliste, Associazioni dei consumatori, Associazioni professionali
	DIPENDENTI	Dipendenti ENAC, Dipendenti Enti di Stato, Lavoratori dei servizi di navigazione aerea, Lavoratori delle compagnie aeree, Lavoratori dell'aeroporto
	FORNITORI DI BENI/SERVIZI	ENAV, Gestore aeroportuale, Impresa security, Operatore aereo, Prestatore di servizi di handling, Scuola di addestramento, Operatori di droni
BENEFICIARI	UTILIZZATORI/BENEFICIARI	Agente regolamentato, Privati cittadini, Passeggero, Popolazione adiacente aeroporti, Sindacati di settore, Mass media

IL PIANO DELLA PERFORMANCE

Il Piano della Performance ENAC, pubblicato in attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. n. 150/2009, è strumento di pianificazione strategica e di rendicontazione sociale: attraverso una maggiore trasparenza e visibilità delle scelte politiche e strategiche, infatti, gli stakeholder possono meglio comprendere la capacità di governo dell'Ente nel settore dell'aviazione civile.

Il Piano della Performance è espressione del c.d. "Ciclo della performance integrato", che coniuga gli ambiti relativi alla performance, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza e integrità e al piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione.

L'attività di pianificazione strategica, strettamente correlata con tutte le componenti del ciclo della performance integrato, prende a riferimento l'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, le priorità indicate dal

Consiglio di Amministrazione dell'Ente e le risultanze dell'analisi del contesto interno ed esterno (analisi SWOT): ciò permette di definire al meglio il quadro operativo attuale e gli scenari futuri per il settore dell'aviazione civile. La pianificazione ha come obiettivo ultimo la soddisfazione delle esigenze degli stakeholder dell'Ente.

Gli obiettivi specifici dell'ENAC sono riferiti alle aree strategiche dell'Ente (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei servizi, Tutela dell'ambiente, Trasversale); per ogni obiettivo sono definiti uno o più Key Performance Indicator (KPI), al fine di poter misurare e monitorare lo stato di avanzamento dell'obiettivo e quindi della strategia stessa. Ad ogni indicatore, a sua volta, è assegnato un target annuale qualitativo, quantitativo o di impatto, definito - ove possibile - sulla base di trend storici di riferimento (baseline).

Missione e Aree strategiche "L'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente"	
SAFETY	Attività e azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche.
SECURITY	Attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite.
EQUA COMPETITIVITÀ & QUALITÀ DEI SERVIZI	Attività e azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale / Attività e azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali e alla tutela dei diritti del Passeggero.
TUTELA DELL'AMBIENTE	Attività e azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente.
TRASVERSALE	Attività e azioni tese alla organizzazione, gestione e valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale, nonché attività e azioni trasversali alle quattro aree strategiche.

Nel 2020 la crisi pandemica ha colpito in maniera devastante tutto il settore dell'aviazione civile, determinando la conseguente necessità di rivalutare le

priorità strategiche definite nel 2019 per il triennio 2020-2022, onde far fronte alle sopravvenute urgenti esigenze operative volte alla salvaguardia del sistema.

La **performance organizzativa** (l'insieme dei risultati attesi dell'amministrazione nel suo complesso e delle sue unità organizzative) definisce il modo in cui l'organizzazione, consapevole del suo stato delle risorse (salute dell'amministrazione), le utilizza in modo razionale (efficienza) per erogare servizi adeguati alle attese degli

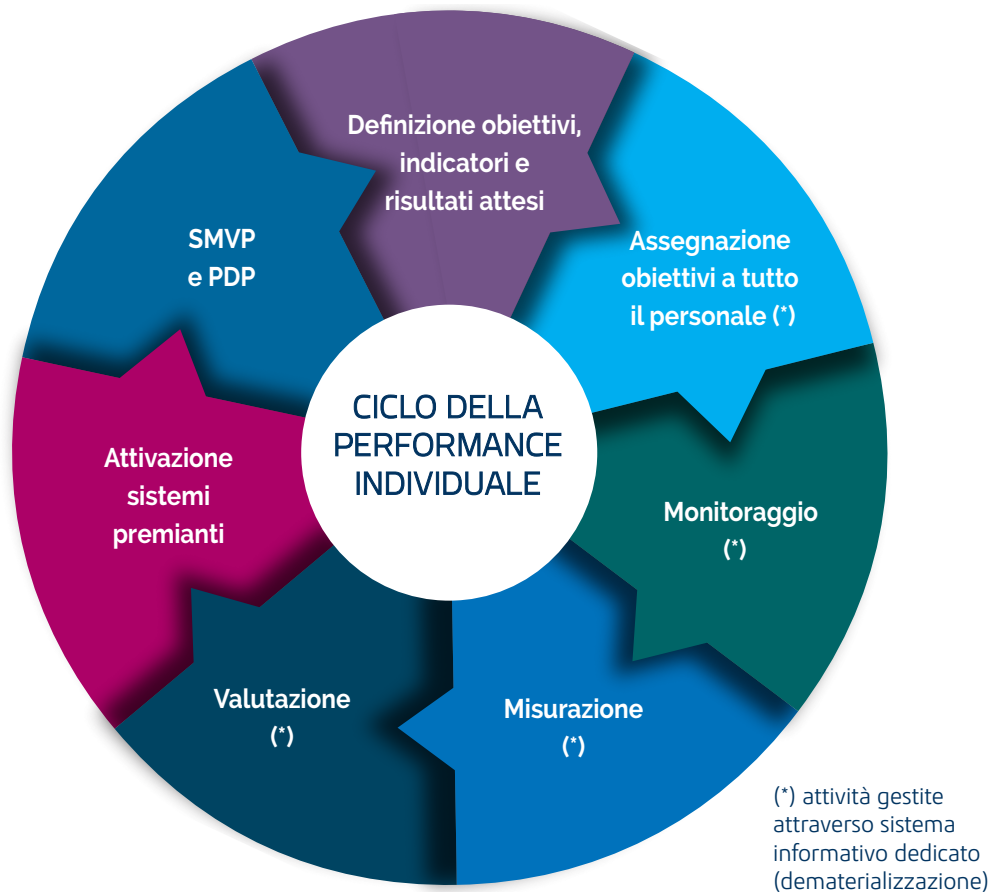
utenti (efficacia), al fine ultimo di creare valore pubblico o di migliorare il livello di benessere sociale ed economico degli utenti e degli stakeholder (impatto). La performance organizzativa dell'ENAC viene valutata mediante la misurazione di obiettivi effettuata anche attraverso fonti esterne all'ENAC.

OBIETTIVI SPECIFICI 2020-2022	AREA STRATEGICA	KPI	STAKEHOLDER
Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nel Safety Plan ENAC, in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	SAFETY	% Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione per ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza	Operatori del settore
		% Azioni realizzate/Azioni pianificate nel Safety Plan ENAC per l'anno di riferimento	Commissione europea EASA ICAO
		Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA)	Commissione europea EASA ICAO
Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	SAFETY	Azioni realizzate rispetto a quelle indicate nell'atto di indirizzo del MIT	Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spazioporto ASI Comunità locali
Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	SECURITY	Linee guida sulla RBO e revisione delle check list ispezioni	Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri
Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo		N. domini da adeguare ai requisiti di cybersecurity	Gestori aeroportuali Service provider Vettori Passeggeri
Definire un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero	EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Stato di avanzamento delle fasi per la revisione del Piano Nazionale Aeroporti	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo
		% Aeroporti con Contratto di Programma monitorati ogni anno (investimenti)	Gestori aeroportuali MIT ART
		% Vettori nazionali e stabiliti in Italia monitorati su performance e capacità operativa (voli commerciali passeggeri)	Vettori Gestori aeroportuali Passeggeri
		Quadro che disciplini l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti - stato di avanzamento (3 fasi)	Handler Gestori aeroportuali

OBIETTIVI SPECIFICI 2020-2022	AREA STRATEGICA	KPI	STAKEHOLDER
Rafforzare le misure a tutela dei diritti del passeggero	EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI	Stato avanzamento fasi per la verifica e miglioramento delle modalità di gestione dei reclami dei passeggeri da parte delle compagnie aeree	Passeggeri Vettori
		Stato avanzamento fasi per la individuazione dei servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	Passeggeri Vettori Commissione europea
Favorire e promuovere la ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	SAFETY	% Azioni realizzate/azioni pianificate per l'anno di riferimento nell'ambito del Piano della Ricerca 2018-2022	Istituti di ricerca Università Aziende private
	SECURITY		
	EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI		
	TUTELA DELL'AMBIENTE		
Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	TRASVERSALE	N. di servizi informatizzati	Utenti ENAC
Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro	TRASVERSALE	% corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per l'anno di riferimento	Dipendenti ENAC

La **performance individuale** misura il contributo fornito dal singolo individuo al raggiungimento degli obiettivi dell'amministrazione e viene definita prendendo in

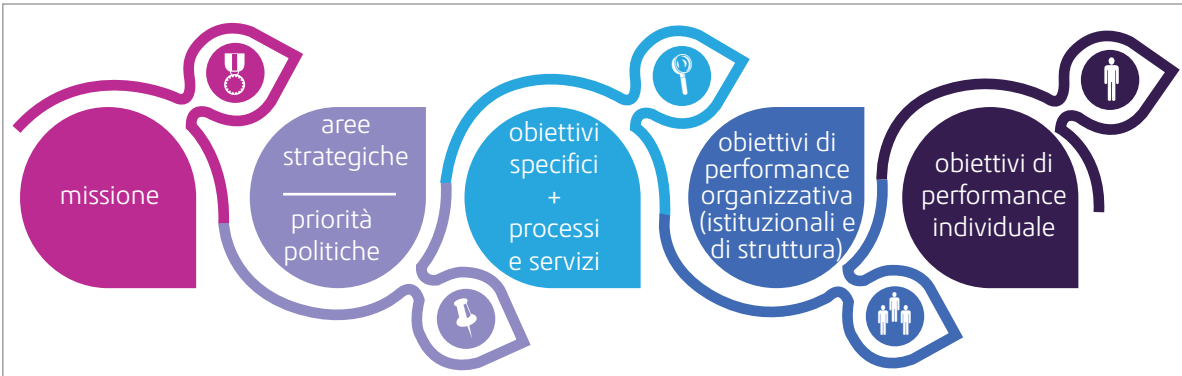
considerazione i risultati conseguiti in termini di obiettivi assegnati e comportamenti agiti, con pesi diversi in base al proprio ruolo e alle proprie responsabilità.



Nel 2020 è stata pubblicata la **Relazione sulla performance a consuntivo dell'ENAC 2019**, strumento di rendicontazione sociale mediante il quale l'amministrazione illustra ai cittadini e agli stakeholder, interni ed esterni, i risultati organizzativi e individuali rispetto ai singoli obiettivi programmati e alle risorse ottenuti nel corso dell'anno precedente. Essa ha mostrato un sostanziale raggiungimento degli obiettivi, sia in termini di performance organizzativa che di performance individuale.

L'albero della performance

L'albero della performance è una mappa logica che rappresenta i legami tra missione, aree strategiche, obiettivi specifici, programmazione annuale, fino ad arrivare alla definizione degli obiettivi individuali. Esso fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica e integrata della performance dell'amministrazione.



LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA

Le disposizioni vigenti per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella PA articolano il processo di formulazione e attuazione delle strategie di prevenzione a livello nazionale, attraverso l'adozione del Piano Nazionale Anticorruzione (PNA), a cura dell'ANAC, e decentrato, in base al quale ogni PA definisce e adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC). Con il PNA 2016 sono stati unificati il PTPC e il Programma triennale della trasparenza e dell'integrità. Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza ENAC, elaborato in coordinamento con il Piano della Performance, definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente. Attraverso l'analisi del contesto e le risultanze del monitoraggio sull'anno precedente, i processi dell'Ente (istituzionali, di supporto, di direzione e controllo) sono classificati in base al diverso grado di rischio riscontrato.

I processi qualificati a rischio alto sono, poi, classificati per area e sottoarea di rischio e ulteriormente analizzati in base alla probabilità concreta del verificarsi dell'evento corruttivo e in considerazione dell'impatto economico, organizzativo e reputazionale (c.d. rischio "in concreto").

Gli obiettivi riportati nel Piano sono strettamente collegati con la performance organizzativa e individuale: sono assegnati ai Direttori ovvero al personale professionista o titolare di incarichi di posizione non dirigenziale e sono oggetto di misurazione e valutazione in termini di performance organizzativa e individuale. Il Piano viene aggiornato annualmente, anche in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi ENAC è uno strumento informativo, ormai consolidato, finalizzato a orientare l'utenza nella rete dei servizi resi e per far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare e i livelli di qualità raggiunti.

Nell'ambito delle attività svolte dall'ENAC i servizi considerati nella Carta sono stati individuati tra quelli di maggiore impatto sull'utenza.

In totale i processi per i quali sono stati definiti i valori programmati e istituito il monitoraggio della qualità sono attualmente 43: dalle certificazioni degli aeromobili e delle imprese aeronautiche, alle licenze di pilotaggio, al rilascio delle autorizzazioni agli operatori UAS (droni), alla trattazione dei reclami dei passeggeri a seguito di disservizi aeroportuali e dei vettori aerei e, per ognuno di essi, sono stati definiti gli indicatori relativi alle dimensioni e alle sottodimensioni della qualità.

Il monitoraggio consente di tenere sotto controllo i processi, di confrontare gli output rilevati con lo standard definito e di mettere in atto eventuali azioni correttive e preventive.

Report Direzionale

Il Report Direzionale ENAC, online sul Portale Amministrazione Trasparente, rendiconta annualmente i dati relativi alla propria attività e alle risorse economiche e umane, riportando per tutti i processi istituzionali e di supporto mappati dall'Ente, i dati aggregati.

LA TRASPARENZA - AZIONI NEL 2020

- Implementazione contenuti del Portale Amministrazione Trasparente, piattaforma che consente di gestire in modo omogeneo, semplice e guidato le informazioni e i dati necessari ad adempiere agli obblighi di pubblicità, trasparenza in conformità alle disposizioni del quadro normativo vigente.
- Implementazione di forme di comunicazione e informazione attraverso lo sviluppo dell'interazione tra cittadino e sito web.
- Presentazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2019, in streaming, quale giornata della trasparenza.

LA TUTELA DEI DIRITTI DEL PASSEGGERO E LA QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI

I Diritti dei passeggeri Reg. (CE) n. 261/2004

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.

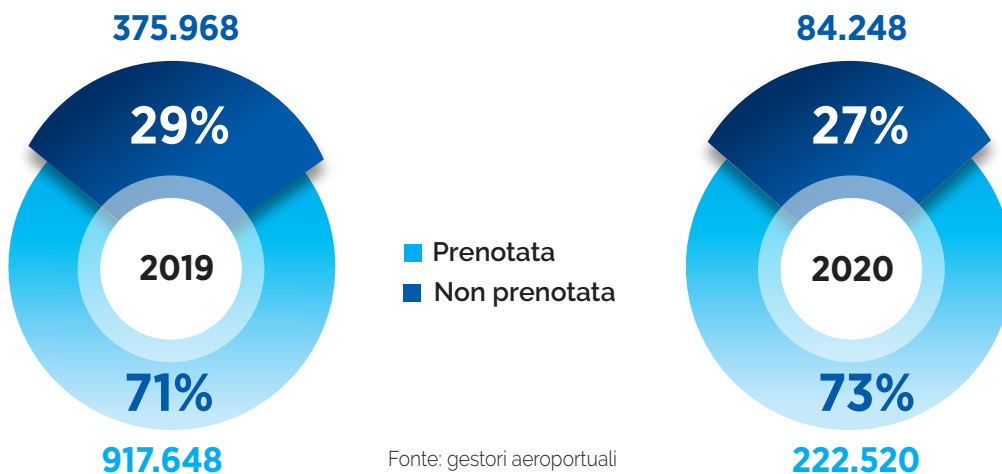
Diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM) Reg. (CE) n. 1107/2006

Al fine di garantire l'utilizzo del trasporto aereo senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi, 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.

ASSISTENZE PRM – Prenotifiche 2019 vs 2020



Fonte: gestori aeroportuali

ASSISTENZE PRM PER TIPOLOGIA 2019 vs 2020

Tipo di assistenza	2019				Totale
	Prenotata	Non prenotata	% Non prenotata	% Prenotata	
BLND	21.731	7.367	25%	75%	29.098
WCHR	331.029	167.351	34%	66%	498.380
WCHS	429.584	163.810	28%	72%	593.394
WCHC	117.009	27.142	19%	81%	144.151
DEAF	8.961	6.543	42%	58%	15.504
DPNA	9.334	3.755	29%	71%	13.089
	917.648	375.968	29%	71%	1.293.616

Tipo di assistenza	2020				Totale
	Prenotata	Non prenotata	% Non prenotata	% Prenotata	
BLND	6.511	2.016	24%	76%	8.527
WCHR	58.859	28.995	33%	67%	87.854
WCHS	116.758	42.805	27%	73%	159.563
WCHC	34.972	8.038	19%	81%	43.010
DEAF	2.502	1.535	38%	62%	4.037
DPNA	2.918	859	23%	77%	3.777
	222.520	84.248	27%	73%	306.768

LEGENDA

BLND: passeggeri ipovedenti o ciechi.

WCHR: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze, ma possono salire e scendere le scale e muoversi in autonomia.

WCHS: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze e che non possono salire e scendere le scale, ma sono autonomi a bordo.

WCHC: passeggeri completamente immobili che non sono autosufficienti a bordo e necessitano di assistenza totale.

DEAF: passeggeri con disabilità uditiva.

DPNA: passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali.

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 (oblazione). 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.

La Banca Dati ENAC per la gestione dei reclami e delle segnalazioni

Dal 2006 i reclami e le segnalazioni dei passeggeri vengono gestiti attraverso una Banca Dati. Le segnalazioni e i reclami trasmessi dagli utenti attraverso i moduli online hanno la duplice funzione di consentire un attento controllo e monitoraggio del rispetto delle norme comunitarie di tutela dei passeggeri e una valutazione generale delle attività dei gestori aeroportuali e dei vettori.

Le informazioni trasmesse dai passeggeri infatti possono contribuire ad attivare le attività ispettive dell'ENAC finalizzate a migliorare la soddisfazione dei passeggeri.

Nel 2020 è continuata l'attività di implementazione della nuova Banca Dati che consentirà la creazione di un apposito fascicolo per ogni passeggero che potrà essere consultato in ogni momento ai fini della trasparenza dell'azione amministrativa.

Il nuovo sistema consentirà anche che l'acquisizione del reclamo/segnalazione sia direttamente collegata alle ispezioni di qualità e all'avvio di eventuali procedimenti sanzionatori.

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.

Il piano annuale di programmazione degli audit e la loro frequenza, salvo eventi eccezionali che determinano una pianificazione straordinaria, viene fissato a seguito della valutazione delle criticità, del mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati dai gestori, nonché sulla base dei reclami e delle segnalazioni ricevute come Organismo Responsabile dell'applicazione dei Regolamenti comunitari n. 261/2004 e n. 1107/2006 e delle risultanze delle ispezioni condotte a livello aeroportuale dagli Ispettori Qualità ENAC. 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.

Il Piano della Qualità nei Contratti di Programma

I Contratti di Programma, stipulati tra l'ENAC e i gestori

aeroportuali, permettono di ottenere un adeguamento dei diritti aeroportuali ai costi effettivamente sostenuti dai gestori e includono: la realizzazione del Piano di Investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

Il Piano della Qualità costituisce una parte importante dei Contratti di Programma sottoscritti tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale, unitamente al Piano degli Investimenti, alle previsioni di traffico e al Piano della Tutela Ambientale. Il raggiungimento o il mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale determinano un premio o una penalità annuale che ha un impatto diretto sotto il profilo tariffario. Nel periodo successivo all'approvazione, è compito infatti dell'ENAC verificare se quanto dichiarato dal gestore, in termini di obiettivi in ciascuna delle annualità del periodo regolatorio, sia effettivamente conforme al risultato che peraltro corrisponde a quanto indicato nella Carta dei Servizi.

Nel 2020 alcuni gestori hanno chiesto una revisione degli indicatori del Piano della Qualità e, in alcuni casi, il congelamento degli obiettivi di performance, che l'Ente ha accolto considerando valide le motivazioni.

Le 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.

Nonostante l'avvio del nuovo sistema in concomitanza con il periodo emergenziale connesso alla pandemia da COVID-19, l'ENAC ha messo in campo tutte le azioni volte a garantire un elevato livello di disponibilità dei servizi al fine di soddisfare le richieste dell'utenza.

Per l'anno 2021 è prevista l'attivazione di ulteriori servizi web.

Attestato Pilota APR (operazioni non critiche) Periodo di riferimento: 5 marzo - 31 dicembre 2020

Registrazione al portale Servizi Web

Utenti maggiorenni (SPID)	70.200
Utenti minorenni (maggiori 16 anni)	1.731
Totale	71.931
Utenti minori che hanno avviato istanza	1.100

Piattaforma esami APR

Esami conclusi con esito positivo	46.900
Esami non conclusi	10.970
Esami non superati	125.800
Totale sessioni di esami attivate	183.670

Sito istituzionale (www.enac.gov.it)

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

Portale Servizi Web (portale di accesso agli esami: serviziweb.enac.gov.it)

Visitatori unici	219.000
------------------	---------

Service Desk

Ticket di Service Desk gestiti	10.700
--------------------------------	--------

Nel corso del 2020 sono state avviate gare per la fornitura pluriennale di beni e servizi ICT strategici per l'innovazione del parco tecnologico dell'ENAC e per le quali è pianificata l'esecuzione a partire dal 2021, in particolare:

- Gara Europea fornitura di nuove Postazioni di Lavoro fisse e mobili per tutto il personale ENAC;
- Gara Europea rinnovo del Data Center anche in una rinnovata ottica di migrazione verso ambienti in cloud;
- Gara Europea per il rinnovo di sistemi e dispositivi per la rilevazione presenze e controllo accessi per le sedi centrali e territoriali dell'ENAC;
- Gara per l'acquisizione Licenze e Servizi per Google Workspace e Google Cloud Platform per una maggiore diffusione delle metodologie di collaboration in ambiente cloud.

Nel maggio del 2020 è stata inoltre avviata una nuova procedura riguardante i servizi integrati di conduzione e manutenzione del sistema operativo ENAC e dei servizi di controllo e revisione di sistemi o tecnologie dell'informazione.

L'oggetto della fornitura riguarda il complesso dei servizi e delle attività volti a garantire la piena operatività delle infrastrutture tecnologiche, a mantenerne la perfetta efficienza, a garantire agli utenti la disponibilità e le prestazioni delle applicazioni su di esse installate e l'integrità dei relativi dati nonché a fornire il supporto necessario per il costante allineamento con l'evoluzione tecnologica del mercato ICT e a definirne la crescita, in coerenza con gli obiettivi strategici dell'Ente, tra i quali:

- la necessità di innovazione nella gestione dei processi e sistemi ICT;
- una maggior attenzione alla domanda di servizi IT per gli utenti attraverso una innovazione dei processi e dei sistemi di Service Desk per migliorare la qualità del servizio erogato;
- la necessità di disporre di servizi di archiviazione e registrazione strutturata in data base istituzionali per le sedi richiedenti;

- orientare lo sviluppo di applicazioni e sistemi verso i moderni criteri di sicurezza e riservatezza delle informazioni;
- disporre di servizi specialistici per la progettazione e l'innovazione di infrastrutture, sistemi, reti ed applicazioni;
- migliorare l'immagine digitale di ENAC attraverso l'uso di servizi specialistici per la gestione dei contenuti web - social;
- favorire lo sviluppo di Mobile App per cellulari e dispositivi mobili del personale ENAC;
- disporre di servizi di supporto alle attività di monitoraggio operativo, misurazione e osservazione dei Livelli di Servizio (LdS) e di servizi per efficientare il processo di conteggio dei Function Point legati allo sviluppo e alla manutenzione evolutiva software.

Attività dell'ENAC nel 2020 in materia IT:

- Acquisizione beni e servizi sotto soglia e gestione contratti - (Consip/MEPA): 28
- Gestione infrastruttura ICT e sviluppo applicazioni - Sviluppi e manutenzione sui progetti informatici: 18
- Gestione servizi di supporto Service Desk utenza interna/esterna: 20.568
- Progetti e servizi realizzati: 5
- Digitalizzazione e sistemi documentali di protocollazione: avviata l'attivazione del libro firma per le Unità organizzative con maggiore flusso dei documenti in partenza, agevolando il processo di dematerializzazione.

Efficientamento dei processi del personale

Per digitalizzare i processi interni del personale ENAC è stata individuata una piattaforma **BPM (Business Process Management)** che consente la dematerializzazione, ma allo stesso tempo la semplificazione dei processi.

I processi interni dematerializzati fino ad ora sono:

- | | |
|---|---|
| A. Presentazione domanda di rimborso e sussidio | F. Richiesta congedo parentale |
| B. Presentazione domanda borse di studio | G. Autocertificazione di nascita figlio |
| C. Presentazione domanda di rimborso libri scolastici | H. Comunicazione titolo di studio |
| D. Richiesta assegno nucleo familiare | I. Dichiarazione detrazioni |
| E. Richiesta di cambio residenza | J. Presentazione ISEE |
| | K. Inserimento nuovo dipendente |

Sito istituzionale - www.enac.gov.it

Il sito web istituzionale continua a raccogliere consensi comprovati dai dati acquisiti attraverso una raccolta anonima effettuata tramite strumenti di analisi della navigazione delle pagine dei siti web (web analytics).

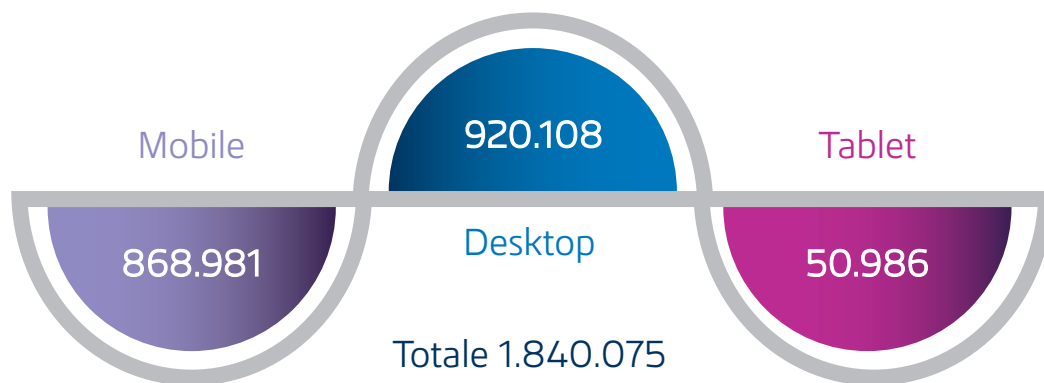
Dall'elaborazione statistica emerge che nel 2020 il sito istituzionale ha raggiunto una platea di circa 1.841.000 visitatori unici (+104,4% rispetto al 2019), per un totale di

3.076.690 sessioni (+105,29% rispetto al 2019), che esplorano mediamente i contenuti del sito web navigando 3,2 pagine per sessione.

Il sito web, anche se con volumi inferiori rispetto al traffico rilevato sul territorio italiano, raccoglie inoltre interesse sia da Paesi UE che extra-UE quali USA, Cina, Russia, Canada, Emirati Arabi.

Nazione di origine dei visitatori del sito web istituzionale nel 2020

Paese	Utenti	Sessioni
Italia	1.606.253	2.770.584
Stati Uniti	74.573	84.154
Regno Unito	21.153	29.290
Germania	14.716	20.216
Francia	11.801	14.909
Spagna	11.146	15.148
Svizzera	10.709	14.555
Paesi Bassi	10.359	12.249
Svezia	6.742	7.862
Finlandia	5.829	6.025
Altre Nazioni	67.719	101.698

Utenti per categoria dispositivo - Anno 2020

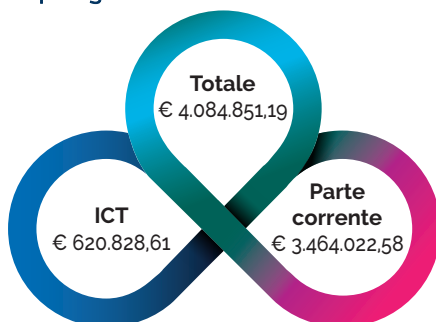
Investimenti

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.

Tipologia investimenti ICT nel 2020



Efficientamento

La progressiva informatizzazione dei processi, attraverso piattaforme web, ha consentito di ottenere significativi risultati rispetto agli obiettivi prefissati.

Il servizio online di pagamento e fatturazione ha registrato 60.535 transazioni prodotte nel 2020; in considerazione del fatto che questo processo consente il pagamento e l'emissione della fattura in modo totalmente automatico, si può stimare un risparmio medio di 4.324 FTE (Full Time Equivalent) di elaborazione da parte degli operatori amministrativi. Attraverso i servizi online, l'Ente offre alla propria utenza la possibilità di fruire delle prestazioni automatizzate con modalità innovative, rapide, digitali e al di fuori degli orari di ufficio.

Dall'analisi dei dati registrati nel 2020 risulta che i sistemi on line permettono di gestire circa il 46% delle operazioni al di fuori del consueto orario lavorativo.

Si pone l'evidenza del forte incremento di transazioni online

rispetto al 2019 in gran parte dovuto all'avvio in esercizio del nuovo servizio online per il rilascio dell'Attestato di pilota APR (operazioni non critiche) con un incremento del 265,81% di transazioni rispetto al 2019.

L'analisi della distribuzione delle transazioni rispetto ai giorni della settimana mostra che circa il 23% delle stesse viene svolto nel week end.

Sulla base dei positivi risultati raggiunti, anche per gli anni 2021 e 2022 sono previsti nuovi investimenti finalizzati allo sviluppo e all'evoluzione dei servizi online dell'Ente, in particolare attraverso l'avvio di ulteriori servizi digitali con l'utilizzo di tecnologie, quali lo SPID (Sistema Pubblico di Identità Digitale), pagoPA ed altre piattaforme abilitanti.

Pandemia da COVID-19 e ricadute sui sistemi informatici

La gestione degli effetti della pandemia sull'attività dell'Ente ha notevolmente coinvolto l'ambito IT in termini di supporto alle attività istituzionali. In tale contesto si è reso necessario, nei primi mesi del 2020, modificare e ridefinire le priorità.

Un primo e necessario intervento è stato effettuato sull'infrastruttura informatica dell'Ente con l'obiettivo di potenziare e ottimizzare le capacità di connessione da remoto ai sistemi ENAC. Questa operazione è stata realizzata adeguando le configurazioni di tutti gli apparati interessati, ma anche implementando software maggiormente performanti e con più solide caratteristiche di sicurezza.

In particolare:

- è stata realizzata una riconfigurazione dei sistemi server dell'Ente, al fine di potenziare le risorse espressamente dedicate ai sistemi di lavoro agile;
- è stato incrementato il numero di personal computer portatili a disposizione del personale che ha prestato attività da remoto, in modo da consentire rapidamente la collocazione di circa il 95% del personale dell'Ente in modalità di lavoro agile;
- è stato acquisito un sistema di gestione delle postazioni di lavoro agile;
- è stato potenziato il sistema di autenticazione per le connessioni da remoto, utilizzando tecnologia multi-fattore (token).

Gli interventi effettuati hanno da un lato rafforzato la capacità del personale dell'Ente di prestare attività lavorativa in modalità di lavoro agile e dall'altro prodotto vantaggi sulle piattaforme ENAC dedicate all'erogazione di servizi rivolti al pubblico.

AMMODERNAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA INFORMATICA

Nell'ambito del piano triennale per l'informatica 2019-2021 si è dato corso alla predisposizione di un procedimento ad evidenza pubblica per la fornitura di nuove postazioni di lavoro.

Si è provveduto altresì al potenziamento della rete di connessione nonché dei server di dominio, permettendo all'ENAC di avere un'amministrazione semplificata delle postazioni di lavoro sulle sedi territoriali.

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.

A partire dalla seconda metà del 2020, con il contributo di specialisti del settore di cybersecurity, sono state poste in essere delle azioni volte a rafforzare la sicurezza delle infrastrutture, dei sistemi e degli applicativi; in particolare sono state condotte delle ripetute azioni di Vulnerability Test sui principali servizi online. In generale, per garantire una più efficace protezione dei dati, è necessario ripensare la sicurezza ICT ricollocandola in un ambito di responsabilità e consapevolezza da parte di ogni fruitore.

L'ENAC, al riguardo, dal 2019 ha posto in essere una serie di procedure e di sistemi automatici di mitigazione del rischio cibernetico finalizzati poi nel 2020 e atti a migliorare la sicurezza dei sistemi ICT e dei dispositivi a loro assegnati. Più specificatamente, nel 2020 sono stati predisposti e realizzati progetti legati all'infrastruttura, alle postazioni di lavoro, nonché alle linee guida e ai regolamenti atti a migliorare la consapevolezza dei dipendenti sulle minacce cibernetiche. Complessivamente si è quindi avviato un percorso, da completare nel 2021, diretto a migliorare l'apprendimento degli utenti aziendali nell'ambito della sicurezza informatica.

Nello specifico sono stati realizzati i seguenti progetti:

- Vulnerability Assessment delle postazioni di lavoro;
- Data Leak Prevention;
- Simulazione attacco/difesa (red team/blue team) dell'infrastruttura ICT nonché sui servizi offerti ai cittadini, finalizzata a trovare le vulnerabilità e le eventuali remediation;
- Aggiornamento dell'infrastruttura di connessione di rete della Direzione Generale dell'Ente;
- Sistema di Rilevazione delle Intrusioni non autorizzate sulla Rete (IDS);
- Sistema di Network Access Control;
- Estensione della Rete WiFi della Direzione Generale e nelle sedi territoriali del Lazio;
- Partizionamento dei dispositivi mobili dell'Ente in modo da garantire la totale separazione e quindi gestione dei dati lavorativi e delle applicazioni installate.

Per quanto riguarda la consapevolezza del rischio cibernetico (cyber awareness) è stato predisposto un percorso sulla sicurezza cibernetica, basato sul Regolamento Sicurezza Informatica dell'Ente, sono state inoltre avviate attività inerenti la classificazione dei documenti di lavoro, da attuare nel 2021, anche alla luce della recente normativa introdotta nel nostro ordinamento.

Sistema di raccolta delle segnalazioni di eventi aeronautici

Nelle more dell'entrata in funzione del nuovo sistema ECCAIRS 2.0, è proseguito lo sviluppo di un sistema, denominato eE-Mor, per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie degli eventi aeronautici, realizzato per registrare anche le segnalazioni relative agli eventi occorsi in materia di droni e merci pericolose, nonché le segnalazioni a titolo personale. Il sistema è stato progettato con l'obiettivo di essere il più possibile digitalizzato e paperless.

L'ATTIVITÀ LEGALE

L'attività legale, anche nel 2020, ha compreso la consulenza, la pareristica, il contenzioso giudiziale e stragiudiziale nei settori di competenza dell'Ente e in quelli comuni alle PA.

L'anno tuttavia si è distinto per l'assunzione da parte dell'avvocatura interna dell'Ente della difesa in giudizio dello stesso, nell'ottica di una progressiva indipendenza dall'avvocatura erariale.

Con riferimento al contenzioso relativo al settore aeroporti, il 2020 si è caratterizzato per alcuni giudizi in materia ambientale, relativi al rumore aeroportuale e alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) cui sono sottoposti i piani di sviluppo aeroportuale. Quanto al primo tema, il giudice amministrativo di primo grado si è pronunciato sul decreto ministeriale relativo al piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore su Ciampino, compresa la riduzione dei voli commerciali sullo scalo, confermandone le previsioni. Riguardo invece al secondo, sono state definite dal Consiglio di Stato due controversie relative ai decreti VIA approvativi dei piani di sviluppo di due aeroporti, una in senso sfavorevole all'ENAC e l'altra in senso favorevole; il giudice ha ribadito l'indirizzo consolidato della giurisprudenza amministrativa sulla legittimità dei provvedimenti di VIA contenenti prescrizioni rispetto al progetto proposto e ha affermato che l'acquisizione della VIA per i progetti relativi al sistema aeroporto nel suo complesso è coerente con la necessità di verificare gli aspetti progettuali e le informazioni di dettaglio funzionali a definire un esaustivo quadro di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente correlabili all'insieme degli interventi programmati.

Relativamente ai rapporti dell'Ente con i gestori e i prestatori di servizi di assistenza a terra, il contenzioso promosso da alcuni handler sulla sospensione del procedimento di certificazione o di estensione della

certificazione ai sensi del D.Lgs. 13 gennaio 1999 n. 18 e del Regolamento ENAC «Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra», in pendenza del procedimento di limitazione dell'accesso al mercato avviato su istanza del gestore aeroportuale per esigenze di sicurezza ai sensi della predetta normativa, e sull'impossibilità, per i prestatori certificati non operanti, di avviare le attività in aeroporto in ragione della predetta limitazione, ha visto l'affermazione, da parte del giudice, del principio per cui il provvedimento di limitazione prevale sulla certificazione in ragione delle esigenze di sicurezza che esso esprime ferma restando la necessità di bilanciare il sacrificio dell'interesse economico privato con l'adozione da parte dell'Ente delle misure previste dalla normativa di settore.

Nell'ambito del trasporto aereo e del diritto alla mobilità, sono stati avviati da una compagnia aerea alcuni contenziosi, ancora pendenti, sugli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale della Regione Siciliana; il giudice amministrativo ha respinto la richiesta misura cautelare con riferimento ai collegamenti da e per Trapani.

In tema di diritti dei passeggeri, l'Ente, oltre all'ormai consueto contenzioso sulle sanzioni, è stato impegnato nella predisposizione di pareri ad hoc a favore dell'Avvocatura generale dello Stato, che rappresenta lo Stato italiano dinanzi alla Corte di giustizia europea per le questioni pregiudiziali poste dalle Corti degli altri Stati membri, in merito all'interpretazione delle disposizioni del Reg. (CE) n. 261/2004 sulla protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo.

Infine, con riferimento all'attività sanzionatoria, sono state elaborate linee guida per la determinazione degli importi delle ordinanze ingiunzioni di pagamento, nonché sulla modalità di gestione delle sanzioni sui dati c.d. API (Advance Passenger Information).

LA COMUNICAZIONE E L'INFORMAZIONE

L'ENAC, in linea con l'opera di modernizzazione della PA e nell'ottica della trasparenza, riconosce il ruolo fondamentale rappresentato dalla comunicazione e dall'informazione al fine di gestire, sviluppare e migliorare le relazioni tra Istituzioni e i propri stakeholder.

Nel 2020, attraverso i propri canali ufficiali, l'Ente ha continuato a garantire, in modo tempestivo, a cittadini e operatori del settore informazioni circa le proprie attività e le azioni messe in campo nella gestione della pandemia da COVID-19.

Relazioni con l'utenza

Il servizio all'utenza è proseguito nel 2020 con un notevole impegno da parte delle risorse dedicate che, anche da remoto, hanno costantemente assicurato ai cittadini, attraverso le tecnologie a disposizione, l'esercizio dei diritti di informazione, di accesso e di partecipazione. In tale contesto, le relazioni con l'utenza sono finalizzate ad agevolare la fruizione dei servizi offerti dall'ENAC, nel rispetto dei principi di ascolto, attenzione, accesso, trasparenza e comunicazione con l'obiettivo di ottimizzare i rapporti con i vari pubblici di riferimento anche attraverso la gestione di richieste informative sulle attività dell'Ente, nonché sullo stato di atti e procedimenti ai sensi della L. 241/1990 e ss.mm.ii. e sul diritto all'Accesso Civico semplice e generalizzato (D.Lgs. 33/2013).

Eventi

L'ENAC, nel promuovere e sviluppare una sempre maggiore cultura dell'aviazione civile, cura e organizza eventi istituzionali su tematiche di settore per gli stakeholder sia nazionali che internazionali. Nel 2020, in considerazione delle misure di contenimento della pandemia da COVID-19, l'Ente ha privilegiato lo svolgimento di meeting ed eventi in modalità online.

Numero Verde



Il Numero Verde ENAC 800 898 121 rappresenta ormai uno dei canali consolidati di comunicazione diretta e non mediata con l'utenza, attraverso il quale l'Ente risponde agli utenti su domande relative al trasporto aereo riguardanti i diritti dei passeggeri in caso di disservizi, le compagnie aeree nazionali e straniere operanti in Italia, la EU Safety List, il sistema e le regole dei controlli di sicurezza. Il servizio, attraverso risorse esclusivamente interne coordinate a

livello centrale, consente di far fronte all'esigenza di professionalità e di conoscenza di un settore ad alta complessità come quello dell'aviazione civile. Nel 2020 il Numero Verde ENAC ha gestito circa 6.000 chiamate.

Il sito web istituzionale - 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.

Comunicati stampa

Nel 2020 l'ENAC ha emesso 66 comunicati stampa. Anche dal punto di vista delle attività di informazione dell'ENAC, l'anno trascorso è stato fortemente caratterizzato e condizionato dalla pandemia da COVID-19. Nel corso dei mesi, infatti, sono stati diramati numerosi comunicati stampa finalizzati a fornire informazioni e indicazioni alla pubblica opinione su varie tematiche correlate alla situazione sanitaria e alle ricadute sul traffico aereo. Tra i temi dei comunicati stampa, si ricordano, a titolo di esempio, quelli relativi alla sospensione dei voli dalla Cina, alle limitazioni e chiusure aeroportuali, alle iniziative ENAC a sostegno del settore, alle linee guida per la ripresa del traffico, alla tutela dei passeggeri per cancellazioni collegate alla pandemia, ai richiami e alle sanzioni ENAC ai vettori per mancato rispetto dei diritti dei passeggeri, alle indicazioni sanitarie su distanziamento

negli aeroporti e a bordo degli aerei, alle limitazioni al bagaglio a mano e all'uso delle cappelliere, allo stop ai voli dal Regno Unito secondo le indicazioni del Ministero della Salute.

Attraverso i comunicati l'Ente fornisce, in modo tempestivo, informazioni ai media, e di riflesso a tutti i cittadini, gli operatori e gli stakeholder, in merito alle principali attività relative al mandato istituzionale dell'Ente stesso e del suo vertice, nel rispetto della normativa di riferimento sulle attività di informazione delle pubbliche amministrazioni.

I comunicati stampa, oltre a essere diffusi agli organi di informazione, sono pubblicati in tempo reale sul sito dell'Ente, dove è possibile consultare anche l'archivio degli anni precedenti, a partire dal 2001.

L'elaborazione e la divulgazione dei comunicati stampa costituisce una parte di rilievo istituzionale nell'ambito delle varie attività di informazione curate dall'ENAC. A titolo di esempio, tra le altre attività vi sono la gestione dei rapporti con la stampa; il presidio delle informazioni di interesse dell'Ente; l'organizzazione di interviste, conferenze, incontri ed eventi stampa; l'elaborazione di materiale destinato ai giornalisti; la pubblicazione e la gestione della rassegna stampa, web e audio-video sugli avvenimenti legati all'aviazione civile a favore di tutti i dipendenti dell'Ente che possono consultarla sul sito intranet; la partecipazione a tutte le campagne di comunicazione e agli eventi per la cura degli aspetti di informazione e divulgazione giornalistica.

Patrocini

L'ENAC concede il proprio supporto, senza alcun contributo finanziario, alle iniziative di carattere culturale, scientifico, sociale, educativo e sportivo finalizzate alla promozione e alla diffusione della cultura aeronautica. Nel 2020 sono stati concessi da parte dell'ENAC 9 patrocini, numero decisamente inferiore rispetto all'anno precedente in considerazione dell'annullamento, causa emergenza COVID-19, della quasi totalità di iniziative ed eventi.

Atti di sindacato ispettivo parlamentare

Nel corso del 2020 sono state fornite 68 risposte agli atti di sindacato ispettivo parlamentare, oltre 2 aggiornamenti, per un totale di 70 risposte. Le materie trattate hanno riguardato, in prevalenza, il settore del trasporto aereo e degli aeroporti e, più in generale, tutte le problematiche inerenti il COVID-19.

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 ad attività professionali dell'Ente.



Il 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, ha visto la pubblicazione di 24 servizi video tra istituzionali, attualità, approfondimenti, interviste ai vertici e ai dirigenti dell'Ente, realizzati al fine di far comprendere meglio le attività dell'ENAC e il funzionamento di un settore sensibile come quello del trasporto aereo.

Collegamento radiofonico RAI Isoradio



Attraverso un collegamento pomeridiano quotidiano con RAI Isoradio (FM 103,3), l'ENAC, coadiuvato dalle società di gestione degli aeroporti interessati, ha continuato a garantire nel 2020 un servizio informativo all'utenza del settore aereo. Nel 2020 le informative trasmesse in diretta sono state 250.

Biblioteca

La biblioteca dell'ENAC, con il suo patrimonio bibliografico di circa 10.000 documenti inerenti la letteratura italiana e straniera del settore dell'aviazione civile, rappresenta un costante punto di riferimento per studenti e studiosi offrendo un servizio di informazioni e ricerche in sede e a distanza di documenti sia nel catalogo online sia nei cataloghi di altre biblioteche, italiane e straniere, raggiungibili tramite OPAC nazionali e internazionali.

LA SALA CRISI ENAC

La Sala Crisi ENAC o Crisis Management Team (CMT), struttura che opera direttamente alle dipendenze del Direttore Generale dell'Ente, ha la funzione di gestire le situazioni di crisi in coordinamento con altri enti pubblici competenti, occupandosi anche degli aspetti organizzativi gestionali in caso di eventi di particolare rilevanza o gravità inerenti il trasporto aereo.

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.

2 LA SAFETY

67 Scheda 2.1
La sicurezza del volo

73 Scheda 2.2
Le attività di certificazione

80 Scheda 2.3
La sorveglianza delle imprese

90 Scheda 2.4
Le licenze del personale

Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

LA SICUREZZA DEL VOLO

SAFETY

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.

State Safety Programme (SSP)

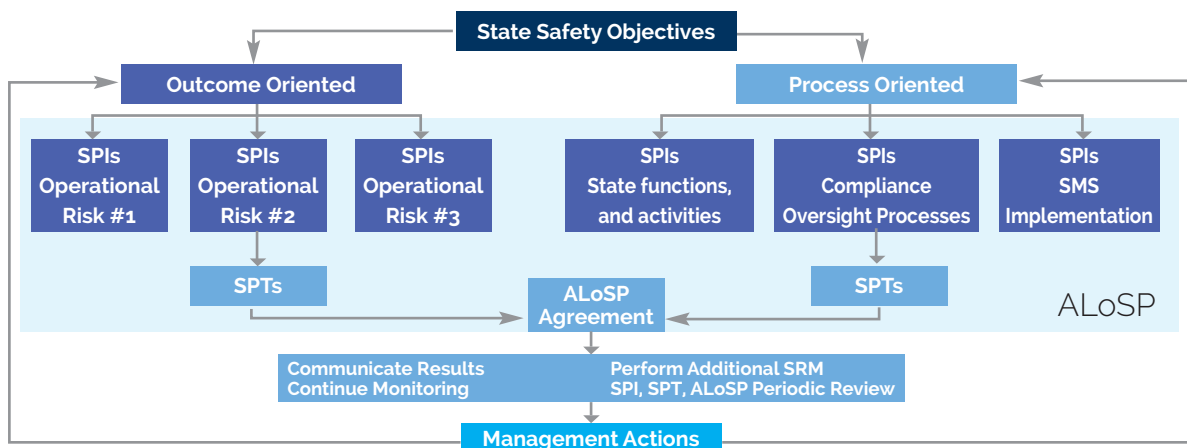
Per garantire che le azioni degli Stati siano volte al massimo livello di sicurezza possibile dell'aviazione civile, l'Annesso 19 dell'ICAO prevede, per i Paesi contraenti, l'obbligo di elaborare un programma nazionale definito State Safety Programme (SSP). In Italia l'SSP (Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile) 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 di indirizzo sulle materie riguardanti la safety dell'aviazione civile italiana; oltre all'ENAC ne fanno parte l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), l'Aeronautica Militare e l'Aero Club d'Italia. Lo State Safety Programme è il documento programmatico dello Stato italiano che descrive l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di safety, da realizzare attraverso il miglioramento continuo delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza. L'emissione di uno State Safety Programme è richiesta agli Stati membri dal Reg. (UE) n. 2018/1139. Il documento viene emesso in accordo alle indicazioni contenute nell'Annesso 19

dell'ICAO nel quale la determinazione di un livello "accettabile" di prestazione della safety dell'aviazione civile presuppone che tale livello sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato, che deve poi utilizzarlo, come esplicitamente stabilito dagli standard ICAO, per verificare le prestazioni dell'intero sistema dell'aviazione civile. Stabilire un accettabile livello di safety e, quindi, un programma di raggiungimento dello stesso, porta a integrare l'attuale impostazione di gestione della sicurezza, basata sulla rispondenza ai regolamenti (compliance-based), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (performance-based/risk based). A gennaio 2020 è stata pubblicata la quarta edizione dello SSP che comprende, per la prima volta, la Just Culture Policy, così come previsto da Reg. (UE) n. 376/2014.

Safety Performance Indicators (SPI)

Lo State Safety Programme, come richiesto dall'Annesso 19 e dal Doc. ICAO n. 9859 (Safety Management Manual), prevede che lo Stato italiano definisca degli indicatori per misurare il livello di sicurezza raggiunto nel settore dell'aviazione civile. Tali indicatori, definiti Safety Performance Indicators (o SPI), sono stati pubblicati nel 2019 e permettono di verificare il raggiungimento e il mantenimento di un accettabile livello di prestazione di safety.

Schema ICAO (rif. Doc. 9859 Ed. 4)



Gli elementi chiave che definiscono il livello accettabile di prestazione di safety sono i seguenti:

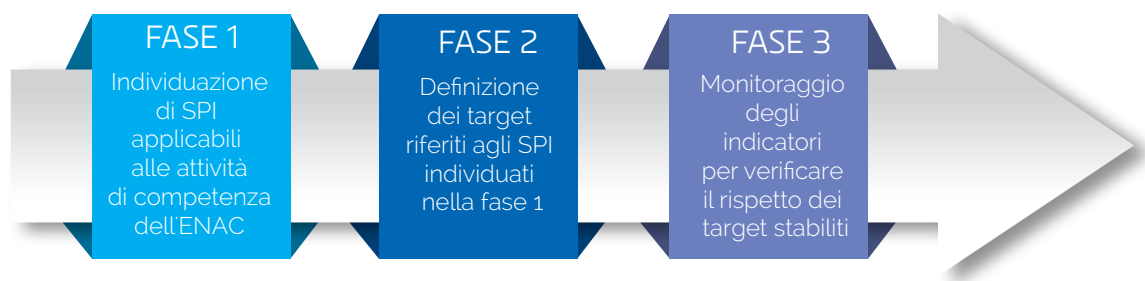
- Safety Performance Indicators (SPI): misurano le prestazioni di safety;
- Safety Performance Targets (SPT): sono i valori di riferimento assunti per gli SPI;
- Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP): è il livello accettabile delle prestazioni di safety.

Le prestazioni di safety devono essere costantemente monitorate al fine di:

- individuare i settori critici per la safety nel sistema dell'aviazione civile dello Stato;

- identificare le condizioni di alert che possano indicare la presenza di aree critiche;
- ottenere un miglioramento continuo delle prestazioni di safety;
- determinare se sono necessarie modifiche o aggiunte agli indicatori e/o agli alert.

Trattandosi di un processo complesso, che richiede uno sviluppo graduale dei vari elementi che lo costituiscono, l'ENAC ha deciso di darne avvio individuando dei propri indicatori che costituiranno la base degli indicatori che verranno sviluppati a livello di Stato nell'ambito dello SSP. Il processo sviluppato dall'ENAC è suddiviso in tre fasi:



Nel mese di gennaio 2020 è stato pubblicato un primo Safety Report che conteneva l'analisi dei dati di safety del quadriennio 2015-2018, periodo successivamente ampliato con i dati del 2019.

Nel mese di luglio 2020, infatti, gli indicatori sono stati rivisti sulla base dell'esperienza acquisita in sede di prima applicazione

ed è iniziata la fase 2 che dovrà successivamente condurre all'individuazione dei target (SPT) da applicare agli indicatori scelti. Il ciclo si concluderà con una fase di monitoraggio che avrà lo scopo di verificare se i target prefissati siano stati raggiunti o se sia necessario mettere in atto eventuali azioni correttive che troveranno collocazione nel Safety Plan dell'ENAC.

SAFETY REPORT

Il Safety Report ENAC è il risultato dell'analisi statistica dei dati di safety disponibili nel sistema eE-MOR (electronic ENAC Mandatory Occurrence Report) per il periodo 2015-2019 con riferimento ai Safety Performance Indicators fissati con lo State Safety Programme.

Gli obiettivi dell'analisi sono:

- verificare le tendenze degli SPI nel quinquennio 2015-2019 al fine di identificare, se possibile, i Safety Performance Target (SPT);
- verificare se gli SPI scelti dall'ENAC sono realistici e significativi e, eventualmente, ottenere indicazioni su come adattarli o modificarli;
- fornire uno strumento di valutazione per verificare l'efficacia delle azioni del Safety Plan 2018-2022 e porre le basi per la pubblicazione del nuovo State Plan for Aviation Safety (SPAS) 2020-2024.

State Plan for Aviation Safety

Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS) è il piano delle azioni di safety che l'ENAC mette in atto, nell'ambito dell'SSP e descrive le azioni dell'Ente in materia di safety, così da orientare le attività di regolazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. In

particolare, nello SPAS sono comprese sia le safety actions che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) attribuisce agli Stati membri EASA, sia le safety actions individuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base delle evidenze raccolte durante la propria attività di certificazione, sorveglianza e controllo. A tale riguardo è opportuno segnalare che, a livello nazionale, un particolare rilievo è

assunto dalle cosiddette tematiche emergenti che incidono sullo sviluppo dell'aviazione civile in Italia quali, ad esempio, quelle relative ai velivoli a pilotaggio remoto, al controllo in remoto del traffico aeroportuale o ai voli suborbitali.

Con la pubblicazione dello SPAS 2020-2024 l'ENAC si è posto i seguenti obiettivi:

- attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme;
- mettere in atto le safety actions attribuite agli Stati membri da parte dell'EASA;
- mettere in atto le safety actions individuate a livello nazionale;
- realizzare le azioni di mitigazione dei rischi identificati.

Lo SPAS non è un documento statico, ma evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, dell'aggiornamento periodico dell'EPAS e dell'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni raccolte a livello nazionale. Organo direttivo dello SPAS è il Safety Board dell'ENAC che si riunisce periodicamente per monitorare l'andamento del Piano e per valutare la necessità di apportare eventuali modifiche o aggiornamenti.

Nel 2020 l'ENAC ha effettuato il monitoraggio dello stato di avanzamento delle azioni incluse nell'edizione 2018-2022 del precedente Safety Plan e ha contestualmente analizzato quanto richiesto dall'EASA nell'edizione 2020-2024 dell'European Plan for Aviation Safety (EPAS) al fine di emettere, nel mese di luglio, il nuovo State Plan for Aviation Safety 2020-2024.

Raccomandazioni di sicurezza

L'ANSV è l'Agenzia preposta in Italia alle inchieste su incidenti e inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile. In accordo al Reg. (UE) n. 996/2010, a conclusione delle investigazioni effettuate, essa ha la facoltà, sulla base delle evidenze riscontrate, di emanare raccomandazioni di sicurezza attraverso le quali prevenire altri incidenti dello stesso tipo o ridurre le conseguenze di tali incidenti. Tali raccomandazioni possono essere indirizzate, tra l'altro, alle autorità aeronautiche competenti, quali l'ENAC, per eventuali provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. L'ENAC valuta il contenuto delle raccomandazioni che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi. Le determinazioni assunte dall'ENAC in merito a ciascuna raccomandazione sono contenute nel cosiddetto modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR), pubblicato sul sito internet dell'Ente, che riporta i dati identificativi dell'evento, una

sinтетica descrizione, gli eventuali provvedimenti assunti e lo stato di attuazione.

Nel 2020 sono stati emessi 4 modelli FACTOR in risposta ad altrettante raccomandazioni dell'ANSV ed è, inoltre, stato portato avanti un processo di rivisitazione delle attività ENAC al fine di consentire una sempre migliore e più tempestiva risposta alle raccomandazioni di sicurezza che pervengono all'Ente.

Segnalazioni e analisi degli eventi aeronautici

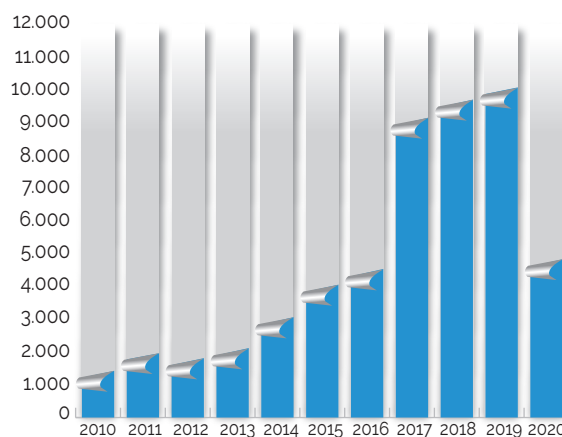
Per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti) l'ENAC si avvale del sistema eE-MOR che è conforme ai requisiti del Reg. (UE) n. 376/2014. Il sistema eE-MOR, che utilizza il software Eccairs 5 fornito dalla Commissione europea, consente l'inserimento delle informazioni direttamente da parte degli operatori grazie all'utilizzo di un'interfaccia web (definita Webdas) che trasferisce automaticamente i dati nel database nazionale gestito dall'ENAC.

Nel 2020 il sistema eE-MOR ha fornito i dati necessari per l'analisi dei Safety Performance Indicators consentendo l'elaborazione dei Safety Report 2015-2018 e 2015-2019.

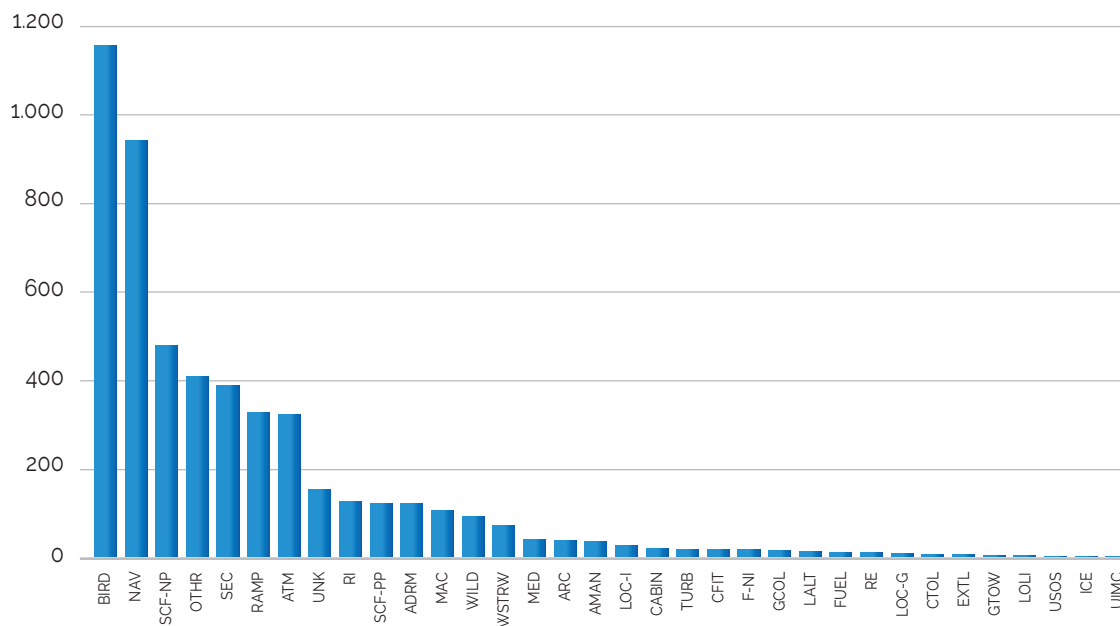
Si evidenzia che a causa della riduzione del traffico aereo conseguente alla pandemia di COVID-19, il numero di segnalazioni pervenute nel 2020 si è notevolmente ridotto, attestandosi a 4.852, una percentuale del 48% rispetto all'anno precedente.

È opportuno ricordare anche che, nel corso dell'anno, l'ENAC ha continuato a collaborare alle attività di progetto e sviluppo dell'UE e dell'EASA del nuovo software Eccairs (che verrà denominato Eccairs 2.0 o E2) che nel 2021 sostituirà quello attualmente in uso.

Andamento segnalazioni



Numero segnalazioni 2020 - categorie ADREP



BIRD: Birdstrike	1159
NAV: Navigation errors	945
SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	479
OTHR: Other	410
SEC: Security related	389
RAMP: Ground handling	327
ATM: ATM/CNS	323
UNK: Unknown or undetermined	154
RI: Runway Incursion	126
SCF-PP: Powerplant failure or malfunction	122
ADRM: Aerodrome Runway incursion - vehicle, aircraft or person	121
MAC: Mid Air Collision	106
WILD: Collision Wildlife	92
WSTRW: Windshear or thunderstorm	71
MED: Medical	39
ARC: Abnormal runway contact	38
AMAN: Abrupt manoeuvre	35
LOC-I: Loss of control - inflight	26
CABIN: Cabin safety events	20
TURB: Turbulence encounter	17
CFIT: Controlled flight into or toward terrain	16
F-NI: Fire/smoke (non-impact)	16
GCOL: Ground Collision	14
LALT: Low altitude operations	12
FUEL: Fuel related	11
RE: Runway Excursion	11
LOC-G: Loss of control - ground	7
CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing	5
EXTL: External load related occurrences	6
GTOW: Glider towing related events	3
LOLI: Loss of lifting conditions en route	3
USOS: Undershoot/overshoot	1
ICE: Icing	1
UIMC: Unintended flight in IMC	1

Inchieste sugli incidenti paracadutistici e safety promotion

L'ENAC, sulla base del proprio mandato istituzionale, conduce investigazioni in merito a incidenti e inconvenienti gravi di paracadutismo al fine di prevenire il verificarsi di eventi del medesimo tipo. L'investigazione fa riferimento ai principi sanciti nell'Annesso 13 ICAO, adotta la metodologia d'indagine indicata nel Doc. 9962 e nel Doc. 9756 ICAO. Scopo dell'indagine è stabilire la dinamica, le cause e le concause che hanno determinato l'incidente, con il proposito di apportare elementi conoscitivi che possano contribuire a migliorare la sicurezza del sistema aviazione civile, senza ricercare colpe o attribuire responsabilità.

È divenuto pienamente operativo il sistema informatico di Reporting eE-MOR SKYDIVE, progettato e realizzato dall'ENAC appositamente per la raccolta delle segnalazioni relative agli inconvenienti e agli incidenti paracadutistici. Le scuole di paracadutismo, information providers del sistema eE-MOR SKYDIVE, nel 2020 hanno segnalato 14 eventi classificati tra incidenti e inconvenienti gravi a fronte dell'attività complessiva.

Le informazioni riportate contribuiscono a migliorare le attività di Risk Analysis del settore e testimoniano il divenire di un cambiamento culturale all'insegna della Just Culture anche nel mondo del paracadutismo sportivo.

È stato, inoltre, pubblicato sul sito istituzionale dell'ENAC, il documento Safety Promotion Leaflet (SPL 9 - Safety Fly Zone per il Video-Operatore) in materia di riprese da parte di operatori paracadutisti, al fine di fornire indicazioni e informazioni per il miglioramento continuo del sistema aviation safety nell'attività di paracadutismo.

European Risk Classification Scheme (ERCS)

Nel mese di ottobre 2020 è stato emesso il nuovo Reg. (UE) n. 2020/2034 che renderà obbligatoria l'analisi di rischio, da parte delle Autorità aeronautiche, di tutti gli eventi segnalati nei sistemi di occurrence reporting. Per tale analisi dovrà essere utilizzato un nuovo metodo definito European Risk Classification Scheme (ERCS), basato su una matrice di rischio.

Il nuovo regolamento diventerà operativo solo dopo la pubblicazione della relativa Implementing Rule (IR), prevista per la seconda parte del 2021, ma già nel 2020 l'ENAC ha iniziato le attività di studio e di test del metodo al fine di essere pronti ad applicarlo quando entrerà in vigore.

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 sia in termini di sicurezza della navigazione aerea sia di costi economici correlati all'evento.

Le varie professionalità che si occupano di wildlife strike (autorità aeroportuali, biologi, personale addetto alla sicurezza, piloti, ingegneri e avvocati) sono organizzate in organismi, internazionali e nazionali, come il World Birdstrike Association o le commissioni birdstrike/wildlife strike a livello nazionale.

Per garantire la sicurezza degli aeroporti e fronteggiare il problema del wildlife strike, dal 1987 in Italia opera il Birdstrike Committee Italy (BSCI), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'ENAC. La banca dati del BSCI raccoglie attualmente tutti i dati di wildlife strike avvenuti negli aeroporti italiani a partire dal 2002. Dalle analisi di questi dati si è potuto stabilire che l'82,39% degli impatti riportati per l'aviazione civile risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio. Ciò è dovuto, tra le varie cause, anche al fatto che le aerostazioni costituiscono un habitat ideale per molte specie ornitiche, tra cui gabbiani, storni e vari uccelli rapaci: tutte specie particolarmente insidiose per la sicurezza della navigazione aerea.

Dal 2002 ad oggi, nel 3,9% dei casi sono stati registrati danni all'aeromobile, nel 9,2% si è trattato di impatto multiplo (ovvero con più animali), il 3,4% delle volte è stata registrata l'ingestione nei motori e nel 2,8% dei casi sono stati registrati effetti significativi sul volo (ritardi, aborto di decollo, atterraggio precauzionale e/o cancellazione del volo).

Le specie più colpite sono il rondone e la rondine (32% dei casi), il gheppio (17%) e il gabbiano reale (15%). Il piccione incide per il 6%, mentre gli impatti con la lepre costituiscono il 5% del totale.

Per quanto riguarda il 2020, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni, 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.

Gli effetti della pandemia da COVID-19 hanno inciso enormemente sul volume di traffico aereo. Nel 2020 si è assistito, infatti, ad un crollo nel numero di voli rispetto al 2019. Di conseguenza anche gli eventi di wildlife strike sono diminuiti in maniera proporzionale. Tuttavia, confrontando il numero di eventi/10.000 movimenti tra il 2020 e la media del triennio precedente emerge un aumento relativo degli eventi di wildlife strike durante il lockdown. Nello specifico i gabbiani hanno registrato nel periodo marzo-dicembre 2020 un aumento del 105% di impatti rispetto al passato, i piccioni del 142%, le lepri dell'82%, gli uccelli rapaci (prevalentemente il gheppio) del 76%, i piccoli passeriformi del 22%, i rapaci notturni dell'8%. Soltanto i rondini e le rondini non hanno fatto registrare un aumento di wildlife strike durante il lockdown (-56% rispetto al passato). Da un'analisi mensile della situazione, i dati evidenziano come alcune specie, i gabbiani e i piccioni, animali altamente sinantropici che esercitano una forte pressione sui sedimi aeroportuali, hanno di fatto

approfittato del minor disturbo ambientale dovuto al lockdown. Lo stesso comportamento è stato riscontrato negli uccelli rapaci, ma a partire da aprile-maggio. Le lepri invece hanno fruito del minor disturbo ambientale all'interno dei sedimi nella stagione riproduttiva ottenendo cucciolate più numerose, che si sono tradotte in un maggior numero di eventi a partire dall'estate 2020. In ogni caso negli ultimi mesi dell'anno, con il progressivo aumento di traffico e la ripresa di tutte le attività aeroportuali su scala nazionale, il numero di wildlife strike sembra essersi riallineato con i dati degli anni precedenti.

Con la Nota Informativa ENAC NI/2017/011, sono stati stabiliti 12 indicatori di performance oggettivi (applicazione normativa, risk assessment, etc.) sulla base dei quali poter valutare l'opportunità di una visita di monitoraggio su un dato aeroporto al fine di ottimizzare e razionalizzare le risorse dell'Ente. Le visite programmate nel corso del 2020 non sono state effettuate per le limitazioni imposte dal COVID-19 e saranno riprogrammate nel 2021.

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.

NORMATIVA ENAC EMESSA NEL 2020 IN MATERIA DI SAFETY

- Regolamento "Costruzioni Amatoriali Aeromobili Storico Amatoriali e soggetti qualificati" - Edizione 1 del 14 luglio 2020.
- Regolamento "Mezzi aerei a Pilotaggio Remoto" - Edizione 3, Emendamento 1 del 14 luglio 2020.
- Regolamento "Navigazione di aeromobili il cui certificato di navigabilità non è conforme al modello standard ICAO" - Edizione 4 del 27 febbraio 2020.
- Regolamento "Regolamentazione tecnica in materia di rilascio dell'attestato di tecnico responsabile di prove di volo di sperimentazione e di produzione" - Edizione 1 del 27 febbraio 2020*.
- Circolare LIC-15A del 14 aprile 2020 - Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto - Centri di Addestramento e Attestati Pilota.
- Circolare GEN-04C del 15 aprile 2020 - Operatività degli aeroporti di Catania Fontanarossa, Comiso e Reggio Calabria e degli spazi aerei ad essi associati in presenza di attività eruttiva del vulcano Etna.
- Circolare MED-01B del 10 gennaio 2020 - Attuazione del Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici".

LE ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE

Certificazione di prodotti

Le attività di certificazione dell'Ente hanno lo scopo di stabilire la conformità degli aeromobili, dei componenti, delle infrastrutture e dei sistemi ai requisiti di sicurezza stabiliti dall'UE e dall'EASA. Ad oggi sono devolute all'EASA le attività di certificazione riguardanti aeromobili, motori, eliche e componenti, mentre sono di prerogativa nazionale alcune categorie di aeromobili riportate nell'Annesso I del Reg. (CE) n. 2018/1139 (Regolamento Basico) e sue successive revisioni e le infrastrutture aeroportuali.

L'ENAC, nel 2020, ha svolto attività di propria competenza e attività su delega dell'EASA ricadenti nella sfera di applicabilità di un contratto di partnership, stipulato tra l'Ente e l'Agenzia al fine di potenziare il supporto delle Autorità nazionali con riconosciuta capacità professionale e tecnica verso l'organismo europeo nello svolgimento dei compiti di sicurezza assegnati.

Attività per conto EASA

Nel corso del 2020 l'ENAC ha condotto attività di certificazione e sorveglianza per conto dell'EASA su un totale di 184 progetti di varie tipologie e, in particolare, ha emesso verso l'Agenzia i seguenti pareri tecnici e approvazioni:

- 41 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione di modifiche;
- 1 proposta di approvazione di Flight Conditions per operazioni di volo;
- 7 permessi di volo per aeromobili EASA.

L'Ente ha assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale dei seguenti costruttori:

- Leonardo SpA Elicotteri;
- General Avia;
- Leonardo SpA Velivoli;
- Piaggio Aero Industries;
- Tecnam, Vulcanair;
- Magnaghi;
- GT Propellers, DieselJet;

e degli aeromobili, di seguito elencati, per i quali l'ENAC è responsabile della sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua per conto dell'EASA:

- Piper PA-60/PA-31;
- PA-42, PA-30, PA-39 & PA-40;
- Commander 100, 112, 114 serie, 200D, 500, 680, 690 & 700 serie;
- Bellanca Champion 7, 8, 17-31 ATC, 14-13-3;
- Bell 204/205/210/214;
- idrovolante Lake 250 & LA-42 serie;

- aliante Calif A-21.

L'ENAC ha assicurato nell'ambito della partnership con EASA, la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale quali:

- Leonardo Divisione Velivoli;
- Alitalia;
- Avionica;
- Diesel Jet;
- Jet Avionics;
- Mecaer Aviation Group;
- Northern Avionics;
- Piaggio Aero Industries;
- Piaggio Aviation;
- TECNAM;
- Vulcanair.

Per alcuni specifici progetti, ha assegnato, inoltre, risorse professionali all'EASA per il rilascio del Design Organisation Approval (DOA) ad alcune nuove imprese nazionali di progettazione: Giannuzzi, Superjet, Vertex e Interiors CS.

Le attività svolte dalle strutture tecniche dell'ENAC, derivanti dalle previsioni contrattuali con l'Agenzia, rivestono carattere di primaria importanza nell'ambito della politica dell'Ente di supportare la crescita e lo sviluppo in sicurezza dell'industria nazionale. Infatti, il mantenimento della capacità tecnica dell'Ente è elemento fondamentale per continuare a prestare il proprio contributo per la certificazione e la sorveglianza delle imprese nazionali.

L'attività svolta dall'ENAC nell'ambito del contratto con l'EASA relativamente alla certificazione e alla sorveglianza su imprese di Paesi extra-europei è risultata notevolmente incrementata nel corso del 2020, portando il numero delle imprese sorvegliate dall'ENAC a oltre il doppio rispetto all'anno 2018.

Le tipologie di organizzazioni interessate sono imprese di:

- manutenzione (Parte 145);
- produzione (Parte 21 Subpart G);
- addestramento tecnico per il personale Certifying Staff (Parte 147).

In particolare l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni è stata svolta sulle seguenti imprese di manutenzione estere:

- Asia Technical Aviation Services Ltd.
- ST Aerospace Technologies Co. Ltd.
- Tulpar Interiors Group LLC.
- Tulpar Technologies LLC.
- Beijing Cronda Aviation Technology Co. Ltd.
- China Airlines.
- Challenge Airport Ltd.

- PJSC UEC-Saturn.
- WUHU SHUANGYI AERO-TECH Co. Ltd.

Tra le attività svolte nel 2020 vi sono:

- invio proposta ad EASA per il rilascio dell'approvazione iniziale ed effettuazione della sorveglianza continua nella fase di avviamento per l'impresa Celestica Malaysia SDN. BHD;
- avvio attività di verifica delle seguenti nuove approvazioni di imprese di manutenzione secondo Parte 145 e di imprese di addestramento del personale tecnico Certifying Staff secondo Parte 147: RUAG Aviation Malaysia SDN, Esterline Service China Ltd, GKN Engine Systems Component Repair SDN, BHD, Southern Airports Aircraft Maintenance Service Co. Ltd. (SAAM), TATA SIA Airlines Limited - TSAL, College Of Aviation Technology.
- di certificazione e sorveglianza delle seguenti imprese di produzione:

- Havelsan Hava Elektronik Sanayi.
- Aspilsan Askeri Pil Sanayi A.S.
- Tusas Aerospace Industries.
- Leonardo Communication.

L'ENAC, nei programmi di certificazione gestiti direttamente dall'EASA nel corso del 2020 ha:

- fornito professionisti all'Agenzia in particolare per gli elicotteri Leonardo AW189, per il velivolo della Sukhoi Civil Aircraft Superjet 100, per l'elicottero della Bell 429 e del velivolo Piaggio P180 Avanti II;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Sukhoi Civil Aircraft Superjet 100, P180 Avanti II;
- fornito assistenza per la convalida da parte dei Paesi terzi di prodotti nazionali;
- convalidato 8 qualificazioni EASA di dispositivi per l'addestramento a terra del personale navigante (FSTD).

ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE PIÙ SIGNIFICATIVE NEL 2020

Aeromobili

Per gli aeromobili di costruzione nazionale l'ENAC è stato coinvolto nei processi di approvazione di modifiche significative e di gestione della continuing airworthiness sugli elicotteri Leonardo A109 e AW139, velivoli Leonardo C27J, Tecnam modelli P2006T, P2002 e P92 velivoli Vulcanair P68 e V1 e Piaggio P180.

In particolare, tra le attività di maggiore rilievo relative all'elicottero AW139 vanno citate l'estensione della quota HD al peso di 6.800 Kg da 8.000 ft a 11.000 ft, ma soprattutto l'approvazione della nuova suite Phase 8 del Software Primus Epic del sistema automatico di controllo di volo.

La nuova release del software presenta delle caratteristiche innovative come il Sistema di Visione Sintetica (SVS) che consente di visualizzare sugli schermi dei piloti l'ambiente esterno circostante indipendentemente dalle condizioni di visibilità, integrandolo con importanti informazioni per la sicurezza del volo, quali la traccia della traiettoria del velivolo o la posizione di ostacoli lungo la rotta. L'integrazione del nuovo Enhanced Ground Proximity Warning System consente di colorare in rosso sullo schermo SVS gli ostacoli e i rilievi presenti lungo la rotta che il sistema considera ad alto rischio di impatto sulla base dei dati di posizione e velocità dell'elicottero.

Oltre alle modifiche sopra indicate va menzionata l'introduzione del nuovo damper rotore principale con caratteristiche meccaniche notevolmente migliorative rispetto al modello attualmente installato.

L'ENAC ha inoltre svolto attività di certificazione con i propri esperti nei Team EASA sugli elicotteri AW609, AW139, AW189, AW169, EH 101.

Per aeromobili di costruzione estera l'ENAC è stato coinvolto nei processi di approvazione di modifiche maggiori alla certificazione di tipo e riparazioni maggiori sui velivoli Sukhoi Superjet 100, Boeing 737, Airbus A330 e ATR Avions De Transport Regional ATR 42/72.

Per quanto riguarda la Continuing Airworthiness, l'Ente ha predisposto per conto di EASA varie Airworthiness Directive (AD) per gli elicotteri AW139 e A109 per richiedere le necessarie azioni correttive.

Attività di assistenza per la validazione della certificazione da parte di Autorità aeronautiche straniere

L'ENAC ha fornito assistenza per la convalida in Paesi terzi di prodotti nazionali, in particolare:

- convalida in Cina dei velivoli Tecnam P92JS e P2006T;
- convalida in Perù del velivolo Tecnam P2006T;
- convalida in USA, Canada, Cina ed altri Paesi esteri, di modifiche maggiori riguardanti elicotteri Leonardo Spa del tipo AW139, A109/119;
- convalida per il Canada di modifiche maggiori al tipo per il velivolo regionale turboelica ATR 42/72.

Motori

Nel 2020 è proseguita l'attività di sorveglianza della gestione dell'Aeronavigabilità Continua dei prodotti TDA CR 1.9 8V; TDA CR 2.0 16V di DieselJet S.r.l.

Eliche

Nel 2020 è proseguita l'attività di sorveglianza della gestione dell'Aeronavigabilità Continua dei prodotti GT Propellers della Tonini.

Attività a supporto dell'emergenza COVID-19

In stretto coordinamento con l'EASA, l'ENAC ha messo in atto azioni per:

1. garantire una riprogrammazione, al permanere degli opportuni presupposti di sicurezza, delle attività istituzionali di certificazione e sorveglianza sul settore nazionale e sulle imprese estere affidate alla sorveglianza dell'ENAC da parte dell'EASA;
2. estendere la validità delle certificazioni di navigabilità nel rispetto dei requisiti essenziali e degli indirizzi comunitari;
3. rinnovare la Licenza di manutenzione aeronautica, rilasciata conformemente alla Parte 66, del personale certificatore (Certifying Staff - CS) necessaria per la riammissione in servizio degli aeromobili dopo la manutenzione;
4. consentire al personale tecnico manutentivo di continuare e completare il programma formativo utilizzando strumenti alternativi (tra cui distance learning);
5. adottare misure di flessibilità per garantire le operazioni a supporto del contenimento della pandemia e per fronteggiare la crisi sanitaria;
6. consentire l'adozione posticipata delle immanenti revisioni regolamentari UE in materia di navigabilità continua.

Misure di flessibilità adottate a supporto al settore dell'aviazione civile

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

Deroghe regolamentari ai sensi dell'art. 71 (1) del Reg. (UE) n. 2018/1139

Nel contesto emergenziale connesso alla pandemia l'ENAC è stato attivamente impegnato in un costante coordinamento con l'Unità di Crisi per favorire il compito del Servizio Sanitario di Urgenza ed Emergenza per il trasferimento dei pazienti COVID-19 verso le strutture sanitarie del territorio nazionale. Si citano, ad esempio, le approvazioni ad operatori di elicotteri in deroga all'installazione di speciali sistemi di bio-contenimento per il trasporto di pazienti COVID-19 all'interno di cabine di elicotteri di operatori HEMS e le approvazioni per la riconfigurazione delle cabine di alcuni aeromobili di trasporto pubblico passeggeri per adattare al trasporto di materiale sanitario. Particolarmente determinante il contributo dell'ENAC alla definizione delle Linee Guida EASA per l'installazione a bordo di elicotteri di apparati di bio-contenimento per il trasporto in emergenza di pazienti COVID-19 e di merci a supporto della situazione emergenziale.

- Operatori di elicotteri

Gli operatori nazionali di elicotteri, grazie al coordinamento con la Protezione Civile, hanno ricoperto un ruolo molto importante durante la prima fase emergenziale in cui è sorta l'esigenza di trasferire pazienti COVID-19 dalle strutture ospedaliere lombarde, giunte al livello di saturazione, in altre zone di Italia e in tal senso la Protezione Civile ha individuato negli elicotteri il mezzo più idoneo a svolgere tali operazioni.

L'esigenza di imbarcare a bordo degli elicotteri HEMS speciali sistemi di bio-contenimento, da fissare alla struttura dell'elicottero, ha comportato la necessità di apportare modifiche alle cabine per renderle idonee al trasporto dei pazienti COVID-19. In tale contesto l'ENAC ha emesso, nei tempi brevissimi dettati dall'emergenza, sulla base di quanto previsto dall'art. 71 (1) del Reg. (UE) n. 2018/1139, autorizzazioni in deroga per il volo degli elicotteri così modificati, solo dopo avere verificato l'adeguatezza delle soluzioni tecniche proposte e tenendo sempre presente la necessità di garantire la sicurezza delle operazioni di volo.

Con l'obiettivo di supportare l'operatività degli operatori e facilitare le procedure di approvazione, l'ENAC ha costantemente collaborato con il costruttore Leonardo Sezione Elicotteri, predisponendo, prima Autorità in UE, delle linee guida sui criteri necessari per procedere all'installazione in sicurezza dei sistemi di bio-contenimento.

- Operatori aerei di trasporto commerciale

La pandemia ha colpito duramente il settore del trasporto aereo passeggeri e le compagnie aeree nazionali che, per garantire la loro sostenibilità economica, hanno dovuto attuare una serie di drastiche misure che hanno visto, tra l'altro, la dismissione e/o sospensione dal servizio di un consistente numero di aeromobili.

Accanto a queste misure di contenimento, sono state intraprese iniziative di natura più assertiva e di riorganizzazione del business, tra le quali la più importante è stata quella di convertire parte degli aeromobili dedicati al trasporto passeggeri al trasporto esclusivo di merci. A tale scopo è stato necessario adeguare le configurazioni passeggeri per renderle idonee al nuovo trasporto di merci in cabina.

Le attività istituzionali dell'ENAC hanno costituito da una parte un sostegno alla sopravvivenza economica degli operatori nazionali e dall'altro hanno contribuito a soddisfare le esigenze immediate di tutela della salute pubblica per il trasporto di dispositivi di protezione e sanitari (mascherine, camici, guanti e ventilatori) che nella prima fase della pandemia potevano essere reperiti solo sui mercati dell'Estremo Oriente.

L'ENAC, in coordinamento con l'EASA, ha rapidamente permesso la messa in esercizio degli aeromobili modificati per questa nuova particolare tipologia di configurazioni.

Sulla base dell'art. 71 (1) del Reg. (UE) n. 2018/1139 sono state rilasciate, a seguito di verifiche tecniche, agli operatori che ne hanno fatto richiesta, autorizzazioni temporanee per consentire il trasporto di merci in cabina passeggeri.

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).

Sistemi per il monitoraggio della presenza dei droni in prossimità degli aeroporti

Nell'ambito delle iniziative EASA finalizzate a ridurre i rischi derivanti dai possibili impatti di droni con aeromobili e sulla

gestione dei loro avvistamenti in prossimità degli aeroporti, l'ENAC ha partecipato con propri rappresentanti ai due gruppi di lavoro che avevano come obiettivi:

- preparare gli aeroporti a mitigare i rischi che possono derivare dalla presenza di droni non autorizzati in prossimità delle traiettorie di atterraggio e decollo,
- valutare la portata dei rischi conseguenti all'impatto di un drone con un aeromobile.

Nel corso del 2021 l'EASA pubblicherà una linea guida che fornirà a tutti gli stakeholder interessati indicazioni sulla gestione degli eventi legati all'intrusione dei droni nello spazio aereo circostante le aree aeroportuali, e sulle installazioni che potranno essere utilizzate per la loro rilevazione e neutralizzazione al fine di ridurre i pericoli per la navigazione aerea e la sicurezza del volo.

A tal proposito, l'ENAC da anni promuove lo sviluppo in sicurezza del settore UAV sia monitorando e garantendo la realizzazione dei programmi di ricerca degli stakeholder nazionali sia partecipando attivamente ai tavoli regolatori internazionali sullo sviluppo delle norme e dei requisiti tecnici di sicurezza nelle sedi ICAO, UE, EASA e JARUS.

Nel settore degli aeromobili a pilotaggio remoto, anche nel 2020 l'Italia ha partecipato attivamente allo sviluppo e all'implementazione dei Regolamenti europei 2019/945 e 2019/947.

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.

Consulenza, ricerca e promozione del settore aereo

- Partecipazione a Programmi di Ricerca in diversi ambiti, quali nuovi materiali compositi, nano strutturati, emissioni vulcaniche, carburanti alternativi;
- Sperimentazione di nuovi concetti operativi di medical e cargo delivery con UAS in ambito urbano;
- Supporto alla FOCA (Federal Office of Civil Aviation-CH) per la certificazione di elicotteri.

Attività di competenza ENAC

Principali attività di certificazione e autorizzazione	2020
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti AVL e radioaiuti (nuove opere e opere già esistenti)	179
Visite ai fini della Vigilanza di costruzione opere aeroportuali, impianti, AVL e radioaiuti aeroportuali	75
Rilascio Autorizzazioni dry lease aeromobili	37
Rilascio Autorizzazioni wet lease aeromobili	21
Rilascio Certificati per esportazione aeromobili	95
Rilascio Certificati di navigabilità (EASA e Annesso II)	53
Rilascio Attestati collaudo stazione radio	225
Rilascio Permessi di volo di aeromobili a pilotaggio remoto (SAPR) >25 kg	11
Emissione Permessi di Volo di aeromobili	122
Autorizzazioni/esenzione/approvazione Merci Pericolose (rif. Doc. ICAO 9284)	29
Autorizzazioni al sorvolo/scalo di aeromobili con certificazione di aeronavigabilità non ICAO	59
Provvedimenti emessi per costituzione ostacoli permanenti alla navigazione aerea	152
Provvedimenti emessi per costituzione ostacoli temporanei alla navigazione aerea	1.353
Provvedimenti di Approvazione e monitoraggio attuazione piano di utilizzo aerostazioni	23
Rilascio certificati di qualificazione FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta	14
Convalida certificati di qualificazione FSTD Flight Simulator Training Devices - Dispositivi di addestramento del personale di condotta	24

RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni

L'ENAC svolge la funzione di conservatoria dei registri degli aeromobili civili immatricolati in Italia ai quali il Codice Civile

attribuisce lo status di beni mobili registrati. Tale funzione viene assicurata attraverso la tenuta del RAN e del Registro delle Costruzioni.

Attività RAN/Registro delle Costruzioni	2019	2020
Iscrizioni Registro delle Costruzioni	329	120
Riserva marche di immatricolazione	104	81
Immatricolazioni	72	62
Trascrizioni Atti relativi proprietà	286	132
Trascrizioni locazioni finanziarie/operative	176	147
Deregistrazioni	84	45
Visure/certificazioni	1.378	1.400

Tecnologie emergenti

L'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 emergenti, sono già pronti a rivoluzionare il settore del trasporto con l'introduzione, ad esempio, dei veicoli a guida autonoma (UA), dell'intelligenza artificiale, dell'Internet of Things e degli aeromobili a pilotaggio remoto (UAS), 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.

Nella Comunicazione del 9 dicembre 2020, la Commissione europea evidenzia che i cambiamenti nel settore della Advance Air Mobility (AAM) ed in particolare quelli relativi alla digitalizzazione, all'intelligenza artificiale e all'autonomia più in generale stanno creando nuove sfide. Come noto, la mobilità urbana è un fenomeno in crescita esponenziale. Il rapido aumento della popolazione mondiale, l'incremento dei centri urbani e l'accelerazione del tasso di mobilità della popolazione, impongono un importante cambiamento strutturale all'offerta di servizi di mobilità.

L'EASA ha recentemente avviato uno studio con la società McKinsey per misurare l'accettazione sociale, da parte dei cittadini dell'UE, delle future operazioni di mobilità aerea negli ambienti urbani al fine di raccogliere le loro possibili

preoccupazioni e aspettative, ad esempio relative alla sicurezza, alla protezione, alla privacy e all'impatto ambientale. Quasi la metà degli sviluppi industriali mondiali sulla mobilità aerea urbana sono guidati da aziende europee che puntano a trasformare questo promettente ed emergente segmento di trasporto in una priorità politica dell'Unione europea in materia di ambiente e digitalizzazione. Nell'attuale contesto di grave crisi che colpisce il trasporto aereo è anche un'opportunità per prepararsi alla ripresa e consentire la mobilità e la connettività del futuro. Con la nuova tecnologia e gli sviluppi industriali che stanno maturando e un time-to-market stimato da 3 a 5 anni, è fondamentale l'adozione di un quadro normativo abilitante.

Questa svolta nella mobilità urbana deve essere accompagnata e sostenuta dal contesto normativo pertinente che rifletterebbe le esigenze e le aspirazioni della società europea.

Nel dicembre 2019, riconosciuta la necessità sociale di sviluppare una mobilità più intelligente al fine di migliorare la qualità della vita nelle città, l'ENAC ha sottoscritto, con il Ministro per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione, un Protocollo d'Intesa per l'avvio del progetto nazionale di Urban Air Mobility (UAM) "Innovazione e-Mobilità". Tale progetto si identifica all'interno della strategia dell'Unione europea sancita dalla "Dichiarazione di Amsterdam" nel 2018 e in continuità, a livello nazionale, con quella del Governo in materia di sviluppo tecnologico, digitale e sostenibilità ambientale.

Gli atti successivi hanno portato, in attuazione della strategia per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione del Paese 2025 promossa dal Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione, alla condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della visione strategica sul tema della Urban/Advanced Air Mobility.

La sopraggiunta crisi emergenziale non ha impedito all'Ente di avviare come concordato un progetto per lo sviluppo di CONOPS (Concetti operativi) sull'Advanced Air Mobility.

Il progetto delle CONOPS ha visto la creazione presso l'ENAC di un gruppo di lavoro coordinato dall'Ente e composto da enti pubblici e privati tra i quali: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione, ENAV, Eurocontrol, Leonardo, Telespazio, D-Flight, ADR - Aeroporti di Roma, Gruppo SAVE - Aeroporti di Venezia, SEA Aeroporti Milano, CIRA, ASI, CTNA, Osservatorio PoliMi, Comune di Milano, Comune di Torino, Comune di Venezia, Municipalità di Bari. Infatti, sulla base dell'esperienza internazionale è possibile affermare che per favorire lo sviluppo di questa nuova forma di mobilità è necessario

concepire il sistema nella sua interezza affrontando in maniera unitaria tutti gli aspetti coinvolti (i.e. veicoli, infrastrutture, spazio aereo e comunità) e coinvolgere attori pubblici e privati nella definizione di un ecosistema nazionale che possa attrarre e incentivare l'insediamento di aziende e start up innovative che potrebbero localizzarsi in Italia per sviluppare servizi ad alto tasso di innovazione. La creazione di un ecosistema dedicato all'AAM è infatti volta a permettere all'Italia di giocare un ruolo da protagonista nell'adozione e fornitura di prodotti di mobilità aerea che contribuiranno a posizionare il Paese a livello internazionale e a dare occasione alla filiera di sviluppare nuove e innovative competenze.

Il gruppo di lavoro ha come scopo ultimo lo sviluppo della roadmap nazionale contenente chiari obiettivi e azioni tangibili per la diffusione su larga scala e la commercializzazione di servizi di AAM.

Dal 2020 il gruppo di lavoro si è attivato per:

- identificare all'interno dell'ambito dell'AAM le applicazioni ritenute maggiormente strategiche per il sistema Italia;
- descrivere, in relazione alle applicazioni identificate, l'ambiente operativo previsto per supportare la crescita delle operazioni di volo all'interno e intorno alle aree urbane;
- identificare, rispetto alla situazione italiana di partenza, i gap per il raggiungimento dell'ambiente operativo previsto;
- elaborare una chiara roadmap per colmare i gap identificati e raggiungere gli scenari operativi previsti.

Il gruppo di lavoro UAM/AAM ha terminato la prima fase di attività e ha elaborato la roadmap per un piano nazionale sull'Advanced Air Mobility in Italia identificando quattro dei Conus prioritari. Nella fase successiva del progetto, vista l'esperienza maturata nella regia dell'iniziativa in corso, l'ENAC ha il ruolo di facilitare l'interazione delle parti coinvolte nell'ecosistema per l'implementazione delle azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi che dovrebbero portare all'emissione di un Piano Strategico Nazionale per l'Advanced Air Mobility.

LA SORVEGLIANZA DELLE IMPRESE

L'ENAC svolge attività di sorveglianza attraverso audit e ispezioni, in accordo agli standard normativi nazionali e internazionali, sulla base di un Programma Nazionale di Sorveglianza.

Gli 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.

Le 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.

Organizzazioni approvate valide al 31/12	2018	2019	2020	Con PBO applicato nel 2020
ADR Aeroporti aperti al traffico commerciale	43	41	40	Sì
ANSP Air Navigation Service Provider *	7	8	8	Sì
POA Production Organisation Approval (Part 21 Subpart F) - Organizzazioni di produzione senza il privilegio della certificazione	4	5	4	No
POA Production Organisation Approval (Part 21 Subpart G) - Organizzazioni di produzione con il privilegio della certificazione	54	55	56	Sì
AMO Approved Maintenance Organisation (Part 145) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili considerati "Large" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	133	129	128	Sì
AMTO Approved Maintenance Training Organisation (Part 147) - Organizzazioni di addestramento al personale tecnico che opera nelle organizzazioni di manutenzione	15	15	16	Sì
AMO Approved Maintenance Organisation (PART M Subpart F) - Organizzazioni di manutenzione di aeromobili eccetto quelli considerati "Large aircraft" o impiegati in attività di trasporto commerciale e/o componenti	37	34	33	Sì
CAMO Continuing Airworthiness Management Organisation (Part M Subpart G) - Organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità degli aeromobili	116	113	113	Sì
COA Air Operator Certificate ad ala fissa/elicotteri - Operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci	59	59	51	Sì
COA Air Operator Balloon	-	-	13	No
COLA Certificato Operatore di Lavoro Aereo non EASA	6	3	2	No
COAN Certificato Operatore Aereo Antincendio	30	26	22	Sì
NCC Non Commercial Complex Declaration - Operatori privati con aeromobili complessi che svolgono attività Non Commerciali	18	19	22	Sì
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni non critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telerilevamento, etc.	52	49	46	Sì
SPO Certificato Operatore di Lavoro Aereo Operazioni critiche - Operatori che svolgono Lavoro Aereo operazioni critiche	34	26	25	Sì
AeMC Aero Medical Centers - Centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo	3	3	3	No

* ATM/ANS Air Traffic Management/Air Navigation Services dal 2 gennaio 2020.

Organizzazioni approvate valide al 31/12	2018	2019	2020	Con PBO applicato nel 2020
OR Organizzazioni Registrate - Organizzazioni che effettuano l'addestramento per piloti privati**	54	9	1	Si
ATO Approved Training Organisation - Organizzazioni che effettuano l'addestramento del personale navigante	81	77	78	Si
Laboratori - Organizzazioni che effettuano prove/esami su aeromobili, motori, eliche, parti, sistemi o materiali di impiego aeronautico	6	4	3	No
DTO Declared Training Organisation - Organizzazioni che, a seguito di una dichiarazione all'Autorità (ENAC), effettuano l'addestramento per il conseguimento di licenza di pilota di aeromobili leggeri	5	43	49	Si
CA APR - Centri di Addestramento per piloti Aeromobili a Pilotaggio Remoto	65	34	81	No

** Le OR sono divenute DTO - Declared Training Organisation. Il processo di conversione da OR a DTO si è concluso l'8 aprile 2019 per velivoli ed elicotteri e l'8 aprile 2020 per alianti e palloni.

Programma Nazionale di Sorveglianza sulle Imprese Certificate

L'attività di oversight, che la normativa internazionale assegna all'ENAC è uno degli strumenti attraverso cui si attua il monitoraggio della safety nel settore dell'aviazione civile.

La logica sottesa è quella di caratterizzare le imprese

classificandole in base alla loro complessità e alla loro performance. Lo scopo è di focalizzare l'attività di sorveglianza sulle aree in cui la certificazione richiede più attenzione (per complessità o performance della certificazione stessa), ottimizzando così l'impiego delle risorse dei team di sorveglianza.

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 (ANSF) - 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 (verbali)	275

AUDIT DELLA QUALITÀ

L'audit della Qualità è uno strumento a sostegno delle politiche, dei controlli e dei monitoraggi effettuati dall'ENAC e fornisce informazioni sulla base dell'individuazione di rischi e opportunità, sui quali l'Ente può agire al fine di migliorare le proprie prestazioni e dare attuazione al Sistema di Monitoraggio e Miglioramento continuo.

Questa tipologia di audit prevede la valutazione del flusso delle attività e della relativa documentazione attraverso interviste condotte dagli auditor al personale responsabile al fine di determinare, con l'ausilio di check list predisposte ad hoc, la rispondenza ai requisiti regolamentari e legislativi e la compliance delle modalità di esecuzione riportate nelle norme, negli standard applicativi, nei Manuali e nelle procedure operative e organizzative.

Rappresenta inoltre uno strumento per:

- valutare l'efficacia e l'adeguatezza del funzionamento del Sistema di Gestione;
- fornire all'Ente l'opportunità di migliorare il proprio Sistema di Gestione;
- valutare complessivamente le prestazioni qualitative e sostenere il miglioramento dei processi e delle attività dell'Ente e dei servizi forniti all'utenza;
- valutare la capacità dell'organizzazione di determinare i rischi e le opportunità e di identificare e attuare le azioni efficaci per affrontarli;
- determinare la continua idoneità, adeguatezza ed efficacia del sistema di gestione dell'organizzazione;
- valutare la compatibilità e l'allineamento degli obiettivi del sistema di gestione con gli indirizzi strategici dell'organizzazione.

La scelta degli audit è definita sulla base di elementi oggettivi riconducibili a:

- rilievi emersi nel corso delle visite di standardizzazione ICAO/Commissione europea/EASA;
- programma visite di standardizzazione ICAO/Commissione europea/EASA;
- osservazioni pervenute all'ENAC da parte di Organi Istituzionali;
- nuovi processi o metodi di lavoro;
- esigenze rappresentate dagli utenti;
- priorità manifestate dalla Direzione Generale;
- processi che richiedono azioni di miglioramento;
- miglioramento del sistema di gestione qualità;
- esigenze specifiche o contingenti (cambiamenti organizzativi, procedurali);
- opportunità di verificare la congruità della standardizzazione;
- follow-up su precedenti audit della Qualità;
- processi critici come individuato dal Risk Management System;
- risultati del riesame delle prestazioni.

L'attività degli audit della Qualità nel 2020 è proseguita in modalità da remoto a causa dell'emergenza sanitaria.

La sorveglianza delle imprese Fornitori di Servizi 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.

Il programma di sorveglianza per i fornitori ATM/ANS per il

2020 è stato elaborato in aderenza ai principi di Performance Based Oversight (PBO), pianificando l'attività di sorveglianza in base alle complessità ed alle prestazioni di safety delle organizzazioni certificate che sono dotate di un sistema di gestione (MS – Management System) che, seguendo normative europee in continua evoluzione, mettono in atto processi operativi e di controllo particolarmente attenti alla sicurezza, sia nell'accezione di safety che di security, strutturati e formalizzati in un apposito documento di gestione della sicurezza: il Safety Management System (SMS).

La corretta elaborazione di tali processi, nonché la loro conformità alle disposizioni normative, è verificata attraverso ispezioni documentali e on-site, condotte dall'ENAC. Il 2020 è stato l'anno dell'effettiva transizione alla nuova cornice normativa costituita principalmente dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/373 e dalla nuova Basic Regulation (Reg. UE n. 2018/1139), che hanno di fatto inserito la gestione dello Spazio Aereo sotto la struttura regolamentare di EASA, a similitudine di altri domini aeronautici, quali gli aeroporti, le licenze e l'airworthiness. A fine 2020, risultano emessi 17 certificati nell'ambito della Gestione del Traffico Aereo (ATM – Air Traffic Management), così come evidenziato nella seguente tabella.

Tipo di Certificazione	Numero di organizzazioni
Air Traffic Management/Air Navigation Service ATM/ANS - Provider	8 (inserite nel PBO)
Flight Procedure Design Organization (FPDO)	3
ATS Training Organization	2
FISO Training Organization	4

All'ENAV sono stati rilasciati quattro differenti certificati, due per la fornitura dei servizi, uno per la progettazione delle procedure di volo e airspace designer e uno quale ente di formazione.

Il permanere dello stato di emergenza ha influito sul regolare svolgimento degli audit, riducendone il numero e privilegiando la modalità da remoto attraverso videoconferenze, limitando così l'ispezione diretta.

Per la stessa ragione, l'EASA ha rinviato al 2021 l'audit pianificato a settembre 2020.

L'ANSP di maggiore rilevanza è sicuramente ENAV che gestisce circa la totalità del traffico aereo generale commerciale in aerovia e circa l'80% del traffico nelle aree terminali. Il 20% rimanente è gestito dall'Aeronautica

Militare (AM) che ha stipulato con l'ENAC un accordo tecnico per regolare l'attività di vigilanza. L'accordo, rinnovato nell'ottobre del 2020, prevede una supervisione indiretta per la fornitura dei servizi di navigazione, attraverso un rapporto annuale sulle evidenze dell'attività svolta e della qualità dei servizi, nel rispetto dei regolamenti europei e del Codice della Navigazione.

Per tale ragione, l'AM opera in regime di deroga certificativa nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, come previsto dall'art. 7 del Reg. (CE) n. 550/2004. L'AM è invece certificata dall'ENAC quale organizzazione di formazione e sottoposta a vigilanza diretta sull'organizzazione di formazione e sugli enti territoriali di addestramento.

Oltre ai due principali fornitori di servizi, sono certificati altri

6 AFIS, operanti su aeroporti minori e formalmente designati, oltre che certificati, dall'ENAC, 4 scuole di formazione per "operatori informazioni volo" (FISO), 3 imprese per la progettazione e il disegno delle procedure di volo e un'impresa per il servizio Comunicazione, branca del dominio CNS: Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza. Gli altri domini classici dei Servizi di Navigazione Aerea sono: i Servizi del Traffico Aereo, di Meteorologia, di informazione Aeronautica.

Nel 2020, dopo la conclusione dell'attività di conversione delle frequenze VHF aeronautiche da spaziatura 25kHz a canalizzazione 8,33 kHz, l'ENAC ha continuato a mantenere il monitoraggio di tutti gli operatori di terra e curato le richieste di esenzione per gli aeromobili di Stato e per le stazioni fisse non coinvolte nel transito, fungendo da coordinatore nazionale per la Commissione europea. L'attività dell'ENAC nel settore dei servizi alla navigazione aerea, oltre a garantire un elevato e uniforme livello di sicurezza attraverso gli audit e le ispezioni, è volta anche

ad assicurare l'integrazione e l'interoperabilità dei sistemi di gestione del traffico aereo nazionali nell'ambito della rete europea (European Air Traffic Management Network-EATMN). In tale ottica, l'ENAC svolge un'attività di supervisione al fine di assicurare una coerente e coordinata introduzione delle nuove tecnologie nella gestione del traffico aereo, in accordo al programma europeo SESAR, pilastro tecnologico del progetto normativo del Cielo Unico Europeo (SES) di ampio respiro, la cui completa attuazione è pianificata dopo il 2040. Questa attività viene attuata attraverso tre processi principali:

- la sorveglianza sull'applicazione dei regolamenti afferenti lo sviluppo della rete EATMN;
- l'esame dei Dossier Tecnici e delle Declaration of Verification (DoV) relative alla messa in esercizio di sistemi della rete EATMN;
- la sorveglianza sulle valutazioni di sicurezza (Risk assessment) relative a ogni modifica introdotta nel sistema di gestione del traffico aereo.

Attività di sorveglianza svolte dall'ENAC sulle organizzazioni ATM nel 2020

Audit su fornitori di servizi della navigazione aerea	19
Audit su organizzazioni di formazione del personale (ATCO - FISO)	8
Audit su organizzazioni di progettazione di procedure di volo	4

Attività di sorveglianza diversa dagli audit svolta nel 2020

Notifiche di modifiche semplici iter diretto al sistema funzionale di ENAV	718
Modifiche semplici iter misto al sistema funzionale di ENAV	561
Esami Risk Assessment documents relativi a modifiche ai sistemi funzionali ATM	22
Attività di "riesame" delle Modifiche complesse ai sistemi funzionali ATM	11
Declaration of Verification (DoV) esaminate relative alla messa in esercizio (introdotti o variati) di sistemi e/o procedure di navigazione aerea	57

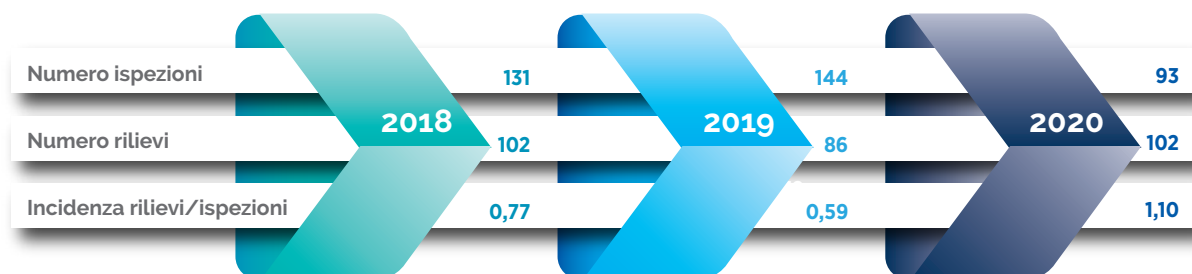
Esiti Attività Sorveglianza 2020

Tipologia di Imprese	Numero di Audit	Rilievi Livello 1 Grave non conformità ai requisiti di certificazione, immediata adozione di misure a garanzia della sicurezza	Rilievi Livello 2 Non conformità ai requisiti di certificazione, da recuperare con azioni e tempistiche concordate con ENAC	Rilievi Livello 3 Osservazioni di ENAC per migliorare gli standard e per segnalare aree da tenere sotto controllo
ANSP	19	0	82	41
TO	5	0	2	5
FPDO	3	0	1	3

Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

L'ENAC, in accordo all'Annesso II del Reg. (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) nelle quali viene sempre

condotta una visita fisica dell'aeromobile, sebbene non sia necessario effettuare contestualmente tutte e tre le tipologie di ispezione. 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.



KRE	Descrizione	Esaminati	Rilievi 2018	Rilievi 2019	Rilievi 2020
A.1	Progetto di tipo e sue modifiche	63	1	0	20
A.2	Limitazioni di aeronavigabilità	69	8	8	2
A.3	Prescrizioni di aeronavigabilità	67	5	1	5
B.1	Documenti dell'aeromobile	62	6	7	8
B.2	Manuale di volo	67	0	6	8
B.3	Massa e bilanciamento	39	5	3	6
B.4	Marcatura e targhette	68	12	7	18
B.5	Requisiti operativi	55	5	2	5
B.6	Gestione dei difetti	61	10	5	5
C.1	Programma di manutenzione	74	30	24	15
C.2	Controllo dei componenti	72	8	5	4
C.3	Riparazioni	58	1	1	0
C.4	Registrazioni	74	11	17	7

Nel 2020 le ispezioni effettuate ad aeromobili impiegati da operatori italiani, ma immatricolati all'estero, sono state 16, in linea sostanzialmente con il trend emerso nell'anno precedente. È stato leggermente aggiornato l'approccio nella campionatura aeromobile per la selezione delle ispezioni, privilegiando rispetto all'anno precedente gli aeromobili "non complex" impiegati in operazioni non commerciali sia per monitorare meglio la flotta dell'aviazione generale, che nel "periodo COVID" ha probabilmente incontrato più difficoltà ad assicurare/rispettare le ispezioni manutentive, sia perché è in corso di implementazione un aggiornamento

normativo che impatta su questo settore dell'aviazione. Inoltre sempre a causa della pandemia la flotta impegnata in attività commerciali ha subito una consistente riduzione delle attività in termini di ore di volo/impiego. La cooperazione con le altre Autorità dell'aviazione civile dei Paesi che rientrano nel perimetro EASA ha subito uno stop in quanto le priorità nel corso dell'anno si sono focalizzate sulla riorganizzazione della sorveglianza nazionale nel rispetto delle restrizioni legate all'emergenza sanitaria. Inoltre in occasione delle ispezioni ACAM sono state effettuate a campione (4) ispezioni NCO.



Sorveglianza sugli operatori stranieri

L'attività di controllo sugli operatori stranieri è stata avviata dall'ENAC mediante il programma di Ispezioni di Rampa nel 2004. Inizialmente il Programma SAFA "Safety Assessment of Foreign Operators" era rivolto principalmente agli operatori non comunitari. Oggi il regolamento della Commissione europea Rules for Air Operations, Reg. (UE) n. 965/2012, prevede che ogni Stato membro effettui ispezioni di rampa degli aeromobili di operatori sotto la supervisione della sicurezza di un altro Stato membro o di un Paese terzo che operano sul proprio territorio.

Le ispezioni di rampa sono lo strumento tramite il quale l'Italia ha la facoltà, ma anche l'obbligo nei confronti della Commissione europea, di esercitare un controllo su tutti gli aeromobili che operano in Italia, sia comunitari che provenienti da Paesi terzi.

I nuovi modelli di business adottati da alcuni operatori aeronautici hanno moltiplicato le casistiche di operazioni transfrontaliere, estendendole anche ad attività aeronautiche al di fuori del trasporto aereo commerciale. Il modello di sorveglianza basato esclusivamente sull'Autorità competente sul territorio dove è posizionato il management dell'impresa dimostra oggi aspetti di inadeguatezza nell'affrontare le sfide di un mondo aeronautico sempre più internazionalizzato e capace di sfruttare le possibilità offerte da sistemi fiscali sostanzialmente differenti, seppure tutti contenuti all'interno dell'Unione europea. I provvedimenti di apertura del mercato interno dell'aviazione non sono stati infatti seguiti da una pari omogeneizzazione del costo del lavoro e del sistema di tassazione; in aggiunta, l'incertezza in

relazione alla Brexit già dal 2019 ha indotto migrazioni di imprese all'interno della UE, in molti casi allontanando il teatro delle operazioni dalla sede di controllo delle stesse. In questo scenario, il mercato italiano del trasporto aereo commerciale è sempre più dominato da compagnie europee e non che effettuano la maggioranza dei propri voli dagli aeroporti italiani.

Nel 2020 l'emergenza COVID-19 ha inciso pesantemente sul traffico aereo, in particolare nei primi mesi del lockdown in cui il traffico passeggeri si è ridotto a zero.

Nonostante ciò, durante il lockdown l'attività dell'ENAC sugli operatori stranieri non si è arrestata, anzi in talune circostanze è stata caratterizzata dalla gestione di situazioni particolari quali trasporto passeggeri per rimpatrio, trasporto dispositivi medici per l'emergenza sanitaria, trasporto merci in cabina, trasporto passeggeri infetti.

In questo contesto l'ENAC ha vigilato oltre che sulla sicurezza dei voli anche sul rispetto delle regole nazionali e delle raccomandazioni internazionali in materia di contenimento della pandemia.

Ispezioni di rampa

Il Regolamento Basico (Reg. UE 1139/2018), richiede il rispetto degli standard ICAO per gli aeromobili in transito sugli aeroporti comunitari. Con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 965/2012 è stata data definitiva attuazione a tale articolo del Regolamento Basico e pertanto il complesso delle attività correlate alle ispezioni di rampa ad aeromobili impiegati da operatori di Paesi Terzi, nonché di operatori comunitari, è ormai un'attività istituzionale delle Autorità nazionali per l'aviazione civile. Di conseguenza 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", pur continuando a rimanere nel gergo comune. In tal senso oggi si parla di ispezioni SAFA se rivolte ad aeromobili impiegati da operatori appartenenti a Stati non-EASA e di ispezioni SACA negli altri casi. Nel corso del 2020 il numero complessivo degli ispettori qualificati per le attività nell'ambito dei programmi ispettivi in rampa è stato pari a 16 ispettori aeroportuali + 4 professionisti.

Sorveglianza sugli operatori esteri

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

L'attività connessa a tali ispezioni nel 2020 è stata particolarmente complessa per l'emergenza COVID-19.

La pandemia ha influito su due aspetti fondamentali:

1. la drastica diminuzione di collegamenti e la continua cancellazione di voli con brevissimo preavviso;
2. la difficoltà ad eseguire ispezioni sia per le restrizioni imposte dal "lockdown" che per evitare nei limiti del possibile rischi per la salute.

Ciononostante l'ENAC ha continuato ad eseguire ispezioni per il monitoraggio degli operatori stranieri tenendo anche conto delle liste di priorità stilate dalla Commissione europea.

Le ispezioni di rampa hanno lo scopo di verificare una serie di elementi indicativi del rispetto degli standard internazionali di sicurezza da parte degli operatori.

Nel 2020 è stato inoltre verificato, nel corso di tali ispezioni, il rispetto delle procedure atte a limitare la diffusione della pandemia da parte degli operatori di trasporto pubblico commerciale.

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%
	815		793		289	
Aeromobili ispezionati	496	277	478	271	189	85
	773		749		274	
Operatori ispezionati	265	158	237	138	64	31
	63%	37%	63%	37%	67%	33%
	423		375		95	
Stati ispezionati	30	44	30	48	35	20

A seguito del cambiamento sostanziale del sistema di pianificazione delle ispezioni da parte dell'EASA, entrato in vigore nel 2018, l'attività è rimasta stabile in termini di ripartizione tra operatori EASA e non EASA ispezionati. La pianificazione 2020 inizialmente assegnata dall'EASA prevedeva un target di 733 ispezioni. I target sono elaborati sulla base dell'analisi di rischio sull'operatore e dei dati di traffico dell'anno precedente: se il primo fattore varia poco tra un anno e l'altro, il secondo può invece essere soggetto a variazioni significative da Stato a Stato. Per questo l'EASA ha previsto un "midyear update" cioè un aggiornamento della

pianificazione a luglio, in modo da adattare meglio la pianificazione alla realtà dei collegamenti aerei. A seguito dell'aggiornamento, i target tassativi iniziali diventano un intervallo accettabile di ispezioni tra un minimo ed un massimo. Per il 2020 a causa della pandemia COVID-19, l'EASA nel "midyear update" ha azzerato il target di tutti gli Stati.

Nonostante le notevoli difficoltà dovute alla pandemia, l'ENAC ha effettuato 289 ispezioni di rampa che, considerato l'esiguo numero di voli, le continue cancellazioni e le precauzioni sanitarie necessarie, rappresentano un risultato rilevante, proporzionale ai

risultati degli anni precedenti: (815 ispezioni nel 2018 e 793 ispezioni nel 2019) a testimonianza del costante impegno di ENAC nella sorveglianza degli operatori stranieri.

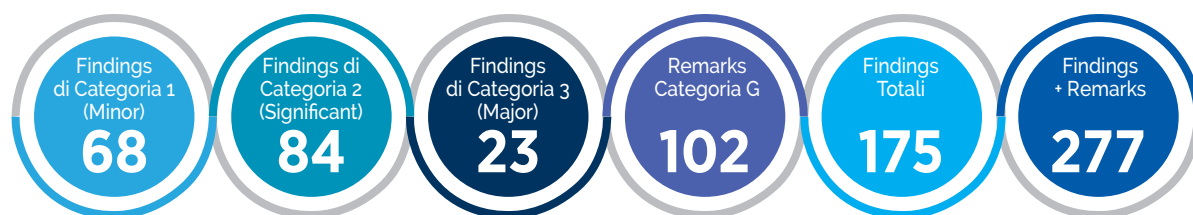
Gli operatori aerei, in funzione della loro esposizione di traffico all'interno della comunità europea, vengono suddivisi in 2 gruppi Layer 1 e Layer 2. Gli operatori Layer 1 sono quelli che hanno una esposizione di traffico consolidata, mentre gli operatori Layer 2 sono invece quelli che non operano regolarmente all'interno della comunità europea e sono pertanto meno noti in termini di prestazioni di sicurezza.

Durante il 2020 l'ENAC ha dato priorità ad operatori Layer 2:

infatti nonostante il limitato volume di traffico sono state condotte 86 ispezioni su aeromobili Layer 2 nell'ambito degli obiettivi del progetto System Wide Coordination EASA al quale l'ENAC presta particolare attenzione.

Su 148 delle 289 ispezioni sono stati riscontrati un totale di 277 Findings o Remarks, cioè nel 48% delle ispezioni sono stati riscontrati rilievi o osservazioni, in parte anche dovuti al rispetto delle procedure per il distanziamento o all'uso della lingua italiana a bordo dei voli interni svolti da operatori stranieri.

Di seguito è riportata la distribuzione dei Findings e Remarks riscontrati durante le ispezioni di rampa eseguite nel 2020:



La copertura territoriale dell'attività ispettiva è rimasta in linea con il dato 2019 con una distribuzione quanto più ampia possibile sugli aeroporti italiani, compatibilmente con la disponibilità di voli. Le ispezioni hanno riguardato, oltre agli operatori di linea, anche gli operatori taxi e gli operatori non commerciali con aeromobili complessi.

Dal 2017, oltre alle ispezioni di rampa, gli audit congiunti e la cooperative oversight, l'ENAC conduce un'attività di analisi degli inconvenienti che coinvolgono gli operatori stranieri, su segnalazione sia degli stessi operatori sia di altri soggetti. Sono analizzati tutti gli inconvenienti delle compagnie basate in Italia o impegnate in rotte con oneri di servizio pubblico. Da notare che sono solo considerati gli inconvenienti che lasciano presupporre una responsabilità dell'operatore. Sono quindi stati depurati da eventi meteo, puntamenti raggi laser, impatti con fauna a terra e in volo, eventi medici a passeggeri, eventi durante la movimentazione a terra attribuibili alla controparte,

sottoseparazioni risultanti da aderenza a istruzioni ATC, incluse le attivazioni ACAS.

Dal momento che il traffico aereo del 2020 non è paragonabile a quello degli anni precedenti, non è possibile fare un confronto sul numero degli inconvenienti rispetto all'andamento degli inconvenienti, anche in considerazione della significativa diminuzione dei dati in termini quantitativi. Tuttavia nel 2020 l'ENAC ha ricevuto 199 segnalazioni di inconvenienti riguardanti 7 compagnie, dato comunque in linea con quello del 2019 pari a 394.

Gli eventi segnalati all'ENAC sono quelli che impattano sull'operatività dei voli e sono rappresentati principalmente dalle avarie di sistemi di bordo, dalle istruzioni ATC non correttamente seguite e da inconvenienti nella movimentazione a terra degli aeromobili. La ripartizione percentuale degli eventi, complessiva per tutti gli operatori sotto monitoraggio, costituisce una sorta di benchmark per poi valutare la prestazione delle singole compagnie.

Tipologia di segnalazioni nel 2020

Inconvenienti da imputare ad operazioni a terra connesse agli aeromobili	65
Inconvenienti tecnici sull'aeromobile	59
Inconvenienti connessi alle attività ATC/ATM/CNS	42
Inconvenienti connessi alle operazioni volo e di regola imputabili agli equipaggi di condotta	23
Inconvenienti connessi direttamente ed esclusivamente all'aeroporto	6
Inconvenienti medici che riguardano malessere a cabin/flight crew (passeggeri esclusi)	3
Inconvenienti connessi alla security aeroportuale	1

Attività congiunte con altre Autorità

Nello scenario di continua interazione con operatori stranieri è sempre più necessario confrontarsi con le altre Autorità dell'aviazione civile dei Paesi europei, non solo quelli appartenenti all'Unione. Tali attività si esplicano nei seguenti modi:

- audit congiunti con Autorità competenti per operatori stranieri basati in Italia;
- reporting periodico degli inconvenienti occorsi in Italia;
- effettuazione di ispezioni di rampa in team misti con ispettori di altri Stati;
- attività di supporto alle Autorità straniere.

In aggiunta, è stato intrapreso un percorso di cooperazione con CAA-UK nell'ambito della quale ENAC e CAA UK si confrontano sulla sorveglianza degli operatori UK in Italia e viceversa, nell'ambito di una iniziativa dei britannici sulla cooperative oversight, mirata allo scambio di informazioni ricevute attraverso le segnalazioni fatte dagli operatori italiani riguardanti problemi durante le operazioni di volo nello spazio aereo britannico e viceversa.

Autorizzazione delle Operazioni Specializzate

L'attività di lavoro aereo (Operazioni Specializzate) che in precedenza era svolta sulla base di autorizzazioni nazionali, da aprile del 2017, in accordo ai regolamenti europei, è suddivisa in due tipologie:

- Operazioni Specializzate non ad alto rischio;
- Operazioni Specializzate ad alto rischio (SPO HR "Specialized Operations High Risk").

Secondo tali regolamenti le Operazioni Specializzate non ad alto rischio possono essere svolte a seguito della presentazione di una SPO.DEC una "Declaration" all'autorità competente e tale dichiarazione è valida per tutti i Paesi membri.

Lo svolgimento delle Operazioni Specializzate ad alto rischio è subordinato all'ottenimento dell'autorizzazione da parte dell'autorità competente e, per effettuare operazioni al di fuori del territorio nazionale, è necessario ottenere il nulla osta da parte dell'autorità nazionale.

In questo scenario l'ENAC ha svolto una notevole attività connessa alle verifiche tecniche per l'autorizzazione di operatori comunitari che svolgono lavoro aereo in Italia, autorizzando circa 25 operatori a seguito della verifica delle Procedure Operative e delle analisi dei rischi.

LE VISITE ISPETTIVE DA PARTE DI ORGANISMI INTERNAZIONALI

L'ENAC assicura le attività finalizzate alle visite di standardizzazione dell'ICAO e dell'EASA e il mantenimento degli accreditamenti EASA nei settori di competenza.

Ispezioni di Standardizzazione

Nell'ambito delle attività svolte dall'EASA per il monitoraggio dell'applicazione dei requisiti comuni da parte degli Stati membri (Continuous Monitoring Approach per la standardizzazione), nel 2020 sono state condotte due ispezioni di standardizzazione:

- nel mese di febbraio, in presenza, di tipo approfondito nel dominio RAMP;
- nel mese di ottobre, in modalità a distanza, nel dominio aeronavigabilità.

Per quanto riguarda l'ispezione nel dominio RAMP, in aggiunta alle verifiche documentali e alle interviste al personale interessato condotte presso la sede centrale ENAC, è stata effettuata anche un'osservazione diretta di alcune ispezioni di rampa presso l'aeroporto di Roma Fiumicino. Per quanto concerne invece la seconda ispezione, effettuata in modalità a distanza, oltre alle pertinenti strutture della Direzione Centrale Regolazione Aerea, sono state direttamente interessate dalle verifiche tutte le Direzioni Operazioni. Nel corso di quest'ultima attività, il team EASA ha verificato inoltre la corretta implementazione di alcune delle azioni correttive scaturite dalla precedente ispezione del 2017.

In aggiunta alle visite ispettive sopracitate, nell'ambito dei follow-up, sono state condotte, come previsto, anche le attività finalizzate all'elaborazione e presentazione ad EASA dei piani di azioni correttive relativi alle ispezioni del 2019 e, inoltre, quelle svolte per l'implementazione delle azioni previste per il 2020.

Come confermato nei documenti periodici emessi da EASA sull'attività di standardizzazione (Continuous Monitoring Report), l'esito ha confermato l'elevato livello di standard assicurato dall'ENAC.

LE LICENZE DEL 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.

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
CPL (H)	EASA	20	962
	JAR	0	67
	NAZ	0	737
PPL (A)	EASA	515	7.760
	JAR	0	1.611
	NAZ	0	3.454
PPL (H)	EASA	32	959
	JAR	0	247
	NAZ	0	488
SPL	EASA	1.129	2.085
LAPL	EASA	8	25
GL	NAZ	0	2.543
CCA	EASA	71	6.819
Totale		2.125	37.576

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

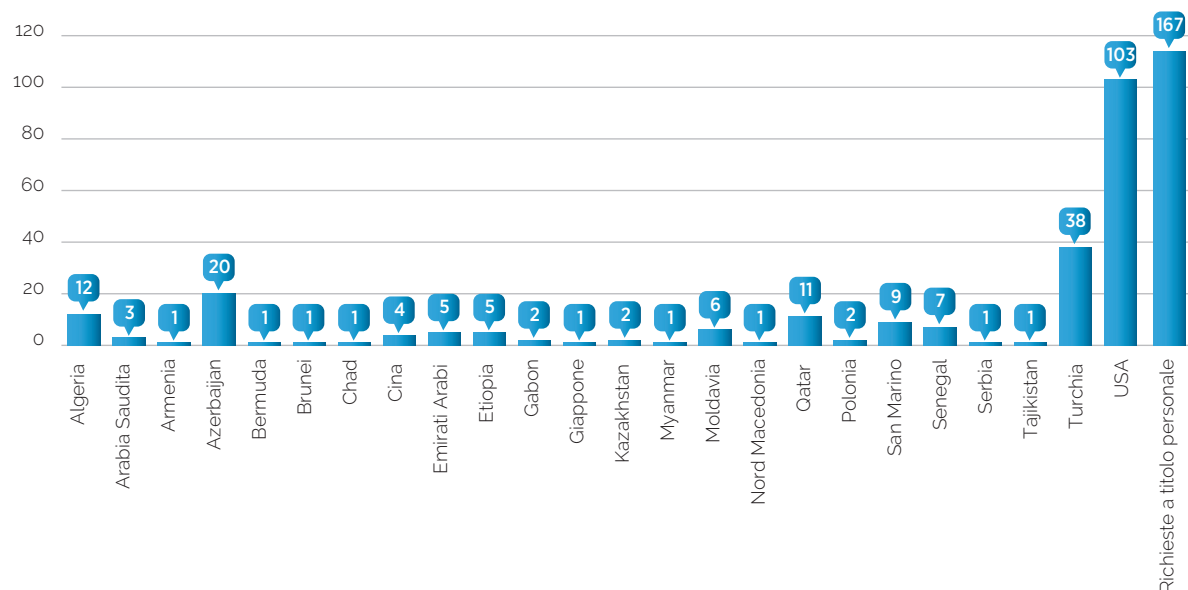
SPL: Licenza pilota di aliante (in base al Reg. UE n. 1178/2011 sostituisce la precedente licenza nazionale GL)

Licence Verification

Nell'ambito di tale procedura sono stati rilasciati 405 Certificati di Autenticazione e Verifica dei titoli aeronautici a seguito di richieste provenienti da Autorità estere

riguardanti piloti titolari di licenze emesse dall'Italia e impiegati presso operatori extra UE.

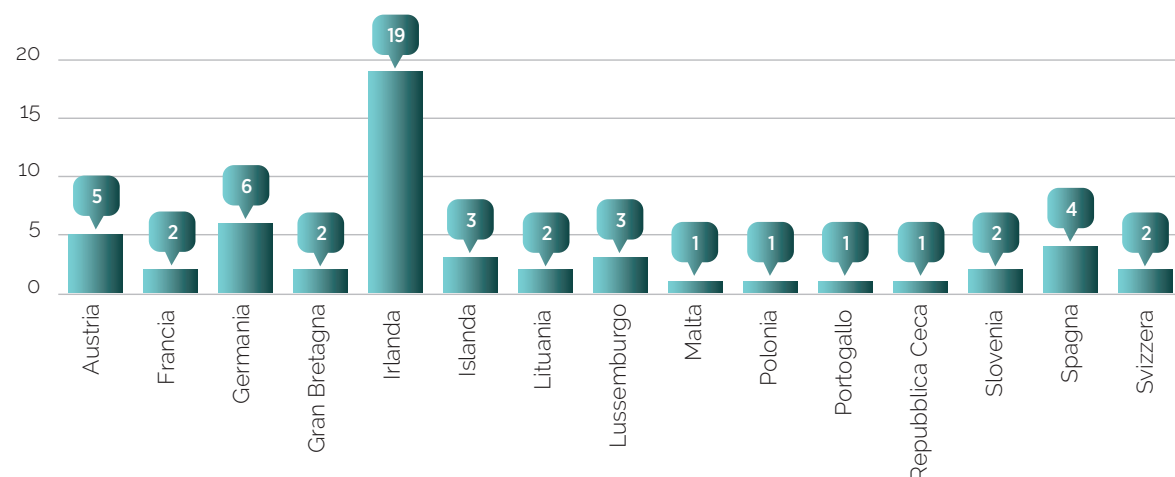
Nel grafico sottostante sono riportati i dati in funzione della percentuale degli Stati coinvolti.

Attività di verifica delle licenze per richieste relative a Paesi fuori dell'ambito EASA

Sono inoltre stati rilasciati, nell'ambito di accordi con le altre Autorità aeronautiche EASA, 54 certificati per il trasferimento dello Stato di rilascio di licenze di velivoli ed elicotteri. Nel grafico a seguire sono riportati i dati in

relazione agli Stati coinvolti.

Nell'ambito di tale procedura sono state emesse 72 licenze a seguito di trasferimento in Italia da altro stato dell'Unione europea.

Attestazioni per il trasferimento di Stato delle licenze aeronautiche in ambito EASA

STANDARDIZZAZIONE PER IL CONSEGUIMENTO DEL CERTIFICATO TRE/SFE E CRE; REFRESH SEMINAR PER IL RINNOVO/RIPRISTINO DEL CERTIFICATO TRE/SFE E CRE FE/FIE E IRE

Nel 2020, nell'ambito di tale attività, nonostante il lockdown sono stati organizzati corsi online che hanno consentito agli esaminatori di mantenere le certificazioni.

Inoltre sono stati rilasciati:

- 136 attestazioni di superamento esami teorici ATPL/CPL/IR;
- 70 certificazioni di esaminatori;
- 231 certificazioni di istruttori (TRI/FI/CRI/SFI/IRI/MCCI/MI/STI) oltre ad alcune certificazioni di Special Condition;
- 8 esenzioni regolamentari.

Durante l'anno di riferimento sono state tenute complessivamente, nelle sedi ENAC di Via Gaeta 3 e di Milano Malpensa, 15 sessioni di esami teorici per licenze ATPL/CPL e abilitazione strumentale per velivolo e elicottero.

Dal mese di marzo gli esami sono stati sospesi a causa del lockdown e, al momento della ripresa, ovvero dal mese di luglio, si è reso necessario svolgere 5 sessioni consecutive, consentendo l'accesso in aula nel rispetto delle disposizioni anti-COVID.

Presso le sedi periferiche sono state svolte 22 sessioni di esame teorico per il rilascio di licenze non professionali di velivolo, elicottero e alianti con una sospensione dal 16 marzo al 30 giugno. Ogni sessione è stata svolta su più giorni a causa del numero limitato di presenze quotidiane consentite.

Relativamente al settore paracadutismo, ai sensi del D.M. n. 467/92, del Regolamento ENAC "Rilascio e Rinnovo delle Licenze di Paracadutismo" del 24.06.2013, emendato dal successivo Regolamento "Licenze di Paracadutismo" ed. III del 26/10/2015, nel 2020 è stato rilasciato 1 Disciplinare di Scuola di Paracadutismo e ne sono stati rinnovati 9.

Nel corso dell'anno sono stati avviati 11 procedimenti disciplinari nei confronti di piloti per violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione e sono state comminate 7 sanzioni.

Albi/Registro del Personale di Volo

L'equipaggio degli aeromobili nazionali deve essere interamente formato da iscritti negli Albi e nel Registro. L'ENAC provvede alla tenuta, gestione e aggiornamento degli Albi e del Registro del Personale di Volo, determinandone i requisiti di iscrizione, secondo quanto stabilito dal Codice della Navigazione e dal "Regolamento ENAC per le iscrizioni negli Albi e nel Registro del Personale di Volo". La perdita di tali requisiti comporta la cancellazione dagli Albi e dal Registro. L'esercizio dell'attività professionale per tutto il personale di volo, italiano e straniero, è consentito solo a seguito dell'iscrizione subordinatamente al possesso di licenze, attestati e abilitazioni. 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.

A ciascun iscritto viene rilasciato un estratto di iscrizione in cui sono riportati i titoli professionali posseduti. Gli iscritti negli Albi e nel Registro sono tenuti al pagamento di un contributo di iscrizione annuale.

Nel 2020, in considerazione delle forti limitazioni al trasporto aereo connesse alla pandemia da COVID-19, si è registrata una sostanziale diminuzione delle iscrizioni da parte di piloti e assistenti di volo rispetto agli anni precedenti.

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

Personale tecnico di manutenzione

Il personale autorizzato a emettere il certificato di riammissione in servizio (CRS) dopo manutenzione sui velivoli e sugli elicotteri deve essere qualificato e in

possesso di apposita Licenza (Aircraft Maintenance License - AML o Licenza di Manutenzione Aeronautica - LMA) con elencate le appropriate abilitazioni (rating) e le limitazioni applicabili.

Licenze di Manutentore Aeronautico Attività 2020



Certificati di Idoneità Tecnica nazionale (CIT) personale manutentore - Attività 2020



Controllore del Traffico Aereo e Operatore FIS

Nel 2020 l'ENAC ha proseguito l'attività di rilascio, modifica e aggiornamento delle licenze dei controllori di volo (ATCL), degli studenti controllori (SATCL) e degli operatori del servizio informazioni volo (FIS), sia per gli aspetti legati direttamente alle licenze, sia per quanto riguarda l'impiego di tale personale da parte degli ANSP (Air Navigation Services Providers).

Le licenze ATCL e SATCL sono emesse dall'ENAC in formato elettronico con firma digitale. La procedura di

distribuzione di tali licenze agli interessati è stata concordata dall'Ente con i fornitori di servizi ATS certificati e consente, in tempo reale attraverso una piattaforma dedicata, il download diretto via e-mail. Questo sistema costituisce una peculiarità unica in Europa e si colloca all'interno di un progetto di più ampio respiro iniziato nel 2012 che ha portato l'ENAC a essere all'avanguardia, consentendo di aggiornare/sostituire tutte le licenze dei controllori di volo in tempi brevissimi e senza oneri aggiuntivi.

Nel 2020 l'ENAC ha effettuato:



3 LA SECURITY

95 Scheda 3.1

La regolazione della security



Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

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.

In tale contesto è stato revisionato il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS), edizione 2, emendamento 2 del 13 dicembre 2016. Dalla fine del 2016 a oggi, infatti, la Commissione europea, con il contributo degli Stati membri e in particolare dell'Italia, che ha partecipato attivamente ai previsti meeting del Comitato AVSEC, ha votato sette regolamenti e quattro decisioni che hanno inciso in modo sostanziale sul Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998 e sulla Decisione C (8005) 2015, richiedendo pertanto una nuova attività di revisione del PNS. Gli aggiornamenti hanno interessato la Parte A del PNS mentre la revisione della Parte B sarà finalizzata nel 2021.

Tra le misure più rilevanti introdotte dalla regolamentazione comunitaria si segnalano:

- la revisione delle norme in materia di controllo dei precedenti personali (background check) per gli operatori aeroportuali e gli istruttori, al fine di rafforzare la cultura della sicurezza (security culture) e migliorare la resilienza.

Il nuovo regime del background check, che ha l'obiettivo di far fronte al continuo evolversi, a livello globale, del "threat scenario" (fenomeno della radicalizzazione, propaganda mediatica, ritorno dei "foreign fighters", ecc.), ha determinato l'abrogazione del controllo preliminare all'assunzione (pre-employment check), che viene

sostanzialmente sostituito dal background check standard come livello minimo di controllo, nonché l'introduzione, con decorrenza 31 dicembre 2021, del controllo rafforzato dei precedenti personali che include anche le notizie di intelligence;

- l'introduzione e la definizione, con riferimento alle attrezzature di sicurezza, di standard di risultato, nonché l'utilizzo di dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature (dispositivi SED – Shoe Explosive Detection equipment) e per il rilevamento di vapori esplosivi (dispositivi EVD – Explosive Vapour Detection equipment). Sempre in tale ambito, nuove disposizioni sono finalizzate alla graduale sostituzione dei sistemi EDS (Explosive Detection System) Standard 2 con i più efficienti sistemi EDS Standard 3, nonché alla progressiva dismissione degli apparati ETD (Explosive Trace Detection) che non soddisfano i nuovi requisiti regolamentari;
- il rafforzamento delle disposizioni in materia di cybersecurity e le misure per far fronte a minacce informatiche (cyber threats), con particolare attenzione al controllo dei precedenti personali e ai programmi di formazione delle persone con mansioni e responsabilità in tale ambito;
- il riconoscimento dell'equivalenza del regime AVSEC nel Regno Unito, a seguito della Brexit e delle misure di contingency successive all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, con la definizione di una procedura per riassegnare agli Stati membri la responsabilità della designazione dei vettori aerei (ACC3), degli agenti

regolamentati di Paesi terzi (RA3) e dei mittenti conosciuti di Paesi terzi (KC3), in precedenza designati dal Regno Unito.

Anche la Scheda 7 "Controlli di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali" del PNS è stata oggetto di revisione, considerato che l'ultima edizione del documento risale al 2002. L'attività di revisione ha riguardato, in massima parte, la proposta di nuovi criteri per effettuare la valutazione del rischio in linea con gli standard internazionali, senza tuttavia imporre al gestore aeroportuale che effettua il risk assessment una determinata metodologia o una forma predefinita. L'obiettivo è quello di individuare parametri comuni, e quindi confrontabili, per tutti gli aeroporti commerciali italiani, nonché misure di mitigazione del rischio che siano efficaci e misurabili.

È proseguita l'implementazione della Circolare ENAC SEC-09 dell'8 novembre 2016 che, in applicazione di quanto previsto dai regolamenti dell'Unione, disciplina la figura professionale dei "validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE" con la nomina di una commissione volta a selezionare la figura professionale del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE limitatamente alla macro area B: fornitori conosciuti di provviste di bordo, fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto. In un'ottica di semplificazione sono state abrogate le circolari ENAC SEC-04 "Programmi per la sicurezza dell'aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti" e SEC-07 "Riconoscimento dei dispositivi (LEDS) per lo screening dei liquidi, aerosol e gel (LAGS) e dei dispositivi EDS, ETD e Security Scanner".

Corso specialistico per ispettori aeroportuali security

Nel mese di luglio, nell'ambito delle attività di formazione previste per il personale, in materia di security, sono stati realizzati corsi per i nuovi ispettori aeroportuali con l'obiettivo di favorire l'approfondimento delle competenze distintive dell'ispettore security e della normativa di riferimento, con particolare riguardo alle seguenti tematiche: ruolo e attività degli organismi nazionali, europei e internazionali coinvolti nella policy e nella regolazione della security, Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS) e Circolari ENAC, metodologia ICAO per la valutazione e la mitigazione del rischio, minacce emergenti (behaviour detection, insider threat, CBRN – chemical, biological, radiological and nuclear threat).

Attrezzature di sicurezza

A seguito dell'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 2020/111 è stato introdotto nell'ordinamento il "marchio UE" per le apparecchiature di sicurezza. A tale riguardo, l'ENAC aveva anticipato, con Disposizione del Direttore Generale del 17/09/2019, che gli apparati di sicurezza testati e valutati positivamente dai centri di test autorizzati e pubblicati dall'ECAC venissero riconosciuti in Italia senza ulteriori formalità per il solo impiego aeroportuale.

Per le apparecchiature a raggi X permangono, invece, le verifiche di conformità del Comitato degli Esperti di cui all'articolo 6 del decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85 e s.m.i.

Segnalazioni

Il monitoraggio continuo delle procedure e misure di security applicate sugli aeroporti nazionali, nonché l'immediata attuazione di misure compensative in caso di carenze riscontrate, è proseguito anche nel 2020 tramite il sistema di reporting di situazioni anomale in ambito di security.

I passeggeri, gli operatori e tutti i soggetti coinvolti nel trasporto aereo di persone, posta e merci, ma anche semplici cittadini, possono inviare all'ENAC, all'indirizzo di posta elettronica dedicato, segnalazioni su situazioni anomale riscontrate sugli aeroporti nazionali, relative a questioni di sicurezza (intesa come prevenzione di atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile). Alcune segnalazioni vengono trasmesse anche attraverso il modulo online nella sezione Passeggeri del sito internet dell'Ente.

Ciascuna segnalazione è istruita, laddove possibile, a livello centrale altrimenti viene interessata la Direzione Aeroportuale ENAC di competenza la quale a sua volta si attiva presso gli operatori coinvolti (gestore, vettore aereo, handler, etc).

I riscontri vengono poi inoltrati al soggetto che ha trasmesso la segnalazione.

Tutte le segnalazioni sono trattate nel rispetto del principio di riservatezza.

La previsione di questo sistema si prefigge anche lo scopo di sensibilizzare e diffondere la cultura della sicurezza tra i passeggeri e tra tutti i soggetti che a qualsiasi titolo frequentano gli aeroporti, mettendo in evidenza la necessità di collaborare segnalando gli episodi che appaiono sospetti.

PROCEDURE DI SICUREZZA PER MERCI E POSTA TRASPORTATE NELL'UE DA PAESI TERZI (ACC3)

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.

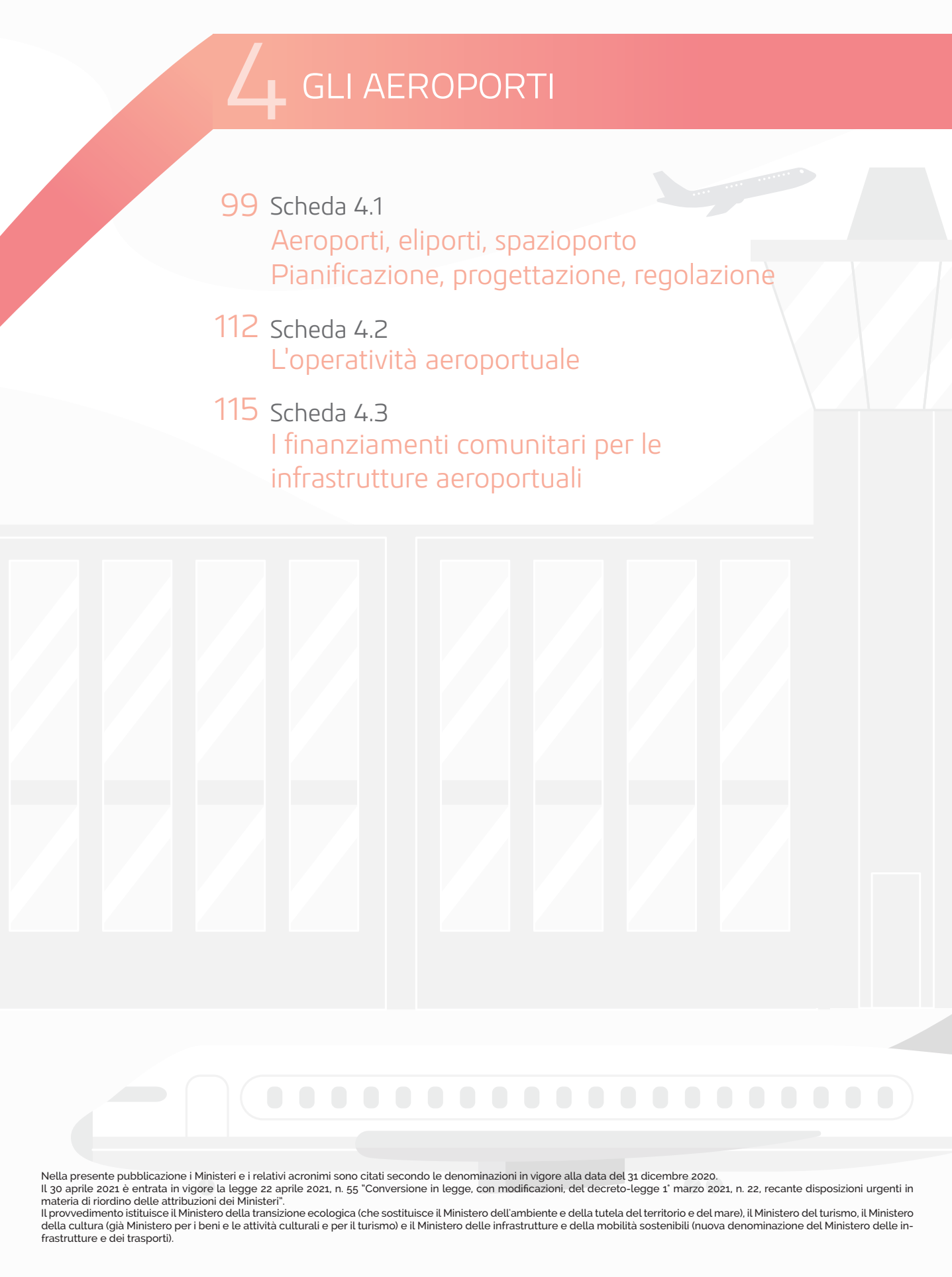
9 ACC3 designazioni**2** ACC3 deroghe voli trasporto merce governo**8** ACC3 deroghe voli ad hoc**Attività 2020 in materia di security****8** Agenti Regolamentati (attestazione)**18** Agenti Regolamentati (rinnovi)**2** Agenti Regolamentati (revoche)**8** Agenti Regolamentati (cancellazioni)**1** Mittenti Conosciuti (approvazioni)**3** Mittenti Conosciuti (cancellazioni)**5** Mittenti Conosciuti (rinnovi)**3** Fornitori Regolamentati (approvazione)**7** Fornitori Regolamentati (rinnovi)**3** Fornitori Regolamentati (cancellazioni)**11** Accettazione Security Manager vettori e gestori**13** Approvazione Programma di Sicurezza vettori nazionali**17** Accettazione dichiarazione rispondenza Annesso 17 ICAO Programmi di Sicurezza vettori extra-UE**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.

4 GLI AEROPORTI

- 
- 99 Scheda 4.1
Aeroporti, eliporti, spazioporto
Pianificazione, progettazione, regolazione
- 112 Scheda 4.2
L'operatività aeroportuale
- 115 Scheda 4.3
I finanziamenti comunitari per le
infrastrutture aeroportuali

Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

AEROPORTI, ELIPORTI, SPAZIOPORTO PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE, REGOLAZIONE

Pianificazione nazionale: aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti

Con l'approvazione del DPR 17 settembre 2015 n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione" il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) si era dotato dello strumento di pianificazione strategica necessario per definire la rete di trasporto aereo nazionale, individuando le priorità di intervento per lo sviluppo della capacità aeroportuale da offrire al mercato globale all'orizzonte temporale 2030.

Tale Piano trovava le sue basi nello "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", studio sviluppato dall'ENAC nel 2010 su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, disponibile sul sito internet dell'Ente.

Dalla data di pubblicazione del DPR n. 201/2015, l'evoluzione dei volumi e delle componenti di traffico, principale driver delle valutazioni previsionali del Piano, ha subito significativi mutamenti: l'incremento della tendenza a viaggiare dei passeggeri comunitari e globali, il palesarsi dei limiti di crescita della rete, dovuti allo squilibrio tra la crescente domanda e la disponibilità di infrastrutture in grado di assicurare la necessaria capacità aeroportuale, la pandemia COVID-19 attualmente in corso, i numerosi ricorsi presentati presso il Giudice avverso gli atti approvativi di una serie di Piani di sviluppo.

Alla luce di tali fattori il MIT ha dato mandato all'ENAC di aggiornare le previsioni e la revisione dei contenuti del Piano del 2015, portando l'orizzonte temporale al 2035 e tracciando, sulla base dei limiti emersi nell'ultimo quinquennio, lo scenario sostenibile di crescita della rete di trasporto aereo nazionale.

Il Piano dovrà contemplare in parallelo lo svolgimento della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 Parte Seconda, Titolo II e ss.mm.ii.

Come prima azione l'ENAC ha sviluppato e condiviso con il MIT le Linee Guida per l'aggiornamento e la revisione del Piano; in seguito, nel corso del 2020, l'Ente ha predisposto la gara di rilevanza comunitaria per l'individuazione del soggetto che svolgerà la consulenza per rendere il Piano attuale e in linea con i criteri di sviluppo sostenibile.

Pianificazione e programmazione degli 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.

Master Plan aeroportuali (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 offerti al passeggero 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 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e di conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Al 2020 la quasi totalità degli scali italiani è risultata dotata di un Master Plan approvato tecnicamente dall'ENAC ed 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.

Master Plan con procedura conformità urbanistica conclusa - iter completato al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	Master Plan al 2030	333,0
Bergamo (*)	SACBO SpA	Master Plan al 2015	187,5
Bolzano	ADB SpA	Master Plan al 2020	25,8
Cagliari	So.G.Aer. SpA	Master Plan al 2024	93,9
Catania (*)	SAC SpA	Master Plan al 2015	219,0
Genova	A.d.G. SpA	Master Plan al 2027	108,4
Roma Fiumicino Sud	ADR SpA	Master Plan al 2020	1.658,5
Pescara	SAGA SpA	Master Plan al 2020	33,5
Lamezia Terme	SACAL SpA	Master Plan al 2027	195,5
Pisa	Toscana Aeroporti SpA	Master Plan al 2028	260,0
Torino	S.A.G.A.T. SpA	Master Plan al 2015	47,4
Venezia	SAVE SpA	Master Plan al 2021	630,0
Firenze	Toscana Aeroporti SpA	Master Plan al 2029	337,0
Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	Potenziamento infrastrutturale e operativo Prolungamento della pista di volo RWY 15/33	14,0
Salerno	GE.S.A.C. SpA	Master Plan al 2025	39,8
Verona	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Master Plan al 2030	134,0
Bari	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2022	255,6
Olbia	GE.A.SAR. SpA	Solo Prolungamento pista di volo	32,4
Palermo	GE.S.A.P. SpA	Solo Aerostazione passeggeri	45,0

(*) Nuovo Master Plan in corso di VIA.

Master Plan con procedura conformità urbanistica in corso al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Olbia	GE.A.SAR. SpA	Master Plan al 2020	114,0
Palermo	GE.S.A.P. SpA	Master Plan al 2025	322,9
Milano Linate	SEA SpA	Master Plan al 2030	545,0

Master Plan con provvedimenti di VIA emessi al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale e operativo	256,6
Taranto	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2025	55,1

Master Plan con procedure di VIA in corso al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Roma Ciampino	ADR SpA	Master Plan al 2044	80,6
Milano Malpensa	SEA SpA	Master Plan al 2035	2.451,0
Treviso	AERTRE SpA	Master Plan al 2030	53,2
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Master Plan al 2030	113,1
Bergamo	SACBO SpA	Master Plan al 2030	435,2
Alghero	SOGEAAL SpA	Master Plan al 2025	13,0
Parma	SO.GE.A.P. SpA	Master Plan al 2023	20,8
Catania	SAC SpA	Master Plan al 2030	599,29

Master Plan con approvazione tecnica ENAC al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto	Importo opere (Milioni di EUR)
Napoli	GE.S.A.C. SpA	Master Plan al 2023	128,0
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	Master Plan al 2024	34,2

Master Plan in corso di istruttoria ENAC al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Perugia	S.A.S.E. SpA	Piano di ottimizzazione e gestione delle infrastrutture al 2033
Rimini	AIRimimum 2014 SpA	Master Plan al 2030

Master Plan non ancora presentati al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Piano / Progetto
Ancona	Aerdorica SpA	Master Plan
Cuneo	GE.A.C. SpA	Master Plan
Brindisi	Aeroporti di Puglia SpA	Master Plan al 2030
Trapani	Air.Gest. SpA	Master Plan

Il dibattito pubblico propedeutico all'approvazione ENAC della pianificazione aeroportuale

Nel corso del 2020 è proseguito l'impegno dell'ENAC per l'implementazione dei processi partecipativi all'interno dei percorsi approvativi dei Master Plan aeroportuali.

Con l'entrata in vigore del DPCM n. 76/2018 (attuativo delle previsioni dell'art. 22, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 e dell'art. 12 del D.Lgs. n. 104/2017) che ha introdotto l'obbligatorietà delle procedure di dibattito pubblico anche per le opere aeroportuali, il complesso iter approvativo dei Piani di sviluppo degli scali italiani è stato innovato, prevedendo una fase di confronto con il territorio, propedeutica all'approvazione in linea tecnica dell'ENAC, alla VIA presso il MATTM e alla verifica di conformità urbanistica presso il MIT. Sulla base delle esperienze maturate in seno a un processo di "rulemaking" interno, finalizzato a definire buone pratiche in materia di inclusione attiva dei portatori di interesse, nel 2020 l'ENAC ha seguito la programmazione del primo dibattito pubblico in ambito aeroportuale dopo l'entrata in vigore del DPCM.

L'aeroporto interessato da questo primo processo partecipativo è stato quello di Venezia Tessera in quanto la società di gestione dello scalo si è attivata per la definizione dei contenuti da porre alla base del nuovo Master Plan al 2030. Coerentemente con le disposizioni del DPCM, già in questa fase meta-progettuale, caratterizzata dall'analisi delle possibili alternative, l'ENAC e le società di gestione hanno preso contatti con il MIT per studiare la prima applicazione di questo nuovo processo, verificando compiti, tempi e responsabilità. A causa delle limitazioni

dovute al contenimento della pandemia in corso, la procedura è tuttora in fase di avvio.

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.

Di seguito le tabelle relative alla programmazione quadriennale al 2020.

Piani Quadriennali di Intervento con documentazione approvata per il nuovo quadriennio regolatorio al 31.12.2020

Aeroporto	Gestore	Periodo tariffario	Importo opere (Milioni di EUR)
Bari, Brindisi, Taranto, Foggia	Aeroporti di Puglia SpA	2019-2022	98,5
Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	2020-2023	157,5
Bergamo	SACBO SpA	2017-2020	133,4
Cagliari	So.G.Aer. SpA	2020-2023	36,7
Catania	SAC SpA	2017-2020	95,5
Genova	A.d.G. SpA	2020-2023	37,1
Firenze Pisa	Toscana Aeroporti SpA	2019-2022	268,9 92,8
Olbia	GE.A.SAR. SpA	2019-2022	128,7
Palermo	GE.S.A.P. SpA	2020-2023	85,5
Torino	S.A.G.A.T. SpA	2020-2023	45,3
Treviso	AERTRE SpA	2019-2022	38,1
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	2020-2023	29,6
Verona	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	2020-2023	103,5

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	SEA SpA	revisione 2020 ed	60,4
Milano Malpensa		estensione 2021	100,6
Napoli	GESAC SpA	estensione 2020-2021	in istruttoria
Trieste	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	2020-2023	in revisione
Verona	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	2020-2023	in revisione
Brescia			
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

Piani Quadriennali di Intervento con documentazione in istruttoria o da presentare per il nuovo quadriennio regolatorio al 31.12.20			
Aeroporto	Gestore	Status	Importo opere (Milioni di EUR)
Alghero	SOGEAAL SpA	da presentare	-
Ancona	Aerdorica SpA	in istruttoria	15,5
Brescia	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	da presentare	-
Cuneo		da presentare	-
Lamezia Terme	SACAL SpA	in istruttoria	35,9
Perugia	SASE SpA	da presentare	-
Rimini	AlRiminum 2014 SpA	da presentare	-
Salerno	GESAC SpA	da presentare	-
Trapani	Air.Gest. SpA	da presentare	-

Piani Quinquennali di Intervento di Contratti di Programma in deroga al 31.12.20			
Aeroporto	Gestore	Sotto-periodo tariffario	Importo opere (Milioni di EUR)
Roma Fiumicino	ADR SpA	2017-2021	1.866,9
Roma Ciampino			39,7
Milano Linate	SEA SpA	2016-2020	313,0
Milano Malpensa			266,0
Venezia	SAVE SpA	2017-2021	540,5

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 Determine 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.

Progettazione delle opere di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

La pianificazione degli interventi prevista nei Master Plan aeroportuali e la successiva programmazione all'interno dei Piani Quadriennali trovano concretizzazione nella

progettazione delle singole opere. L'ENAC, su formale istanza del gestore aeroportuale, è chiamato all'esame dei singoli progetti e particolare attenzione è rivolta alle tematiche di carattere aeronautico, come la safety e i livelli di servizio offerti al passeggero. L'esame istruttorio dei progetti è propedeutico alla successiva approvazione che, con riferimento al livello finale di progettazione, costituisce autorizzazione alla realizzazione dell'opera in aeroporto.

Anche nel 2020 è proseguita l'attività di esame e approvazione dei progetti e varianti in corso d'opera di opere aeroportuali che, come per i processi di pianificazione e programmazione degli interventi, ha inevitabilmente risentito dell'impatto generato dalla pandemia COVID-19. Le società di gestione hanno infatti rimodulato gli interventi da mandare in approvazione, ridotti in numero. Nell'ambito dei procedimenti istruttori attivati si sono riscontrati tempi di risposta più lunghi, da parte dei gestori, alle richieste di integrazione avanzate dall'Ente, fondamentalmente a causa della mancanza di personale tecnico costantemente in attività, con conseguente impatto sulla durata dei procedimenti.

Nel 2020 sono stati sottoposti a istruttoria e approvati complessivamente 108 progetti, nei diversi livelli di progettazione o varianti in corso d'opera che hanno riguardato opere di varia tipologia, relative a impianti, infrastrutture di volo, edifici, in land side e air side. Di seguito si riportano esempi significativi di progetti di terminal passeggeri, tipologia di opera di particolare impatto sull'esperienza che il passeggero vive in aeroporto, relativi a Roma Fiumicino, Milano Linate, Genova. Si aggiunge inoltre un intervento specifico comunque connesso all'attività aeroportuale sullo scalo di Genova, relativamente al quale le strutture dell'Ente hanno fornito il proprio sostanziale contributo.

Nell'ambito dell'istruttoria di progetti relativi a spazi e impianti per la gestione e controllo di sicurezza dei bagagli da stiva, l'ENAC ha, inoltre, fornito particolare supporto alle società di gestione nel processo di adeguamento alle nuove direttive di security che prevedono, per tale sottosistema funzionale, l'utilizzo di apparati radiogeni più evoluti, EDS (Explosive Detection Systems) Standard 3.

BAGGAGE HANDLING SYSTEMS: EXPLOSIVE DETECTION SYSTEM STANDARD 3

Nel 2020 l'ENAC ha svolto una costante attività di supporto tecnico ai gestori aeroportuali nel merito dei numerosi progetti, trasmessi per l'approvazione, riguardanti la modifica dei Baggage Handling Systems - BHS, in ottemperanza all'obbligo normativo di introduzione del controllo dei bagagli mediante la metodologia X-ray EDS STD-3, con Explosive Detection Systems di moderna generazione.

Tutti gli impianti per il controllo dei bagagli da stiva installati presso gli scali italiani e aventi in uso la tecnologia EDS STD-2 hanno, infatti, necessitato di una modifica finalizzata all'introduzione delle macchine a tecnologia EDS STD-3, con aggiornamento e ammodernamento, il più delle volte, di tutto l'impianto BHS.

I layout dei sistemi sono stati modificati secondo differenti logiche di funzionamento e di analisi dell'immagine, in relazione all'implementazione degli step di verifica consentiti dalla normativa europea.

L'ENAC ha supportato le società di gestione nell'implementazione dei layout corretti e delle relative sequenze di analisi di bagagli, in conformità alle linee guida della Commissione europea, secondo le configurazioni ritenute accettabili.

Dimensioni e peso delle nuove macchine X-ray di tipo EDS STD-3, risultando particolarmente significativi, hanno comportato la necessità di ubicare le nuove apparecchiature al livello zero degli edifici o, se in elevazione, su strutture rinforzate, con ciò introducendo spesso modifiche, in salita e in discesa, dei percorsi seguiti dall'impianto, da realizzare tenendo conto degli spazi a disposizione.

VERIFICA FUNZIONALE DELLE MACCHINE RX

A seguito dell'istanza e delle successive verifiche sulla documentazione, che vengono effettuate dalle competenti strutture dell'ENAC, professionalità dell'Ente, in qualità di membri del Comitato Esperti ex art. 6 del DM 85/99, effettuano test di funzionalità sulle macchine congiuntamente con gli altri membri del Comitato appartenenti alla Polizia di Stato e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ne detiene la presidenza. Sulla base delle positive verifiche di funzionalità effettuate dal Comitato, l'ENAC emette la finale autorizzazione all'uso aeroportuale delle macchine RX.

La pandemia COVID-19, con il conseguente lockdown e la chiusura di alcuni aeroporti italiani, ha avuto impatto anche sulle istanze di verifica funzionale di conformità ai requisiti regolamentari inoltrate all'ENAC dai produttori di macchine RX per il controllo di bagagli a mano, merci e posta.

Aeroporto di Roma Fiumicino

Nel 2020 l'ENAC ha istruito diverse variazioni in corso d'opera ai progetti precedentemente già approvati di opere in corso di esecuzione, con particolare riferimento ai lavori inerenti il "Sistema aerostazioni area-est opere di completamento delle infrastrutture land side ed air side del sottosistema aerostazioni lato est lotto 1, stralci 2 e 3, lotto 2, stralci 3 e 4".



Sistema aerostazioni area-est - Vista d'insieme

Le opere proposte, di carattere architettonico, infrastrutturale e impiantistico, rientrano nel più ampio intervento di completamento delle infrastrutture land side e air side del sottosistema aerostazioni lato est, denominato "Hub est". Gli interventi, tra gli altri, hanno interessato il nuovo avancorpo al terminal 1, l'ampliamento del terminal 1, i moli A, D e C (sottoposto a riqualificazione) e l'elemento di collegamento tra l'avancorpo e il nuovo molo A.

Il nuovo avancorpo al terminal 1 è un edificio su tre livelli fuori terra e uno interrato, in cui sono stati organizzati spazi per il Baggage Handling Systems, l'area arrivi per la restituzione dei bagagli, spazi commerciali e di connettivo tra le diverse aree di imbarco, spazi per il food and beverage e per le vip lounge.

L'ampliamento del terminal 1 è costituito da un corpo di fabbrica articolato su tre livelli fuori terra e un livello interrato, ubicato nella zona ovest dell'aerostazione esistente (area ex terminal 2). Il volume ospita una parte dell'impianto di smistamento bagagli in arrivo, l'ampliamento della sala restituzione dei bagagli, l'area controlli di sicurezza e spazi per la sosta e la circolazione dei passeggeri in partenza, aree commerciali, sale vip e, in particolare, il punto di arrivo dei passeggeri dalla stazione ferroviaria.



Estensione T1 e nuovo avancorpo

Si aggiungono interventi sulla nuova area di imbarco, denominata molo A, volume articolato su due livelli fuori terra, più il livello interrato, destinata a imbarchi remoti tramite cobus alla quota dei piazzali e a imbarchi contact tramite loading bridge, al livello superiore.



Nuovo molo A

Aeroporto di Genova

Ampliamento e riqualificazione del terminal passeggeri

Nel 2020 è stato approvato il progetto definitivo di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova, predisposto per il successivo avvio delle procedure di gara. L'intervento fa parte delle opere previste nel "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova", con risorse afferenti al cosiddetto "Decreto Genova" di cui alla L. n. 130/2018.

Il terminal viene ampliato e riqualificato sotto il profilo architettonico, sia in termini di spazi interni che con riferimento alle facciate, in cui è ripresa e rivalutata la caratteristica colorazione rossa.



Viste land side

Sono riqualificati 4.400 mq di spazi esistenti e incrementata di 5.500 mq la superficie lorda.

Particolare attenzione è stata posta alla verifica dei livelli di servizio offerti al passeggero che, in estrema sintesi, si traducono in percorsi chiari e limitati in lunghezza, in spazi e dotazioni adeguate, in tempi di processo e attesa contenuti entro i limiti dei valori raccomandati a livello internazionale.

Il volume di ampliamento, previsto in aderenza al terminal esistente sul lato est, è dedicato alla realizzazione di un nuovo spazio per il sistema di smistamento dei bagagli da stiva, all'ampliamento delle sale imbarchi, con apertura di due nuovi gate e realizzazione di un nuovo loading bridge. Le aree per i controlli di sicurezza sono ricollocate al piano primo e ampliate.

In corrispondenza dell'edificio esistente, vengono riqualificate l'attuale hall partenze al piano primo a vantaggio di uno spazio di più ampio respiro e le sale imbarchi extra-Schengen e Schengen. È inoltre previsto un collegamento verticale tra un'area di imbarco Schengen e uno spazio esterno air side, ricavato dalla divisione dell'attuale terrazza.



Viste interne: hall partenze

Sala imbarchi temporanea

Nel 2020 è stata approvata inoltre una sala imbarchi temporanea volta alla gestione del transitorio durante i lavori di realizzazione dell'ampliamento precedentemente descritto.

La sala imbarchi, ubicata in corrispondenza del lato nord del terminal esistente, è costituita da una struttura prefabbricata ad un piano, di circa 300 mq di superficie, dimensionata per la gestione di voli operati con aeromobili di classe Charlie.

Collegamento aeroporto - stazione ferroviaria collina Erzelli

L'aeroporto di Genova appartiene al cosiddetto "Core Network di infrastrutture, corridoio Reno/Alpi", come definito nell'ambito della Commissione europea dalla Direzione Generale Mobilità. In tale contesto, fin dal 2014, sono stati finanziati con fondi UE diversi progetti per garantire il collegamento aeroporto-sistema ferroviario.

Nel 2020 il Comune di Genova ha avviato uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di un people mover/monorotaia, destinato a collegare la fermata ferroviaria alla collina Erzelli che accoglierà il futuro Polo Tecnologico, il campus universitario e il Politecnico della città di Genova. In tale scenario è emersa la necessità di estendere lo sviluppo della monorotaia fino al terminal aeroportuale.

L'ENAC ha partecipato ai tavoli tecnici per la valutazione delle proposte di sviluppo e connettività alla rete ferroviaria nel rispetto delle ipotesi di sviluppo dell'aeroporto di Genova.

Aeroporto di Milano Linate



Facciata air side

Ampliamento corpo F

I lavori nella parte del terminal denominata "corpo F" rappresentano una prima, importante fase di restyling e di rinnovamento dell'aeroporto di Milano Linate, iniziata nel 2018 e recentemente completata. Nel 2020 sono state approvate alcune variazioni in corso d'opera al progetto iniziale di riqualificazione, ampliamento di spazi a servizio del passeggero. La facciata riprende le linee del fronte dell'adiacente corpo E progettato dall'architetto Aldo Rossi.

L'area filtri per i controlli di sicurezza dei passeggeri e dei bagagli a mano è completamente rinnovata con l'ampliamento dell'area accodamenti e la sostituzione delle originarie macchine RX con apparecchiature EDS-CB più performanti. I nuovi spazi in ampliamento del corpo F, di circa 9.000 mq, si sviluppano su tre livelli, uno in più rispetto alla configurazione dell'edificio preesistente, completamente demolito.

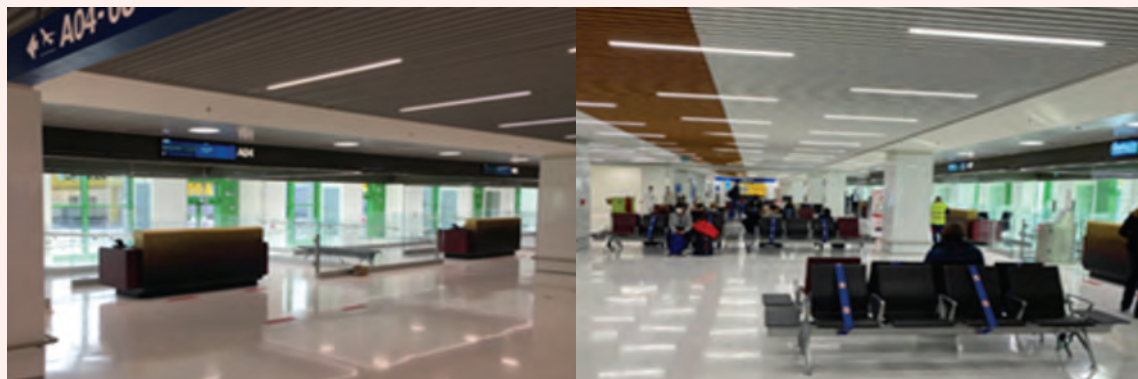
Al primo piano l'area di circolazione è stata progettata secondo il concetto di "piazza" dalla quale è possibile accedere ai livelli inferiore e superiore, mentre la distribuzione delle attività di retail segue la logica della galleria commerciale che si snoda lungo il percorso previsto per il raggiungimento delle aree di imbarco.

Al di sopra del doppio volume, il controsoffitto è realizzato in moduli di lamiera stirata che danno forma a una superficie dall'andamento morbido, assimilabile a una "vela sospesa", di grande suggestione architettonica.

La copertura costituisce una superficie di riflessione della luce, creando variazioni di trasparenza e riflettenza combinate tra loro con l'utilizzo di un sistema di filtraggio del flusso luminoso dei proiettori a led soprastanti, generando effetti di diffusione luminosa di grande impatto scenico.

Il piano terra, dedicato all'area gate, è stato completamente riorganizzato nella destinazione d'uso degli spazi con un'ampia area sedute e nuovi servizi igienici. L'interior design è stato completamente rivisto, anche mediante il rinnovo degli arredi fissi, come le sedute e i banchi gate. La vetrata con accesso diretto al piazzale, del tutto rivisitata, completa gli allestimenti dell'area.





Sala imbarchi - Piano terra

Restyling progetto "Ambience"

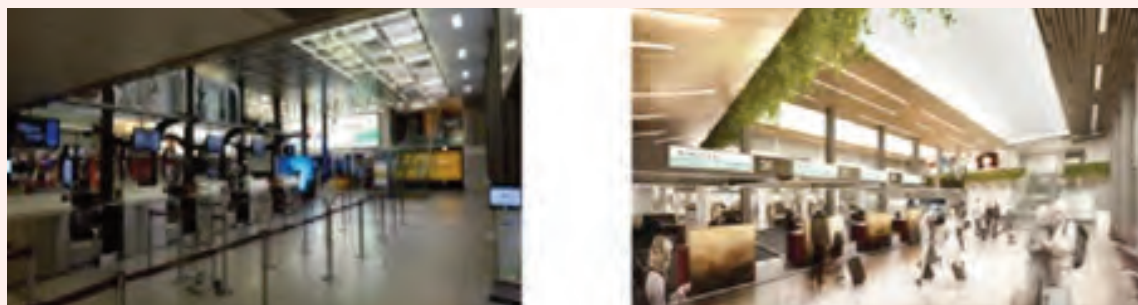
Il progetto "Ambience", approvato dall'ENAC nel 2020, si propone di rinnovare l'immagine del terminal, insieme eterogeneo di stili architettonici, conferendogli la connotazione identitaria di city airport, strettamente connesso alla città, anche grazie al collegamento della linea metropolitana M4 con stazione proprio in adiacenza del terminal partenze.

La nuova immagine del terminal è stata studiata sulla base di principi di qualità architettonica e di sostenibilità ambientale. Particolare attenzione è stata posta ai temi del comfort visivo e acustico calibrando al meglio le luci, i colori, la segnaletica direzionale e le insegne pubblicitarie, a garanzia dell'orientamento dei flussi e della semplificazione dei percorsi nel terminal.

Hall partenze e area check-in

Il progetto di riqualifica della hall partenze e dell'area check-in propone un cambiamento radicale dell'immagine degli spazi, come rilevabile dal confronto dello stato delle infrastrutture pre e post interventi. È esaltata la diffusione della luce naturale di giorno ed è particolarmente curato l'interior design, con il ricorso a controsoffitti in legno naturale, punti luce a led, utilizzo del verde (con ben 120 mq dedicati), secondo criteri di ecosostenibilità ambientale.

La realizzazione del complesso sistema di transizione tra le diverse quote in altezza è stato possibile con i necessari rinforzi strutturali che hanno valutato uno schema meno rigido, con superfici in alcuni punti curvilinee della controsoffittatura.



Immagini pre e post interventi di riqualifica

Il mix tra controsoffitto in cartongesso e doghe effetto legno nell'area check-in è una soluzione efficace dal punto di vista formale e funzionale con riferimento agli impianti. È inserito un vero e proprio giardino pensile sui due fronti principali della doppia altezza che dona una nuova aura green all'ambiente.

Le vasche verdi aggettanti al secondo piano, in lamiera di alluminio, contengono uno strato di acqua e uno di argilla espansa su cui si innesta il verde (idrocoltura), percepibile dal passeggero come se si trovasse in uno spazio aperto.



Il sistema di illuminazione integrata enfatizza infine le linee curve delle vele a mezzo di profili led alternati alle doghe. Tale sistema è progettato in linea con la direzione dei flussi passeggeri in modo da guidarli con il disegno del controsoffitto, passando dalle bussole d'ingresso alle aree di processo per le operazioni di check-in.

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

Certificazione eliporti

Le attività di certificazione degli eliporti sono state avviate a seguito dell'emissione del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Eliporti (RCEE), nell'ottobre 2011. Con il recepimento delle indicazioni dell'Annesso 14 - Vol. II l'applicabilità dei requisiti di cui al RCEE è stata riferita solo ad alcune tipologie di infrastrutture di volo per elicotteri, denominate eliporti, lasciando le altre, ricondotte alla definizione di elisuperfici, ancora sotto l'ambito di applicazione del D.M. 01.02.2006.

La certificazione interviene in particolare per gli eliporti di maggior interesse pubblico, quali quelli aperti al traffico

commerciale con un significativo livello di traffico, quelli al servizio delle basi Helicopter Emergency Medical Service - HEMS e quelli a servizio degli ospedali più importanti (HUB sanitari).

L'applicabilità del RCEE è cogente per le strutture che nascono dopo la sua emanazione; tuttavia è contemplata la facoltà del titolare di un eliporto preesistente di richiederne la certificazione, che può essere rilasciata dall'ENAC se sussistono comprovate motivazioni di pubblico interesse.

Per alcuni anni dall'emanazione del RCEE il sistema delle infrastrutture aeroportuali è rimasto sostanzialmente fermo

rispetto alla novità introdotta, ma a partire dal 2015/2016 l'ENAC ha iniziato a ricevere le prime richieste di certificazione attraverso la presentazione dei progetti di realizzazione di eliporti la cui approvazione è fase indispensabile e propedeutica al successivo rilascio del certificato di eliporto.



Dopo la certificazione dei primi due eliporti (base HEMS di Udine nel 2017 e base HEMS di Treviso nel 2018), nel 2020 si sono concluse le certificazioni degli eliporti a servizio di:

- Ospedale di Bolzano;
- base HEMS di Lasa (BZ);
- base HEMS di Fabriano (AN).

Sono altresì stati approvati negli ultimi tre anni i progetti relativi agli eliporti:

- Base HEMS di Pieve di Cadore (BL);
- Maratea (per trasporto pubblico);
- Matera (per trasporto pubblico).

Sempre in tema di eliporti è continua la partecipazione attiva dell'ENAC all'Heliport Design Working Group ICAO, che sviluppa le modifiche normative da applicare al settore, da sottoporre al recepimento dell'Aerodrome Design and Operation Panel (ADOP), con la successiva approvazione del Consiglio ICAO.

Transito della titolarità sugli Aiuti Visivi Luminosi da ENAV ai gestori aeroportuali

Il 30 novembre 2020, sul n. 161 della Gazzetta Ufficiale, è stato pubblicato il Decreto Interdirezionale del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, datato 3 aprile 2020, per la retrocessione al Demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e riassegnazione ad ENAC, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale. Il Decreto, che fa sostanzialmente riferimento ai beni e sistemi AVL - Aiuti Visivi Luminosi, ha

fatto seguito a un'intensa attività di ricognizione di beni e impianti seguita, già dal 2019, dall'ENAC e finalizzata a ricondurre la titolarità della gestione di quanto rilevato da ENAV al gestore aeroportuale.

Voli suborbitali - spaziorp

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 spaziorp 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 spaziorp", 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 spaziorp è stato definitivamente pubblicato ed è entrato in vigore il 21 ottobre 2020.

L'OPERATIVITÀ AEROPORTUALE

Effetti della pandemia sull'operatività degli scali nazionali

La crisi sanitaria seguita alla diffusione della pandemia da COVID-19 ha avuto ripercussioni senza precedenti sul trasporto aereo e sull'operatività degli scali nazionali che, nelle diverse fasi, ha dovuto necessariamente essere adattata per assicurare i servizi di trasporto essenziali, ivi compresi quelli sanitari e di emergenza, garantendo l'imprescindibile protezione sanitaria dei passeggeri e degli addetti, anche attraverso l'adozione di drastiche limitazioni, mantenendo i livelli di safety delle operazioni di volo adeguati.

Quale misura di prima fase, con il Decreto n. 112 del 12/03/2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - di concerto con il Ministero della Salute - ha imposto il permanere della piena operatività di alcuni aeroporti nazionali, rimettendo alla valutazione dell'ENAC quella dei restanti scali, al fine di garantire i voli sanitari, di emergenza e quelli operati dagli Enti di Stato.

I gestori di tali ultimi aeroporti sono stati quindi chiamati da ENAC a stabilire le modalità di gestione operativa atte ad assicurare i servizi necessari richiesti, dando altresì evidenza che il livello delle risorse impiegate, nel rispetto delle restrizioni sanitarie, fosse adeguato al mantenimento dei requisiti di certificazione applicabili, anche in relazione al traffico residuo eventualmente previsto.

Nel mese di marzo 2020, sempre nell'ambito dell'applicazione del citato Decreto, l'ENAC ha effettuato una puntuale verifica del traffico previsto sugli aeroporti oggetto di limitazioni, al fine di consentire una rimodulazione del Servizio di soccorso e antincendio garantito dal C.N.VV.F., ridurre la presenza e gli spostamenti del personale dislocato presso gli scali, così da liberare risorse per le attività di soccorso dei Comandi locali dei VV.F., ivi compreso il supporto alla gestione dell'emergenza COVID-19.

Sono state quindi individuate le modalità attuative della riduzione del livello di protezione per il soccorso e l'antincendio fino alla 5ª categoria ICAO, in accordo alla normativa vigente e alle specificità della situazione emergenziale, assicurando, in caso di necessità, il ripristino della categoria mediante una procedura operativa di coordinamento tra il gestore aeroportuale e il Comando dei VV.F. competente per territorio. In esito all'applicazione di tali modalità è stato possibile ridurre il livello di protezione su 17 scali con la piena copertura del servizio di soccorso e l'antincendio al traffico ivi operante.

Tale attività, dettata dall'emergenza sanitaria, è stata effettuata nell'ambito del più ampio progetto di collaborazione che l'ENAC ha avviato con il C.N.VV.F. allo scopo di ridefinire, in conformità alle previsioni della normativa comunitaria, le categorie aeroportuali per l'antincendio e il soccorso, garantendo la gestione flessibile dei livelli di protezione in base alle esigenze di traffico presenti e future.

Le Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti

Il 18 maggio 2020 l'ENAC ha emanato la prima edizione delle Linee Guida, poi successivamente aggiornate, per la gestione del trasporto aereo nel rispetto delle nuove esigenze sanitarie sia nella fase dell'emergenza sia nelle successive. Con tali Linee Guida l'ENAC ha indicato ai gestori aeroportuali, agli equipaggi e agli addetti dell'intera filiera le azioni immediate per l'esercizio in sicurezza del traffico negli scali del Paese.

L'obiettivo è stato quello di contemperare la salute di passeggeri e addetti dell'intera filiera del trasporto aereo con le caratteristiche funzionali e operative sensibili, salvaguardando condizioni operative sostenibili e praticabilità dei servizi commerciali.

Cruciale è ancora oggi il recupero della fiducia dei passeggeri nel trasporto aereo.

Le Linee Guida sono state pensate nell'ottica della massima libertà e flessibilità di azione per il gestore dello scalo, misure efficaci per la specifica configurazione delle infrastrutture, per le caratteristiche del traffico e per le relative modalità operative.

Per i vettori sono state fornite indicazioni minime indispensabili, demandando agli stessi misure più specifiche calibrate sui propri modelli operativi.

Le Linee Guida sono articolate sui seguenti 8 capitoli e prevedono un'appendice relativa a Aviazione Generale, Avio superfici ed Eli-idrosuperfici:

- 1) Ambiti di applicabilità delle Linee Guida;
- 2) Prevenzione della diffusione del virus COVID-19;
- 3) Protezione negli scali del flusso dei passeggeri e dell'attività degli addetti aeroportuali;
- 4) Adeguamento delle operazioni in area Airside;
- 5) Cargo;
- 6) Cantieri e ditte esterne;
- 7) Comunicazione;
- 8) Modelli di soluzione delle criticità e strumenti.

Piano di implementazione del sistema EMAS per gli aeroporti commerciali

Nel 2020 è proseguita l'attività di ricerca avanzata su modelli previsionali quantitativi per l'esame degli eventi aeronautici occorsi in relazione ai volumi di traffico e ai dati meteorologici di lungo periodo. A seguito dell'individuazione delle strategie di mitigazione, ottenute mediante l'utilizzo di sistemi di arresto ingegnerizzati Engineered Materials Arresting System (EMAS) e della definizione dei criteri per lo sviluppo di un programma nazionale di installazione di tali sistemi sui principali aeroporti, è stata completata un'analisi specifica finalizzata al miglioramento della sicurezza delle piste degli aeroporti commerciali nazionali che presentano una Runway End Safety Area (RESA) inferiore ai 240 mt previsti dalla normativa ICAO ed EASA.

Attraverso le analisi del modello sviluppato dall'ENAC è stato definito un elenco di priorità nell'implementazione dei sistemi EMAS sugli aeroporti, basato sul prodotto di due indicatori normalizzati: il primo, determinato dal rapporto tra la lunghezza dell'area di sicurezza di fine pista e la lunghezza della pista di volo; il secondo, correlabile ai dati di traffico e, quindi, ai movimenti normalizzati rispetto al numero massimo di operazioni.

Il prodotto dei due indicatori ha consentito, con un modello di misura essenziale e calibrato sulle finalità del piano, di individuare l'indicatore di priorità relativo alla pista di ogni aeroporto commerciale italiano.

Attraverso tali evidenze, scaturite dalle corrispondenti analisi di priorità, si potrà definire il piano di implementazione nazionale, concretizzando l'azione ENS.001 prevista dallo State Plan for Aviation Safety (SPAS) dell'ENAC.

Collaudi e Agibilità delle infrastrutture di volo

I lavori di realizzazione delle opere pubbliche hanno subito un'inevitabile battuta d'arresto durante la prima fase della pandemia da COVID-19. Con la riapertura dei cantieri in corso e l'avvio di nuovi è ripresa anche la complessa attività istituzionale dell'Ente che, in esito agli accertamenti documentali e sul campo, consente la messa in esercizio e il collaudo delle opere aeroportuali. Pur registrando una flessione di circa il 50% rispetto all'anno precedente, nel corso del 2020 sono state incaricate 45 Commissioni per la Certificazione di agibilità e il Collaudo tecnico-amministrativo.

La gestione degli ostacoli e pericoli per la navigazione aerea

In tema di ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, nel 2020 sono proseguite le attività di predisposizione delle mappe delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti, di valutazione della compatibilità di ostacoli permanenti - ai fini del rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 709 del Codice della Navigazione - e di rilievo e mappatura degli ostacoli relativi agli scali non certificati.

In particolare si è proceduto con l'approvazione, la pubblicazione e il recepimento delle opposizioni delle Mappe di vincolo per gli aeroporti di Trieste Ronchi dei Legionari, Napoli Capodichino e Cuneo. Tali aeroporti si aggiungono a quelli, rappresentativi di oltre il 95% del traffico totale, per i quali si è già provveduto alla pubblicazione delle Mappe (Aosta, Alghero, Ancona, Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Comiso, Crotone, Genova, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Olbia, Palermo, Pescara, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Taranto, Torino, Treviso, Venezia e Verona).

In attuazione dei suddetti vincoli, per oltre 100 ostacoli permanenti si è provveduto a dare corso alle complesse istruttorie finalizzate alla valutazione della compatibilità con la navigazione aerea emanando i relativi provvedimenti di autorizzazione.

Con l'eccezione del periodo di prima fase della pandemia, è continuata l'attività di rilievo e mappatura degli ostacoli relativi agli aeroporti a gestione diretta ENAC, attuata tramite l'esecuzione di un appalto articolato in tutto il territorio nazionale su 16 siti distinti, che contempla il coinvolgimento di più figure professionali e l'impiego di tecniche innovative per la gestione dei dati tramite GIS.

Tale attività, finalizzata a migliorare i complessivi livelli di safety dell'aviazione generale, trova posto nell'ambito dello State Plan for Aviation Safety (SPAS) dell'ENAC attraverso l'azione ENO.001 e contribuisce in modo significativo al progetto in corso di revisione e aggiornamento di informazioni e dati pubblicati in AIP Italia.

L'IMPLEMENTAZIONE DELL'A-CDM

L'Airport Collaborative Decision Making "A-CDM" è una procedura operativa che, attraverso lo scambio di dettagliate e tempestive informazioni tra tutte le parti coinvolte (gestori aeroportuali, operatori aerei, Fornitori dei Servizi di assistenza a terra, Enti ATC e Network Manager Operations Centre di Eurocontrol), consente di incrementare l'efficienza e la puntualità delle operazioni d'aeroporto agendo sui processi di turn-round e pre-departure degli aeromobili.

I Piani di Volo e tutti i servizi relativi alla gestione dei voli in arrivo e in partenza vengono coordinati in un unico processo con ben definite responsabilità, procedure operative e milestone di avanzamento. L'intero processo è basato su una piattaforma informatica dedicata attraverso la quale le parti coinvolte effettuano il monitoraggio, la risoluzione degli allarmi e l'aggiornamento dei dati operativi di rispettiva competenza.

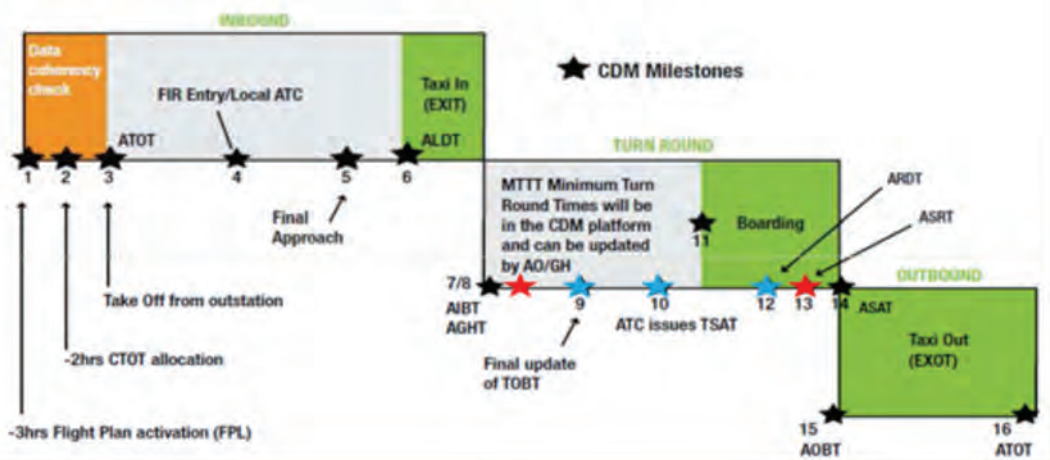
Uno dei principali obiettivi della procedura A-CDM è generare un Target Take Off Time (TTOT) quanto più accurato possibile per permettere di migliorare la pianificazione "en-route" e "sector" da parte dell'ATM europeo. L'obiettivo è raggiunto con l'implementazione di una serie di Departure Planning Information (DPI) inviati tramite la piattaforma

informatica al Network Manager Operations Centre (NMOC) di Eurocontrol collegando così l'aeroporto al sistema ATM europeo.

Con l'adozione della procedura si conseguono il potenziamento della prevedibilità degli eventi e l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse migliorando il flusso di traffico e la gestione della capacità aeroportuale.

L'implementazione della procedura avviene usualmente in due fasi, per ognuna delle quali è previsto un periodo di sperimentazione preliminare (trial operativo):

- Fase 1 - "Local A-CDM": applicazione della procedura senza l'invio automatico del TTOT al NMOC;
 - Fase 2 - "Full A-CDM": invio automatico dei messaggi DPI per il miglioramento dell'allocatione degli slot ATC.
- Nel corso del 2020 sono state completate con successo le Fasi 1 e 2 dell'implementazione dell'A-CDM sull'aeroporto di Bergamo che, dal 1° dicembre 2020, si aggiunge agli aeroporti nazionali "Full A-CDM" di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Milano Linate e Napoli.



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 attualmente 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Amministrazione responsabile della gestione degli interventi finanziati dal PAC, con un atto di convenzione ha attribuito all'ENAC il ruolo di Organismo Intermedio, trasferendo direttamente ed esclusivamente all'Ente la responsabilità propria dell'Autorità di Gestione (AdG) per la gestione degli interventi aeroportuali ammessi a finanziamento, ai sensi del Reg. (CE) n. 1083/2006.

In particolare l'ENAC, nell'esercizio delle funzioni dell'AdG svolge le attività connesse alle procedure di selezione, gestione, rendicontazione e monitoraggio finanziario, procedurale e fisico degli interventi ammessi a finanziamento, nonché al controllo sul corretto utilizzo delle risorse, assicurando un adeguato raccordo con l'Autorità di Gestione.

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.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Bari si tratta di interventi di riqualifica delle pavimentazioni dei raccordi C e D e dei piazzali di sosta degli aeromobili, dell'implementazione e installazione degli impianti di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) e l'adeguamento delle infrastrutture di volo al regolamento Runway End Safety Area (RESA) e prolungamento della pista.

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.

5 LA REGOLAZIONE ECONOMICA

117 Scheda 5.1
Le compagnie aeree nazionali

120 Scheda 5.2
Gli accordi aerei con Paesi extra UE

121 Scheda 5.3
La tutela del diritto alla mobilità

124 Scheda 5.4
Le gestioni aeroportuali

126 Scheda 5.5
I Contratti di Programma

Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

LE COMPAGNIE AEREE NAZIONALI

Il Reg. (CE) n. 1008/2008 (Regolamento), recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, stabilisce che l'attività aerea commerciale possa essere effettuata solo da imprese titolari di una licenza d'esercizio di trasporto aereo (licenza), ossia l'abilitazione che consente a un'impresa di effettuare attività di trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci.

Il Regolamento individua due tipologie di imprese, quelle che operano con aeromobili con più di 19 posti o con massa massima al decollo superiore a 10 tonnellate (vettori c.d. di categoria A) e quelle che operano con aeromobili con meno di 20 posti o con massa massima al decollo inferiore a 10 tonnellate (vettori c.d. di categoria B) e definisce i requisiti organizzativi ed economico-finanziari ai fini del rilascio e del successivo mantenimento della licenza.

Il rilascio costituisce il provvedimento finale di un processo che comprende sia le verifiche amministrative ed economico-finanziarie, sia quelle tecnico-operative effettuate dalla Direzione Operazioni ENAC territorialmente competente. L'attività di vigilanza e verifica condotta sull'esistenza dei predetti requisiti è finalizzata ad assicurare il regolare svolgimento dei servizi di trasporto aereo. L'art. 5, in particolare, definisce le condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza applicabili sia alle imprese di categoria A sia a quelle di categoria B.

L'idoneità organizzativa ed economico-finanziaria del vettore, infatti, è condizione necessaria ai fini della sicurezza delle operazioni e della capacità di far fronte agli impegni assunti nei confronti degli utenti in accordo a quanto

previsto dalla normativa citata. Nel corso del 2020 l'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, che riguarda la sospensione e la revoca delle licenze di esercizio, è stata oggetto di modifica temporanea, da parte della Commissione europea, in considerazione delle ripercussioni della pandemia da COVID-19 che ha colpito tutti i settori economici.

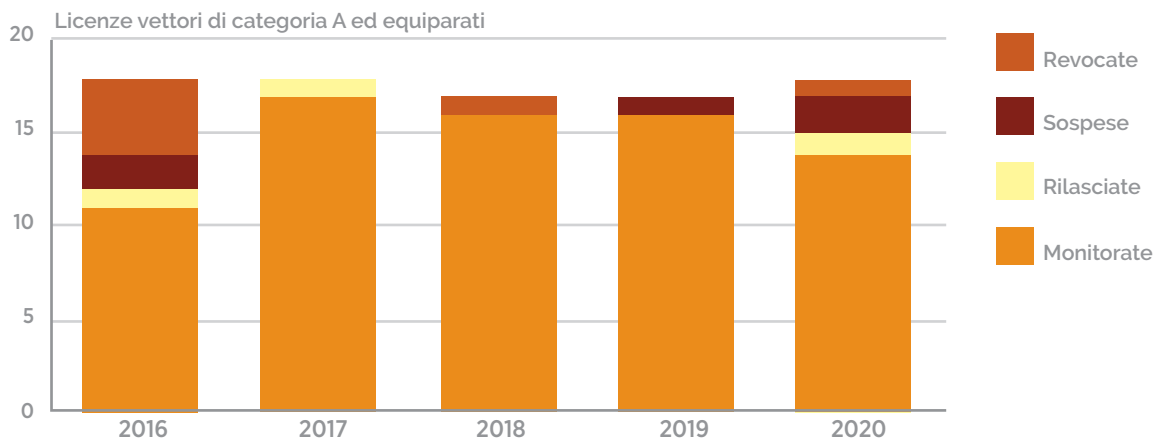
In particolare, in deroga a quanto previsto dall'art. 9 comma 1, è stata prevista la possibilità, per le Autorità nazionali dell'aviazione civile europee, di non sospendere la licenza purché tale decisione non pregiudichi la sicurezza e sussista la realistica prospettiva di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro i successivi 12 mesi.

Vettori di categoria A

I vettori di categoria A, al fine di consentire all'ENAC di effettuare la valutazione sulla sussistenza delle condizioni del rilascio della licenza, nonché di quelle per il mantenimento della stessa, trasmettono con cadenza mensile o trimestrale, in funzione delle specificità riscontrate in capo agli operatori, i modelli con i propri dati economici, finanziari e operativi.

Tali modelli costituiscono uno strumento di monitoraggio più attuale ed esaustivo rispetto al solo bilancio certificato acquisito, nella prassi, nella seconda metà dell'anno successivo all'esercizio finanziario di riferimento. Nel grafico seguente, relativa al periodo 2016 - 2020, è mostrato l'andamento dell'attività di vigilanza svolta dall'ENAC.

Attività ENAC periodo 2016-2020



Nota: dal 2018 è stata considerata anche l'attività di monitoraggio svolta in riferimento ai vettori di categoria B equiparati (il cui fatturato supera i 3 milioni di euro annui e che effettuano attività HEMS).

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.

Flotta vettori di categoria A

Nella tabella seguente viene riportato il numero complessivo degli aeromobili in flotta (proprietà/dry lease) impiegati dai vettori aerei nazionali che, a fine 2020, conta

151 velivoli rispetto ai 183 del 2019.

Dalla tabella emerge che le compagnie nazionali continuano a essere attestate sul medio raggio.

Frotte 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	-
Subtotale	32	107	44	31	86	34
Totale	183			151		

* Licenza di esercizio rilasciata nel 2020.

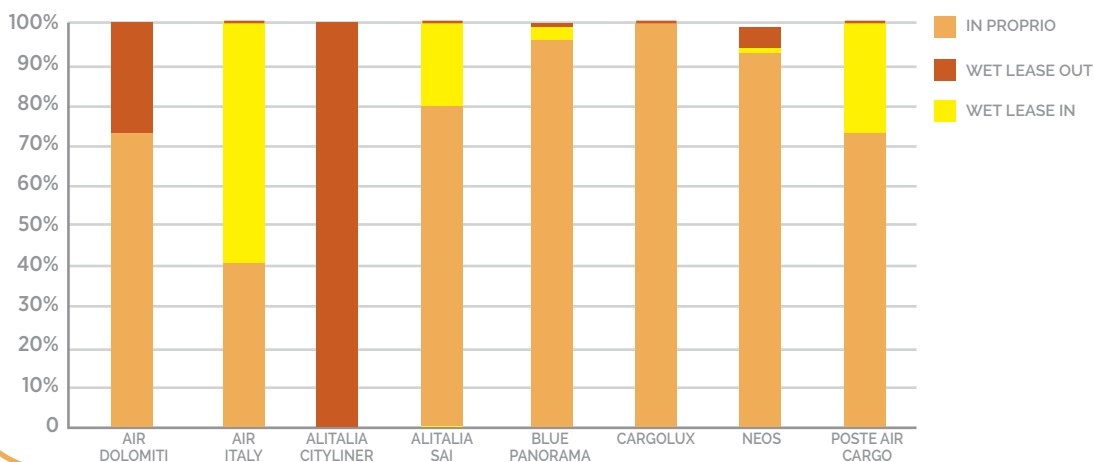
ATTIVITÀ DI VOLO DEI VETTORI DI CATEGORIA A

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

Il Regolamento, all'art. 5 punto 3, stabilisce che per le imprese cosiddette di categoria B, i requisiti economico-finanziari si intendono soddisfatti se il capitale netto è pari o superiore a 100.000 euro.

L'Autorità dell'aviazione civile tuttavia può, ai sensi del Regolamento, applicare gli stessi requisiti richiesti per le imprese di categoria A a un'impresa che intende effettuare servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di euro l'anno.

L'ENAC, nell'ambito della propria attività, per ragioni di opportunità ed efficacia dell'azione amministrativa, ha dato ap-

plicazione alla citata facoltà di cui al Regolamento. In particolare, considerato che i vettori di categoria B con un volume di affari superiore ai 3 milioni di euro rappresentavano una buona parte dei vettori certificati, ha stabilito di circoscrivere l'applicazione del suddetto requisito ai vettori che effettuano attività HEMS (Helicopter Emergency Medical Service).

Flotta vettori di categoria B equiparati

Come evidenziato nel grafico di seguito riportato, gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2020 dai vettori di categoria B equiparati sono complessivamente 101, di cui 99 ad ala rotante e 2 ad ala fissa.

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

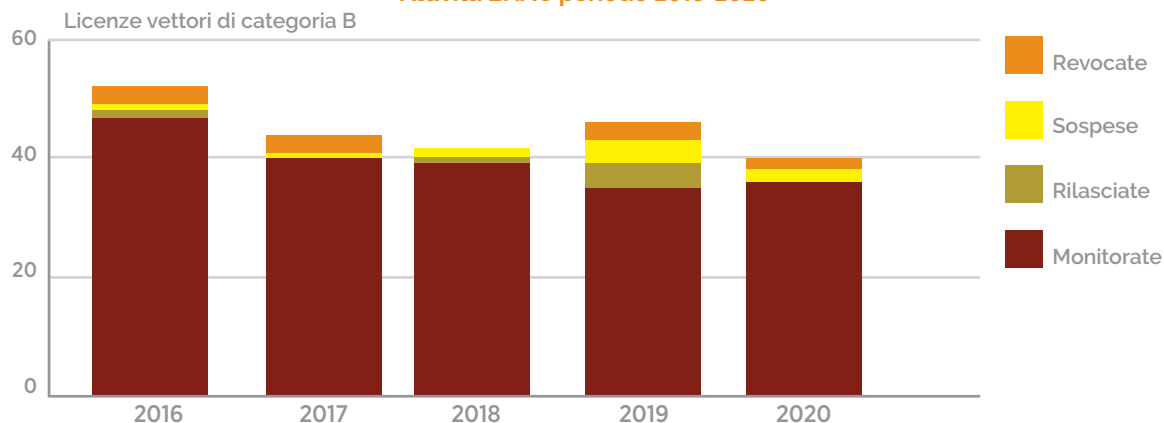


Vettori di categoria B

Il grafico seguente, relativo al periodo 2016-2020, mostra l'attività condotta dall'ENAC volta alla verifica dei requisiti previsti dal Reg. (CE) n. 1008/2018 per il rilascio e il mantenimento della licenza di esercizio di trasporto aereo

in capo ai vettori aerei 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).

Attività ENAC periodo 2016-2020



Flotta vettori di categoria B

Come evidenziato di seguito, gli aeromobili complessivamente impiegati a fine 2020 dai vettori di

categoria B, nello svolgimento dell'attività di trasporto aereo, 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

Sviluppo dei diritti di traffico e della connettività del Paese

Il trasporto aereo a livello globale nel 2020 è stato segnato dalla crisi COVID-19 che ha determinato il crollo dei viaggi internazionali e nazionali con gravi ripercussioni sull'intera industria aeronautica e sull'indotto.

La crisi ha riguardato sia il mercato interno all'UE, liberalizzato dal Reg. (CE) n. 1008/2008, sia i collegamenti con Paesi extra UE, definiti da accordi bilaterali. Rispetto al trend dell'ultimo decennio, connotato da esigenze di apertura e di sviluppo della connettività, il 2020 ha infatti registrato una riduzione del numero di accordi bilaterali.

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.

Servizi aerei commerciali - Autorizzazioni operative in favore di vettori aerei

Le Autorizzazioni operative e i 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 schedulati vengono autorizzati sulla base del Regolamento ENAC sui servizi non schedulati che si effettuano su rotte extra europee.

Tali provvedimenti implicano una serie di controlli relativi a security, safety e assicurativi ai quali il vettore è tenuto per le attività operative di natura commerciale.

L'attività di controllo e il monitoraggio delle condizioni di operabilità dei vettori Third Country, condotta dall'ENAC in cooperazione con l'EASA (Regolamento UE n. 452/2014), mirano a garantire la sicurezza dei voli e l'Approvazione tecnica emessa costituisce una condizione preliminare all'avvio della procedura di Accreditamento di vettori di Paesi terzi, nonché al successivo rilascio di permessi operativi. La collaborazione sull'intera procedura è svolta con un approccio spedito ai controlli documentali di competenza ENAC per il rilascio, il mantenimento e il monitoraggio degli Accredamenti e delle Autorizzazioni emesse. Nel 2020, l'ENAC ha svolto le procedure di approvazione dei programmi stagionali delle compagnie aeree per l'intero anno. Tali programmi, relativi a 9 compagnie nazionali e stabilite Italia, 40 con licenza rilasciata da Stati membri UE, e circa 100 operatori designati da Paesi extra UE, hanno subito di fatto prima forti limitazioni (e arresti) durante i primi mesi di pandemia e successivamente una parziale ripresa a decorrere dal mese di giugno.

L'ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE (SLOT)

L'ENAC svolge funzioni di monitoraggio sull'applicazione Regolamento UE relativo all'assegnazione di slot negli aeroporti della Comunità (Reg. (CEE) n. 95/1993 e s.m.i.), in base al quale l'effettuazione di voli privi di slot o operati in difformità dello slot assegnato dà luogo a violazioni amministrative sanzionabili.

L'Ente ha inoltre il compito di riservare slot in favore dei vettori esercenti le rotte in continuità territoriale con Sardegna, Sicilia e Isola d'Elba e ha continuato a supportare i vettori nazionali presso le Autorità estere per problematiche inerenti la concessione degli slot.

Nel 2020, anno caratterizzato dalla forte contrazione delle attività di volo a causa della pandemia, tale materia è stata considerata a livello UE per consentire ai vettori aerei il mantenimento degli slot pur in assenza di utilizzo degli stessi, in deroga al principio dello "use it or lose it".

A riguardo, va richiamato il Reg. (UE) n. 2021/250 che modifica il Reg. (CEE) n. 95/93 del Consiglio, per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti dell'UE causa COVID-19. Tale Regolamento ha ridotto la percentuale dell'utilizzo delle bande orarie da parte dei vettori nella stagione di traffico dall'80% al 50%, dando inoltre la possibilità di restituire un certo numero di bande orarie prima dell'inizio della stagione Summer 2021, alle quali viene riconosciuta automaticamente la storicità.

LA TUTELA DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ

Tutela del diritto alla mobilità e diritto di sciopero

Nel rispetto della L. n. 146/1990 sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, della L. n. 83/2000 e della Delibera della Commissione di garanzia n. 14/387 del 13 ottobre 2014, l'ENAC ha continuato a svolgere il delicato compito di individuare i "servizi minimi indispensabili" all'utenza durante le astensioni. L'ENAC è l'unico soggetto istituzionalmente e tecnicamente deputato a predisporre il piano dei servizi pubblici essenziali in caso di sciopero nel settore del trasporto aereo e pertanto a dare attuazione al contemperamento del diritto alla mobilità e del diritto di sciopero, parimenti previsti dalla Carta Costituzionale.

In caso di sciopero proclamato dal personale che opera nell'aviazione civile (controllori di volo, piloti, assistenti di volo, tecnici di volo, personale di terra, personale tecnico addetto alle manutenzioni, dipendenti delle compagnie aeree e delle società di gestione), l'ENAC individua i collegamenti minimi da garantire per limitare i disagi ai cittadini e per assicurare il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali, generi di prima necessità e merci necessarie per il rifornimento delle popolazioni e per la continuità delle attività produttive ritenute indispensabili. Inoltre, durante le azioni di sciopero, agisce per la risoluzione di criticità relative alle procedure operative in coordinamento con ENAV ed Eurocontrol relativamente alla rapida e contestuale risoluzione di problematiche riguardanti la chiusura dello spazio aereo italiano allo scopo di limitare i disagi nel rispetto del diritto di sciopero. Attraverso una parziale revisione di alcune disposizioni

contenute nella Regolamentazione provvisoria, Delibera n. 14/387 (Art. 24, punto 3), la Commissione di garanzia ha previsto di determinare una più funzionale individuazione dei voli da garantire da parte di ENAC tramite un coordinamento tra la struttura centrale e le strutture periferiche in caso di sovrapposizione di scioperi.

Nel 2020 sono stati emessi 13 elenchi di voli da assistere in occasione di scioperi nazionali ed è stata svolta la valutazione dei programmi dell'attività di volo presentati dalle compagnie aeree assicurando ai passeggeri 185 voli garantiti.

La salvaguardia del principio della continuità territoriale

L'ENAC, in sinergia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni interessate, a salvaguardia del principio della continuità territoriale e nel rispetto delle previsioni contenute nel Reg. (CE) n. 1008/2008, pone in essere tutti i passaggi necessari affinché vengano garantiti i collegamenti aerei dei territori "disagiati" con i centri nevralgici del Paese.

A tal fine, con gare europee, l'Ente seleziona i vettori che opereranno in esclusiva i collegamenti aerei sottoposti al regime degli oneri di servizio pubblico, con compensazione finanziaria. Nel caso dei collegamenti onerati sardi i vettori sono selezionati, in base alla vigente normativa, direttamente dalla Regione Autonoma della Sardegna.

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO GARANTITI NEL 2020

Regione Siciliana

Rotte:

Pantelleria - Trapani e viceversa
Pantelleria - Palermo e viceversa
Pantelleria - Catania e viceversa
Lampedusa - Palermo e viceversa
Lampedusa - Catania e viceversa

La società danese Danish Air Transport, aggiudicataria della gara per l'esercizio dei servizi aerei onerati dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2021 - G.U.U.E. C 441 del 22 dicembre 2017 - nel 2020 ha operato i collegamenti onerati imposti dal D.M. n. 550 del 28 novembre 2017 - G.U.R.I. n. 299 del 23 dicembre 2017. Successivamente all'emanazione da parte del Governo italiano di provvedimenti limitativi della mobilità dei cittadini ai fini del contenimento dell'epidemia da COVID-19, la Società è stata autorizzata a operare minori frequenze rispetto a quelle previste dal decreto di imposizione.

Regione Siciliana

Rotte:

Comiso - Roma Fiumicino e viceversa
Comiso - Milano Linate e viceversa

Gli esiti della Conferenza di Servizi per definire il regime di continuità territoriale con decorrenza 1° agosto 2020 sono stati trasferiti nel D.M. n. 69 del 12 febbraio 2020 (G.U.R.I. n. 86 del 31 marzo 2020).

La data di entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico e i termini della successiva gara sono stati posticipati, al 1° novembre 2020, dal D.M. n. 213 del 26 maggio 2020 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 145 del 9 giugno 2020), anche a causa della diffusione della pandemia da COVID-19 che ha comportato provvedimenti limitativi della mobilità dei cittadini.

A causa del protrarsi della situazione legata alla diffusione della pandemia, con D.M. n. 574 del 16 dicembre 2020, la data di entrata in vigore degli oneri è stata nuovamente posticipata al 18 dicembre 2020.

La gara è stata aggiudicata alla società Alitalia-SAI in a.s. per il periodo 18 dicembre 2020 - 31 ottobre 2023.

Rotte:

Trapani - Ancona e viceversa
Trapani - Brindisi e viceversa
Trapani - Napoli e viceversa
Trapani - Parma e viceversa
Trapani - Perugia e viceversa
Trapani - Trieste e viceversa

Gli esiti della Conferenza di Servizi per definire il regime di continuità territoriale con decorrenza 15 luglio 2020 sono stati trasferiti nel D.M. n. 2 dell'8 gennaio 2020 (G.U.R.I. n. 36 del 13 febbraio 2020).

La data di entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico e i termini delle successive gare sono stati posticipati, al 1° novembre 2020, dal D.M. n. 214 del 26 maggio 2020 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 146 del 10 giugno 2020), anche a causa della diffusione della pandemia da COVID-19 che ha comportato provvedimenti limitativi della mobilità dei cittadini.

A causa del protrarsi della situazione legata alla diffusione della pandemia, con D.M. n. 575 del 16 dicembre 2020 la data di entrata in vigore degli oneri è stata nuovamente posticipata al 18 dicembre 2020.

Per il periodo 18 dicembre 2020 - 31 ottobre 2023, i servizi aerei sulle rotte da e per Ancona, Perugia e Trieste sono stati aggiudicati alla società bulgara Tayan jet mentre i servizi aerei sulle rotte da e per Brindisi, Napoli e Parma sono stati aggiudicati alla società spagnola Albastar.

Regione Toscana

Rotte:

Elba - Firenze e viceversa
Elba - Pisa e viceversa
Elba - Milano Linate e viceversa

La società ceca Silver Air, aggiudicataria della gara per l'esercizio dei servizi aerei onerati dal 1° febbraio 2020 al 31 gennaio 2023 - G.U.R.I. 5ª Serie speciale - Contratti pubblici - n. 105 del 6 settembre 2019 - nel 2020 ha operato i collegamenti onerati imposti dal D.M. n. 346 del 2 agosto 2019 - G.U.R.I. n. 193 del 19 agosto 2019.

Successivamente all'emanazione da parte del Governo italiano di provvedimenti limitativi della mobilità dei cittadini ai fini del contenimento dell'epidemia da COVID-19, la società è stata autorizzata a operare minori frequenze rispetto a quelle previste dal decreto di imposizione.

Regione Calabria

Rotte:

Crotone - Roma Fiumicino e viceversa
Crotone - Torino e viceversa
Crotone - Venezia e viceversa

Nella seconda metà del 2020 si è svolta la Conferenza di Servizi per definire il regime di continuità territoriale sulle tre rotte con decorrenza 1° febbraio 2021. Le note informative della Commissione europea, riguardanti l'entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico e i bandi di gara sono state pubblicate nella GUUE, rispettivamente, serie C 274 del 19 agosto 2020 e serie C 344 del 16 ottobre 2020. Nessun vettore ha presentato offerta entro il termine di scadenza per la presentazione delle stesse (18 dicembre 2020) pertanto le gare sono andate deserte.

Regione Autonoma della Sardegna

Rotte:

Alghero - Milano Linate e viceversa
Alghero - Roma Fiumicino e viceversa
Cagliari - Milano Linate e viceversa
Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa
Olbia - Milano Linate e viceversa
Olbia - Roma Fiumicino e viceversa

Dal 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale e il reperimento delle risorse finanziarie per la medesima sono in capo alla Regione Autonoma della Sardegna. Nel corso del 2020, nelle more della definizione di un nuovo regime di continuità territoriale, la società Alitalia - SAI in a.s. ha operato, in virtù di proroga delle Convenzioni stipulate con la Regione Autonoma della Sardegna, le rotte da Cagliari e Alghero per Roma Fiumicino e Milano Linate, secondo l'imposizione contenuta nel D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 (G.U.U.E. C 104 del 10 aprile 2013) modificato dal D.M. n. 133 del 21 aprile 2013 (G.U.R.I. n. 95 del 23.04.2013). I servizi aerei da Olbia per Roma Fiumicino e Milano Linate sono stati operati dalla società Air Italy fino al 16 aprile 2020 in virtù dell'accettazione, senza compensazione, presentata nel 2019, e dalla società Alitalia-SAI in a.s. a partire dal 17 aprile 2020, a seguito di una procedura di emergenza promossa dalla Regione per assicurare il proseguimento dei servizi aerei onerati senza soluzione di continuità, nelle more della definizione di un nuovo regime di continuità territoriale.

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

Nel 2020 l'ENAC ha continuato, pur in un contesto di liberalizzazione del settore, a garantire il diritto alla mobilità attraverso la vigilanza sul corretto svolgimento dei servizi aerei onerati verso le aree insulari e periferiche.

Nel 2020 per la continuità territoriale:

- spesi **9.894.826,98** euro di finanziamento statale;
- svolte **2 Conferenze di Servizi**;
- svolte **9 gare** per l'affidamento in esclusiva dei servizi aerei onerati;
- effettuati **42 interventi** per garantire la corretta applicazione delle convenzioni;
- assicurati **5.377 voli** con finanziamenti statali;
- trasportati **150.585 passeggeri** con finanziamenti statali.

LE GESTIONI AEROPORTUALI

Aeroporti commerciali - Monitoraggio delle società di gestione aeroportuale

La concessione aeroportuale di gestione totale riguarda la gestione, la progettazione, la realizzazione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali costituenti il sistema aeroportuale.

Il contesto normativo di riferimento ha previsto distinti regimi di affidamento della gestione totale, a seconda che le società affidatarie fossero già titolari di affidamento per leggi speciali, ovvero risultassero già titolari del cosiddetto diritto di insistenza, riconoscibile nei confronti del gestore parziale, anche precario, oppure società di nuova costituzione individuate all'esito di una procedura a evidenza pubblica.

Attualmente il sistema aeroportuale nazionale, aperto al traffico commerciale, è costituito da 32 società concessionarie.

Nel mese di ottobre 2020, la società Forlì Airport, aggiudicataria della procedura selettiva per l'affidamento della gestione dell'aeroporto di Forlì, ha inaugurato la ripresa delle attività di volo sullo scalo forlivese.

Gli aeroporti di Grosseto, Bolzano e Oristano presentano una condizione di status di gestore aeroportuale parziale precario, in attesa della definizione delle attuali istruttorie in corso. Con l'affidamento delle concessioni aeroportuali l'ENAC verifica il corretto adempimento degli obblighi convenzionali assunti dalle società di gestione aeroportuale. A tal riguardo l'Ente, nel corso del 2020, ha proseguito nel monitoraggio sistematico economico-finanziario dei gestori e ha curato, nei casi espressamente previsti dalla convenzione di gestione totale, l'istruttoria per l'eventuale adozione dei provvedimenti di revoca o decadenza dalla concessione di gestione totale.

Ai fini del corretto adempimento degli obblighi concessori, l'ENAC assicura altresì, in applicazione della Convenzione stipulata con i servizi ispettivi della Ragioneria generale dello Stato, lo svolgimento di apposite verifiche ispettive sulle società di gestione aeroportuale, effettuate in collaborazione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). Nel 2020 tuttavia le attività sono state temporaneamente sospese a seguito della situazione emergenziale da COVID-19.

Aeroporti di Aviazione Generale

Gli aeroporti di Aviazione Generale sono destinati ad acco-

gliere attività di carattere sportivo e turistico, di addestramento e formazione, servizi di lavoro aereo, soccorso aereo, emergenza sanitaria, supporto alla protezione civile, attività scientifica e di sperimentazione, operazioni di business aviation, inclusi i servizi di aerotaxi e ogni altra attività compatibile con la peculiare vocazione aeroportuale.

Tali aeroporti rappresentano per il territorio uno strumento essenziale per assicurare la prosecuzione di attività aeronautiche di significativo interesse per la collettività.

L'ENAC, al fine di garantire l'operatività in sicurezza di tali infrastrutture aeroportuali e tutelare l'interesse pubblico, con il Regolamento Affidamento Aeroporti Demaniali per l'Aviazione Generale, ne ha disciplinato l'assegnazione in concessione ventennale attraverso procedure selettive ad evidenza pubblica.

Nel corso del 2020 è stato disposto l'affidamento dell'aeroporto di Novi Ligure alla società Homo Volants Srl e sono proseguite le procedure di gara inerenti gli affidamenti degli aeroporti di Padova e Vercelli.

Handling

Per handling si intende l'insieme dei servizi svolti in aeroporto finalizzati a fornire assistenza a terra a terzi o in autoproduzione (self handling).

Per svolgere l'attività di handling è necessario acquisire la relativa certificazione da parte dell'ENAC, in conformità con la verifica del rispetto dei requisiti di cui all'art. 13 del D. Lgs. n. 18/99. Nella specifica, allegata al certificato, sono individuati gli aeroporti e le categorie di attività di cui all'allegato A) del D. Lgs. n. 18/99 per le quali l'operatore ha dimostrato di possedere tutti i requisiti: idonee risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative. Pertanto, molti operatori certificati risultano operare su più scali.

Servizi di assistenza a terra (handling):

- amministrativa a terra e supervisione;
- passeggeri;
- bagagli;
- merci e posta;
- operazioni in pista;
- pulizia e servizi di scalo;
- carburante e olio;
- manutenzione dell'aereo;
- operazioni aeree e gestione degli equipaggi;
- trasporto a terra;
- ristorazione "catering".

Monitoraggio

Il monitoraggio del mercato dell'handling assolve le previsioni normative di cui all'art. 17 del D. Lgs. n. 18/99 e all'art. 50 della L. n. 99/2009.

Liberalizzazione

L'ENAC ha continuato la propria attività di vigilanza tesa a garantire l'effettiva concorrenzialità del mercato dell'handling. La Direttiva 96/67 della Comunità europea (recepita in Italia con il D. Lgs. n. 18/99) ha introdotto, infatti, un'articolata serie di precetti a presidio del principio di concorrenza nel mercato dei servizi di assistenza a terra.

La disciplina prevede, tuttavia, di introdurre limitazioni e deroghe alla regola concorrenziale, per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità, allo spazio disponibile dell'aeroporto.

Limitazioni

Il crollo del traffico aereo registrato nel 2020 ha comportato la temporanea sospensione delle attività istruttorie svolte dall'ENAC.

REVISIONE DEL REGOLAMENTO CERTIFICAZIONE DEI PRESTATORI DI SERVIZI AEROPORTUALI DI ASSISTENZA A TERRA

L'ENAC ha avviato nel 2020 la revisione del regolamento in materia di handling risalente al gennaio 2018.

La bozza del nuovo testo del Regolamento è stata pubblicata per la consultazione sul sito istituzionale dell'Ente, al fine di consentire a tutti i soggetti interessati esterni di fornire commenti e/o osservazioni entro la data del 7 dicembre 2020, termine successivamente prorogato al 7 gennaio 2021.

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.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva sullo stato dell'arte dei Contratti di Programma ex D.L. 133/2014.

Contratti di Programma ai sensi della L.164/2014 e ss.mm.

Secondo periodo regolatorio

Società di gestione	Aeroporto	Primo Periodo Regolatorio		Secondo Periodo Regolatorio			Data di sottoscrizione del Contratto
		1° Periodo regolatorio	Data di sottoscrizione del Contratto	2° Periodo regolatorio	Nulla osta tecnico ENAC su Piano Interventi / Qualità/ Ambiente	Richiesta Rimodulazione Piano interventi Post effetti Covid	
Toscana Aeroporti SpA	Firenze	2015-2018	09/10/2015	2019-2022	SI	SI	In attesa
Toscana Aeroporti SpA	Pisa	2015-2018	09/10/2015	2019-2022	SI	SI	
AdB SpA	Bologna	2016-2019	19/02/2016	2020-2023	SI	SI	
GESAC SpA	Napoli	2016-2019	24/02/2016	2020-2023	NO	-	
GEASAR SpA	Olbia	2015-2018	11/03/2016	2019-2022	SI	SI	
GESAP SpA	Palermo	2016-2019	08/07/2016	2020-2023	SI	SI	
SAGAT SpA	Torino	2016-2019	11/07/2016	2020-2023	SI	NO	
Aeroporti Friuli Venezia Giulia SpA	Trieste	2016-2019	14/07/2016	2020-2023	SI	SI	
Aeroporto di Genova SpA	Genova	2016-2019	20/07/2016	2020-2023	SI	NO	
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA	Verona	2016-2019	29/11/2016	2020-2023	SI	SI	
SOGAER SpA	Cagliari	2016-2019	15/05/17	2020-2023	SI	SI	
SACBO SpA	Bergamo	2017-2020	04/07/17	2021- 2024	NO	-	
SACAL SpA	Lamezia	2016-2019	11/07/17	2020-2023	NO	-	
SAC SpA	Catania	2017-2020	01/03/18	2021- 2024	NO	-	
SO.GE.A.P. SpA	Parma	2018-2021	22/05/19	2022-2025	-	-	

Primo periodo regolatorio

Società di gestione	Aeroporto	1° Periodo regolatorio	Nulla osta tecnico ENAC su Piano Interventi / Qualità/ Ambiente	Data di sottoscrizione del Contratto
Aeroporti di Puglia SpA	Aeroporti Pugliesi	2019-2022	SI	In attesa
Aer Tre SpA	Treviso	2019-2022	SI	
AERDORICA SpA	Ancona	2020-2023	SI	

Ulteriore elemento di novità, che ha investito l'assetto regolatorio del comparto aeroportuale nel corso del 2020, è stata la conclusione del procedimento di revisione dei Modelli tariffari, con Delibera n. 136 del 16/07/2020 dell'ART la cui applicazione decorrerà dal 1° luglio 2021.

L'attuazione della nuova disciplina regolatoria, distinta per aeroporti nazionali aventi un traffico aereo commerciale superiore o inferiore a un milione di passeggeri annui, riguarderà anche i Contratti di Programma in deroga.

Alla luce di quanto disposto dalla L. n. 37 del 3 maggio 2019, che ha esteso l'ambito delle competenze regolatorie dell'ART anche ai Contratti di Programma in deroga, i nuovi Modelli tariffari prevedono, infatti, nelle disposizioni transitorie e finali, che le aggiornate misure di regolazione economica sono suscettibili di applicazione anche ai Contratti in deroga, attraverso la sottoscrizione di Atti Aggiuntivi.

Nelle stesse disposizioni l'ART precisa, altresì, che le funzioni di vigilanza, di cui all'art. 80 del D.L. n. 1/2012, sono esercitate dall'Autorità su tali Contratti, a decorrere dalla data di entrata in vigore della L. n. 37/2019, anche con riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati, nonché alle procedure di risoluzione delle controversie a esse connesse.

In attuazione di tale quadro normativo e regolamentare, l'Ente ha avviato le attività istruttorie finalizzate alla stesura degli Atti Aggiuntivi, volti ad armonizzare e integrare le vigenti misure di regolazione economica contenute nei Contratti di Programma in deroga con la disciplina regolatoria dei Modelli tariffari, nel rispetto dei principi declinati dal decreto liberalizzazioni.

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.

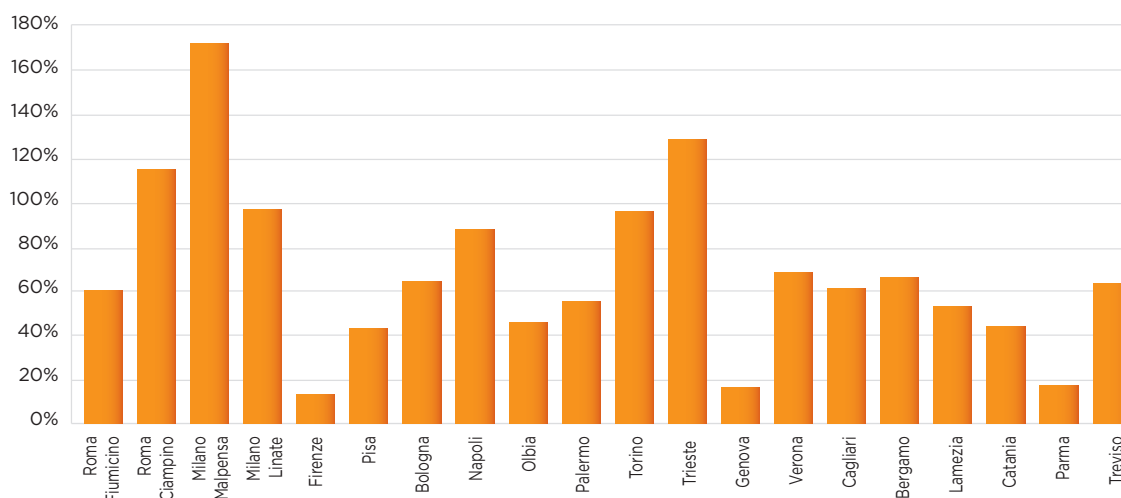
Investimenti monitorati (consuntivo 2019)

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

Nel grafico che segue è data evidenza, per singolo scalo, della percentuale di realizzazione degli investimenti pianificati per l'annualità 2019, in esito all'attività di monitoraggio.

A livello nazionale risulta, mediamente, una percentuale di realizzazione degli interventi pianificati ex ante pari a circa il 70%.

% di Realizzazione Investimenti Programmati Monitoraggio - Consuntivo 2019



Al fine di potenziare e diversificare le attività di vigilanza sugli impegni assunti dai gestori nei rispettivi Contratti di Programma in tema di sviluppo infrastrutturale, l'ENAC ha svolto specifiche attività di Audit sull'attuazione degli investimenti, presso gli aeroporti di Venezia, Milano Linate - Malpensa, Napoli e Cagliari.

Tali attività hanno riguardato aspetti economici sostanziali afferenti gli importi dei lavori consuntivati e autorizzati, ma anche elementi più strettamente procedurali connessi alla regolarità della documentazione contrattuale e alle modalità di affidamento di lavori e servizi.

I Contratti di Programma prevedono, infatti, che le dichiarazioni attestanti lo stato di realizzazione degli interventi pianificati possano formare oggetto di specifiche verifiche che l'ENAC si riserva di condurre, anche a campione.

Attività di vigilanza sui corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune ed uso esclusivo

Ai sensi del D. Lgs. n. 18/99 relativo al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra in ambito comunitario, l'ENAC è deputato a espletare l'attività di vigilanza tariffaria sulle infrastrutture centralizzate, sui beni ad uso comune e su quelli offerti in uso esclusivo, affinché i corrispettivi applicati all'utenza siano pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

A tal fine l'Ente ha svolto, nel 2020, la vigilanza sui corrispettivi per l'attività di stoccaggio e distribuzione del carburante esercitata, presso gli scali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, rispettivamente dalle società Seram SpA e Disma SpA.

Per gli aeroporti di Roma e Milano, la regolazione economica dei corrispettivi di stoccaggio carburante esula dall'ambito di applicazione dei Contratti di Programma in deroga in quanto, su tali aeroporti, le infrastrutture centralizzate dedicate allo stoccaggio del carburante, appartengono e sono gestite interamente da società terze - altamente specializzate nel settore del carburante - sulla base di rapporti di subconcessione.

I contratti di subconcessione, le cui scadenze erano fissate al 31/12/2020 per la Disma e al 31/03/2021 per la Seram, sono stati prorogati dalle società di gestione con l'indirizzo favorevole dell'ENAC, per un periodo di ulteriori tre anni, in considerazione dei gravi effetti economici prodotti dal consistente calo del traffico legato alla pandemia da COVID-19.

Vigilanza sulle tariffe dei servizi di assistenza a terra e sui corrispettivi per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

Per quanto concerne i corrispettivi per l'assistenza ai PRM e le tariffe di handling in monopolio, la Direttiva comunitaria 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, ne ha disposto, espressamente, l'esclusione dal proprio ambito di applicazione, in quanto già preesistente una specifica normativa di matrice comunitaria: la Direttiva 96/67/CE del 15/10/1996 per quanto concerne le attività di assistenza a terra e il Reg. (CE) n. 1107/2006 per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM).

Considerando l'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva "diritti", la vigilanza tariffaria su tali attività permane, pertanto, una esclusiva prerogativa dell'Ente, restando al di fuori del novero delle competenze trasferite all'ART in materia di regolazione.

Nel 2020 l'ENAC ha provveduto all'aggiornamento, a valere sull'annualità 2021, dei corrispettivi PRM degli scali di Roma, Milano, Venezia, Bergamo, Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo, Torino, Pisa, Firenze, Trieste, Verona, Cagliari, Catania, Treviso, Olbia e gli aeroporti pugliesi Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La crisi del traffico aereo, connessa all'epidemia COVID e alle conseguenti restrizioni alla libera circolazione delle persone, ha indotto un gran numero di aeroporti a mantenere stabili i livelli tariffari relativi all'assistenza PRM, in modo da non gravare ulteriormente sulla ripresa del sistema.

In materia di tariffe per l'assistenza a terra, l'ENAC ha portato a termine l'attività istruttoria per l'aggiornamento della tariffa per il servizio di deghiacciamento (de-icing) aeromobili presso lo scalo di Verona, cui ha fatto seguito, ai sensi dell'19 del D. Lgs. n. 18/1999, l'emanazione del decreto di approvazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, n. 3 del 7/01/2021.

Anche per l'aeroporto di Bolzano è stata conclusa l'istruttoria per l'aggiornamento del tariffario relativo ai servizi di handling prestati sullo scalo e trasmessa al Ministero dei Trasporti, cui compete formalmente l'approvazione con decreto.

Vigilanza sulle tariffe di navigazione aerea

Oltre alla funzione di vigilanza e di regolazione economica sui corrispettivi applicati dai gestori aeroportuali per i servizi offerti in regime di esclusiva, l'ENAC in qualità di Autorità nazionale di vigilanza per tutto ciò che concerne la gestione e la regolazione dello spazio aereo, svolge anche

attività di programmazione e di verifica annuale delle tariffe dei servizi di navigazione aerea applicate dall'ENAV, a livello sia nazionale sia sovranazionale.

L'ENAC ha effettuato, pertanto, l'istruttoria annuale per la determinazione delle tariffe di terminale di terza fascia, la cui regolamentazione è disciplinata a livello nazionale, e ha realizzato il monitoraggio periodico delle tariffe di rotta e di terminale di prima e seconda fascia.

La regolamentazione di queste ultime tariffe ricade nell'alveo della legislazione comunitaria, attraverso l'adozione di Piani di Performance nazionali di durata quinquennale in cui sono definiti, in linea con i target europei prestabiliti, gli obiettivi locali da conseguire nei settori essenziali di prestazione: capacità, sicurezza, ambiente ed efficienza economica.

Con particolare riguardo alla regolamentazione comunitaria, la Commissione ha emanato, il 3 novembre 2020, il Reg. (UE) n. 2020/1627, relativo alle misure eccezionali, per il terzo periodo di riferimento (2020-2024), del Piano di prestazioni e tariffazione nel cielo unico europeo, a causa della pandemia COVID-19.

A seguito del crollo del traffico, per effetto della pandemia, e del venir meno dei presupposti, dei dati e delle motivazioni sulla cui base erano stati fissati, nel 2019, gli obiettivi prestazionali comunitari e nazionali ed elaborati i Piani di performance per il periodo 2020-2024, si è posta l'esigenza di ridefinire i contenuti dei target e di ridisegnare i Piani di Performance 2020-2024 che dovranno essere ripresentati alla Commissione europea entro il mese di ottobre 2021.

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.

Analisi dei dati di traffico

Nel 2020 l'ENAC ha pubblicato i "Dati di traffico 2019" inerenti il traffico consuntivo di aviazione commerciale e di

aviazione generale degli aeroporti nazionali in termini di movimenti, passeggeri e cargo. Il documento include anche l'analisi del traffico dei vettori che hanno operato in Italia e dei principali collegamenti offerti dagli scali nazionali.

I Dati di traffico rappresentano, non solo, un utile strumento di analisi per gli operatori del settore aeroportuale, ma elaborano anche i dati necessari alla quantificazione annuale dei canoni di concessione aeroportuale e alla determinazione della quota di contribuzione al fondo antincendio a carico dei singoli gestori.

L'annuario 2020 è stato pubblicato sulla base dei dati di traffico 2019 acquisiti con il nuovo sistema informatico realizzato dall'Ente e basato su invii periodici di dati standardizzati e non più aggregati, tramite modalità unica di trasmissione attraverso il sito istituzionale dell'Ente.

Il nuovo sistema si è reso necessario in considerazione delle importanti finalità assolute dai dati di traffico e delle continue e nuove esigenze e richieste che provengono sia internamente che dalle diverse Amministrazioni, resesi ancor più numerose e urgenti nel corso del 2020 per le necessarie misure intraprese in considerazione del contesto di crisi dell'intero settore del trasporto aereo generato dalla pandemia COVID-19.

Nel corso dell'anno l'Ente ha, infatti, elaborato numerose analisi di traffico necessarie sia alla determinazione delle importanti misure di sicurezza intraprese dal governo nazionale per gli scali italiani nel 2020 (traffico da/per la Cina, passeggeri in arrivo con dettaglio del Paese di origine su ciascuno scalo nazionale, analisi traffico cargo), sia alla definizione delle misure straordinarie a sostegno dell'intera filiera del trasporto aereo.

Con particolare riferimento ai canoni concessori, l'Ente ha elaborato le stime di WLU (Work Load Unit) 2020 in base alle previsioni di traffico, utili alla rideterminazione della misura dei canoni di concessione da corrispondere a carico dei gestori aeroportuali.

I dati di traffico vengono, inoltre, elaborati a supporto di altre Direzioni dell'Ente per le rispettive attività nelle quali si rende necessaria l'acquisizione e l'elaborazione di specifiche analisi, come l'analisi dei mercati e dell'industria di settore ai fini della valutazione economica delle rotte esterne all'Unione europea, sulle quali si intende stipulare accordi bilaterali per i diritti di traffico aereo o l'elaborazione e la pubblicazione del documento Action Plan, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi fissati a livello internazionale per la riduzione delle emissioni CO₂.

6 LA REGOLAZIONE DELLO SPAZIO AEREO

133 Scheda 6.1 L'attività di regolazione e pianificazione



Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE E PIANIFICAZIONE

Gestione dello spazio aereo nazionale

L'attività per la regolazione e la segregazione dello spazio aereo, disciplinata a vario titolo tramite le Circolari ENAC ATM-03 e ATM-05 continua a essere assicurata dall'ENAC in collaborazione sinergica sia con gli utenti/richiedenti sia attraverso collaborazioni dei Service Provider nazionali e/o delle altre Amministrazioni dello Stato (ad es. Prefettura e Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria).

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).

Allo stato dell'arte sono in fase di valutazione l'area del Parco del Gran Paradiso, del Parco Nazionale Valpredina e Misma, del Parco del Monte Avic, nonché la richiesta della Regione Lazio di istituire il divieto di sorvolo su Parchi e/o monumenti naturali della Regione per complessivi 77 provvedimenti da emettere successivamente.

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.

COS'È UN NOTAM

Il Notice To AirMen (NOTAM) è una notifica distribuita tramite mezzi di telecomunicazione, contenente informazioni relative all'istituzione, alla condizione o alla modifica di strutture, servizi, procedure o pericoli aeronautici, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo [cfr. Reg. (UE) n. 2017/373].

Navigazione satellitare

Con la forte contrazione del traffico aereo commerciale, dovuta alla pandemia, anche la navigazione satellitare, che negli anni passati aveva rappresentato un importante aspetto della crescita di tale settore, ha subito un considerevole rallentamento rispetto alle previsioni. Le attività normative internazionali, sia in ambito ICAO sia europeo, sono state sensibilmente rallentate, sia a causa delle restrizioni imposte dalla pandemia sia perché la riduzione del traffico commerciale non ha incentivato nel

corso dell'anno ulteriori innovazioni basate sulla navigazione satellitare.

Uso flessibile spazio aereo

Nel corso del 2020 è stato raggiunto un importante obiettivo per l'uso flessibile dello spazio aereo nazionale, come stabilito dal Reg. (CE) n. 2150/2005. Tale normativa prevede un'ottimizzazione dell'utilizzo dello spazio aereo nazionale per renderlo, quale risorsa importante di uno Stato, a disposizione di tutti gli operatori aeronautici che ne

facciano richiesta. Tale ottimizzazione si ottiene attraverso procedure e coordinamenti civili e militari, a vari livelli. Nel corso degli anni tali concetti sono stati implementati in Italia, ma nel 2020 sono state ridisegnate larghe aree di spazio aereo che hanno migliorato in modo considerevole i flussi di traffico civile, senza conseguenze negative su quello militare.

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.

Pacchetto SES2+ (Single European Sky, Cielo Unico Europeo)

Il 22 settembre 2020 la Commissione ha presentato il pacchetto Cielo Unico Europeo II+ (SES2+), con l'obiettivo di una gestione più efficiente dello spazio aereo europeo in termini di sicurezza, capacità, costi e riduzione dell'impatto ambientale.

Il vigente quadro normativo del Cielo Unico Europeo è molto articolato e deriva da un primo pacchetto di norme risalenti al 2004 (cd. SES I), integrato nel 2009 (cd. SES II), nonché da numerosi altri interventi normativi di esecuzione. Il nuovo progetto di Regolamento fa seguito alla prima proposta di revisione del pacchetto SES2+ (risalente al 2013) e, negli auspici della Commissione, vuole essere una rivisitazione ("recast") dell'orientamento generale parziale concordato sotto Presidenza italiana nel dicembre 2014.

La nuova proposta della Commissione trae origine soprattutto dall'esigenza di affrontare e mitigare alcune aree di criticità, emerse nel corso dei recenti anni, e più nello specifico i problemi legati alla mancanza di capacità (situazione pre-COVID) e ai conseguenti effetti in termini di ritardi e perdite di efficienza.

Il pacchetto SES2+ si compone di due proposte:

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del Cielo Unico Europeo (cd. recast) (COM 579).

Obiettivo è fondere (recast/rifusione) in un unico regolamento le principali norme sul Cielo unico, semplificando e aggiornando i testi vigenti. In particolare, la nuova proposta riguarda:

- il ruolo delle autorità di vigilanza nazionali (capitolo II);
- la certificazione/designazione degli ANSP (Air Navigation Service Provider, ovvero per l'Italia soprattutto ENAV SpA) e lo schema delle prestazioni (capitolo III);
- il ruolo del gestore della rete (capitolo IV);
- l'interoperabilità e innovazione tecnologica (capitolo V).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Reg. (UE) n. 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione

delle prestazioni del cielo unico europeo (COM 577). Questa proposta intende modificare il Reg. (UE) n. 2018/1139 EASA al fine di evitare sovrapposizioni nella legislazione europea del settore aereo. In particolare, riguarda l'istituzione dell'organo di valutazione delle prestazioni Performance Review Body (PRB) con nuova

struttura, funzioni e finanziamento, e con inquadramento nell'EASA.

Nel 2020 si è conclusa la prima fase di commenti da parte degli Stati che nel corso del 2021 porteranno alla formulazione delle prime proposte con l'intenzione di arrivare all'approccio generale entro l'anno.

Durante la diffusione della pandemia, l'ENAC ha assicurato l'inoltro delle comunicazioni diramate dall'ICAO e dall'EASA inerenti alle misure intraprese ai fini pandemici e/o da intraprendere per mitigarne i conseguenti rischi (State Letter ICAO [ad esempio: SL AN 13/35-20/47 del 20 marzo 2020] e SIB EASA [ad esempio: SIB 2020-07 Preparation of aerodromes to resume operations]).

In conformità alle Direttive emanate dal Ministero della Salute e dai Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, si è provveduto, mediante NOTAM, alla chiusura di specifiche operazioni aeronautiche in alcuni aeroporti nazionali e dell'attività volativa di mezzi aerei ritenuti non necessari ai fini emergenziali.

L'ENAC ha continuato ad assicurare le azioni di standardizzazione regolamentare europea sancite dall'EASA, le azioni di coordinamento con i Vigili del Fuoco in merito alle attività di Soccorso e Lotta antincendio (RFFS), le altre attività di standardizzazione nazionali nell'ambito aeroportuale, ecc.

L'Ente ha inoltre posto in essere procedure di semplificazione per le società di gestione con riferimento all'applicazione di nuovi requisiti regolamentari e all'attività di oversight (ad esempio la conduzione di audit di sorveglianza per il mantenimento della certificazione in modalità on line, per quanto possibile).

Durante la fase più acuta della pandemia, l'ENAC ha supportato i provvedimenti governativi in diversi settori tra cui:

- su richiesta delle Autorità delle Polizie Locali, ha regolato le attività dei droni per effettuare azione di monitoraggio del territorio durante il lockdown. Con opportune analisi di rischio, ha emesso diversi provvedimenti per consentire l'utilizzo dei droni di Polizia Locale;
- ha emesso atti regolatori per la gestione dello spazio aereo a seguito dei vari DPCM emessi durante la pandemia, finalizzati a regolarizzare il flusso dei voli e dei passeggeri da o per l'estero.

137 Scheda 7.1

La protezione ambientale



Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

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.

Nel CAEP, Comitato ambientale del Consiglio, e nei suoi sottogruppi, sono proseguiti gli impegni assunti dall'Italia, attraverso la partecipazione dell'ENAC. Fondato nel 1983, il CAEP si occupa di elaborare per il Consiglio le analisi tecniche necessarie all'adozione o revisione della normativa inerente la protezione ambientale del trasporto aereo contenuta nell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago e nei suoi 4 Volumi.

Nel 2020 è proseguito il 12° ciclo del CAEP che aveva stabilito un programma di lavoro per il triennio 2019/2022, convalidato dalla 40ª sessione dell'Assemblea Generale ICAO tenutasi nel 2019. Nell'ambito del CAEP, l'ENAC, oltre ad assicurare il seggio all'Italia, promuove le attività nei sottogruppi per emendare:

1. il Vol. I riguardante il rumore degli aeromobili;
2. il Vol. II riguardante le emissioni degli aeromobili;
3. il Vol. III riguardante le emissioni di CO₂;
4. il Vol. IV sul CORSIA.

I sottogruppi del CAEP svolgono studi e analisi affinché la normativa ambientale applicata al trasporto aereo evolva di pari passo con gli obiettivi prefissati in ambito internazionale, in particolare per quanto attiene il contenimento del cambiamento climatico.

In tale ottica, il CAEP collabora con le altre agenzie ONU che si occupano di cambiamento climatico avendo inoltre tra i propri obiettivi, evidenziati nel piano di lavoro triennale, quello di contribuire a supportare la politica dell'organizzazione soprattutto nelle attività legate al sostegno, alla formazione, all'assistenza agli Stati membri. La capacity building policy dell'ICAO rappresenta infatti un aspetto fondamentale della missione dell'Organizzazione e viene promossa con progetti di cooperazione tra gli Stati membri coadiuvati dal Segretariato ICAO che mirano a rafforzare l'interazione tra gli stessi, rendere più omogenea l'implementazione delle norme, accrescere la solidità regolamentare di ciascun Paese membro.

Nel 2020, il CAEP è stato impegnato a sviluppare proposte utili alle decisioni che l'organo di governo ICAO sarà chiamato a valutare su un Long Term Aspirational Goal for CO₂ emissions reduction in International Aviation. L'attività, coadiuvata dal Segretariato CAEP, ha visto la creazione di un Task Group, con un equo bilanciamento di presenze tra le varie regioni del mondo, che ha sviluppato proposte di

target ambientali a lungo termine miranti alla drastica riduzione dei Gas Serra (GHG). Quattro sottogruppi (Operations, Technology, SAF, Scenarios) si sono confrontati per fissare parametri utili a monitorare azioni e quantificare misure al fine di portare alla prossima Assemblea concrete proposte che siano, quanto più possibile, condivise.

CORSIA - Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation

Il 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), contribuisce a raggiungere l'obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO₂ 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 CO₂ 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.

Tale accordo - di durata biennale, con possibilità di estensione a scadenza - è stato sottoscritto tra le Parti in data 6 novembre 2020 ed è divenuto operativo dal 1° dicembre 2020. L'Accordo di Cooperazione ha come oggetto la realizzazione delle attività inerenti all'implementazione della normativa EU Emissions Trading System nel settore del trasporto aereo e la realizzazione delle attività derivanti dal sistema CORSIA.

In parallelo alle iniziative nazionali di sostegno agli operatori aerei, nel corso del 2020, sono stati organizzati incontri formativi e informativi delle attività dell'ICAO, svolti grazie al contributo dell'ENAC nell'ambito del programma di supporto ACT - CORSIA - Assistance, Capacity-Building and Training on CORSIA.

Progetto di supporto ACT - CORSIA



Nel 2020 è stata avviata la 3ª fase del programma ACT-CORSIA con l'obiettivo di focalizzare i training sugli aspetti relativi al reporting e alla verifica delle emissioni di CO₂ da parte degli operatori aerei agli Stati, in compliance alle SARPs sul CORSIA

(Allegato 16, Volume IV), e il reporting degli Stati all'ICAO, con particolare enfasi sull'uso del CORSIA Central Registry (CCR), divenuto ufficialmente operativo a giugno 2020.

Con il contributo dell'ENAC hanno ricevuto training specifici con l'ACT-CORSIA Phase III Buddy Partnership, la Colombia (a gennaio e settembre 2020), le Bahamas, il Paraguay e la Somalia (agosto 2020).

Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO₂

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 CO₂ 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.



ICAO States' Action Plans Buddy Partnership

In seguito all'accordo di partnership sottoscritto con l'Autorità dell'Aviazione Civile del Madagascar nel 2018, l'ENAC ha istituito un canale di comunicazione con i responsabili malgasci con l'obiettivo di far sì che grazie all'accordo di Buddy Partnership anche il Madagascar possa entrare a far parte del numero di Paesi che si dotano di un Action Plan per gestire e monitorare le emissioni di CO₂ dell'aviazione civile. L'ENAC ha quindi fornito assistenza all'omologa autorità per la pianificazione e la raccolta in tal senso dei dati necessari.

Il programma ha subito un rallentamento a causa di una riorganizzazione della Direzione dell'Aviazione Civile Malgascia, nonché a causa della crisi del 2020. Nel 2021 è previsto un incontro tra i rappresentanti di entrambi gli Stati che dovrebbe porre le basi per ulteriori attività di supporto e collaborazione.

Le emissioni di CO₂ e il loro monitoraggio

L'ENAC è in costante contatto con gli stakeholder di riferimento (UE, ENAV, Assaeroporti, industria, operatori aerei, gestori aeroportuali, mondo accademico e della ricerca, etc.) per la pianificazione della raccolta delle informazioni ai fini dell'Action Plan nazionale.

A questo scopo, nel 2019 è stato realizzato in collaborazione con l'ENAV uno studio che ha permesso di quantificare i benefici in termini di emissioni derivanti dall'ottimizzazione della gestione del traffico aereo e in particolare con riferimento alla navigazione basata sulle performances (PBN), le salite e discese continue (CCO/CDO), lo spazio aereo free-route (FRA-IT) e il decision-making collaborativo presso alcuni aeroporti (A-CDM) in cui sono state implementate in

particolare apposite procedure per la riduzione dei tempi di taxiing. È stato pertanto possibile determinare il contributo ambientale ottenuto grazie a queste misure, confrontandolo con le emissioni generate dagli aeromobili italiani e non che utilizzano i servizi dello spazio aereo italiano. In particolare, sono state analizzate le azioni di efficientamento delle rotte convenzionali già realizzate o in corso di realizzazione nell'ambito dell'applicazione del Flight Efficiency Plan dell'ENAV, quantificando il risparmio di emissioni di CO₂ in termini di tonnellate/anno e individuando i possibili interventi da implementare nel prossimo futuro. È inoltre allo studio un ulteriore sviluppo del progetto per tenere conto e cercare di prevedere e quantificare una serie di ulteriori misure di ottimizzazione della gestione del traffico aereo, in vista dell'implementazione dei blocchi Aviation System Block Upgrade (ASBU) dell'ATM.

Nel 2020 l'attività è stata finalizzata alla pianificazione, progettazione e realizzazione dei contenuti della nuova edizione dell'Action Plan. In particolar modo, anche in collaborazione con il CIRA sono stati analizzati gli effetti della crisi del trasporto aereo, con l'obiettivo di prevedere l'andamento del recupero del traffico nel quinquennio a venire. Gli stakeholder hanno pertanto sviluppato una serie di progetti a impatto benefico per l'ambiente che saranno inseriti nella nuova edizione dell'Action Plan. È proseguita infatti la collaborazione con l'ENAV per includere nell'Action Plan ulteriori tecnologie di navigazione e gestione del traffico aereo per contenere gli effetti delle emissioni. Sono stati contattati inoltre i principali vettori che operano nel mercato italiano al fine di aggiornare la baseline nazionale delle emissioni.

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 CO₂.

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 (SAF) 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.



Fonte: EASA

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. La 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.

ECAC e Unione europea

Prosegue l'attività dell'ENAC nell'ambito del gruppo europeo EAEG (European Aviation Environmental Group) con la co-presidenza di un Paese ECAC e della DG-MOVE della Commissione europea.

Gli argomenti trattati nell'ambito EAEG sono speculari a quelli del CAEP ICAO. In particolare il gruppo UE intende elaborare un'adeguata strategia affinché, nell'ambito globale, vengano illustrate le priorità della politica ambientale europea nel trasporto aereo. All'EAEG

partecipano anche tutti gli esperti provenienti dalle Divisioni ambientali delle organizzazioni europee, quali EASA, Eurocontrol, ECAC, DG-MOVE e DG-CLIMA.

Nell'ambito delle attività promosse dall'EASA nel settore ambientale, l'Italia partecipa in qualità di Paese membro, attraverso l'ENAC, contribuendo al recepimento degli standard adottati dall'ICAO nella normativa europea (Reg. (EU) n. 2018/1139).

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.

143 Scheda 8.1
L'ENAC nel contesto
internazionale



Nella presente pubblicazione i Ministeri e i relativi acronimi sono citati secondo le denominazioni in vigore alla data del 31 dicembre 2020.

Il 30 aprile 2021 è entrata in vigore la legge 22 aprile 2021, n. 55 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

Il provvedimento istituisce il Ministero della transizione ecologica (che sostituisce il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare), il Ministero del turismo, il Ministero della cultura (già Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'ENAC NEL CONTESTO INTERNAZIONALE

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 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.

Delegazione italiana permanente presso l'ICAO

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) e l'ENAC, tramite la Delegazione Italiana, rappresentano l'Italia nel Consiglio dell'ICAO, organo di governo dell'Organizzazione.

Nel 2020, a causa della pandemia, anche in ambito ICAO la maggior parte delle attività e delle iniziative dell'Organizzazione si è svolta da remoto.

La Delegazione ha partecipato alle sessioni del Consiglio e agli incontri di coordinamento con gli altri membri europei. Ha inoltre assicurato la propria partecipazione attiva alle riunioni dei comitati di cui è membro: Trasporto Aereo (ATC), Interferenze Illecite (UIC), Gestione delle relazioni tra l'Organizzazione e il Canada (RHCC) e Supporto al Traffico Aereo nel Nord Atlantico (JSC). Dal gennaio 2020 la Delegazione ha incrementato la propria attività mediante l'inserimento, in qualità di membro effettivo, nel Comitato per la Cooperazione Tecnica (TCC). La Delegazione ha partecipato come osservatore, fra le altre, alle riunioni del CART (Task Force del Consiglio finalizzata allo sviluppo di una guida a favore dei governi e degli operatori del settore dell'aviazione civile, per il recupero del trasporto aereo internazionale dopo lo stop causato dal COVID-19), fornendo il proprio contributo fattivo per la stesura della

prima dichiarazione del Consiglio ICAO in tema di Coronavirus.

Il 16 ottobre 2020, con la consegna ufficiale di speciali codici di autenticazione dei passaporti elettronici, la Delegazione ha concluso un processo, durato diversi anni, che ha portato l'Italia ad aderire al programma Public Key Directory (PKD). I predetti codici sono stati inseriti in una banca dati ICAO che permette ai Paesi aderenti all'iniziativa, tramite lo scambio di opportune informazioni, di velocizzare la validazione dei passaporti elettronici emessi da tali Stati.

La Delegazione ha collaborato con il Ministero degli Esteri

e con l'ENAC per l'adesione dell'Italia al progetto Safer Skies. L'iniziativa lanciata dal governo canadese a seguito dell'abbattimento del volo PS 752 della Ukraine International Airlines a opera di militari Iraniani, mira a rendere più sicure le attività di volo nelle aree di conflitto e negli spazi aerei circostanti, attraverso l'impegno degli Stati a migliorare la comunicazione aeronautica in tali aree, a sviluppare specifici requisiti normativi, a promuovere e sostenere il dialogo tra autorità dell'aviazione civile e militare e a dare piena attuazione ai requisiti emessi in materia dall'ICAO.

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 ambito ICAO l'ENAC ha partecipato alle riunioni del Council Aviation Recovery Task (CART). Con il CART, l'ICAO ha pubblicato 11 raccomandazioni nella fase I e 3 nella fase II. 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.

Safety

Operazioni ad alta quota

L'Italia è impegnata in ambito UE nello sviluppo dei concetti operativi e del quadro regolamentare delle Higher Airspace Operations (HAO), intese come quelle operazioni che si svolgono nei livelli più alti dello spazio aereo al di sopra di FL (Flight Level) 600/660 e fino a oltre i 100 km di quota. Le HAO comprendono sia le operazioni che si svolgono completamente nella suddetta fascia di spazio aereo, sia quelle che ne prevedono il solo attraversamento per i fini di messa in orbita di oggetti spaziali nello spazio esterno (Outer Space), sia per i fini di rientro dall'orbita. Sono escluse le operazioni orbitali.

Le tipologie tipiche di operazioni sono le seguenti: voli trans-atmosferici supersonici e ipersonici, voli suborbitali A-A e A-B (punto - punto), HAPS - High Altitude Platform Systems (le cosiddette piattaforme stratosferiche includenti le HALE - High Altitude Long Endurance

operations, operazioni di lunga durata in alta quota), voli/lanci di transito per la messa in orbita di oggetti spaziali, incluse le operazioni di lancio da piattaforme aeree e voli di rientro dall'orbita.

Nell'ambito delle iniziative HAO promosse dalla Commissione europea l'ENAC partecipa al consorzio SESAR H2020 "ECHO" (European Concept for Higher-airspace Operations) per lo sviluppo del concetto operativo delle HAO e alla Task Force EASA per il lavoro preparatorio volto alla definizione del futuro quadro regolamentare europeo (EASA HAO Task Force), di cui detiene la presidenza.

Nel 2020 l'ENAC ha contribuito attivamente alle discussioni nell'ambito dello European Commercial Spaceport Forum (ECSF) di cui è membro, presentando a livello europeo la nuova regolamentazione nazionale sugli spazioporti (Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli spazioporti).

Supporto al MIT in ambito COMINT

L'ENAC ha fornito supporto tecnico al MIT per la preparazione dei documenti di indirizzo nell'ambito del Comitato Interministeriale per le politiche dello spazio e l'aerospazio (COMINT), in particolare in materia di volo suborbitale, piattaforme stratosferiche, accesso allo spazio, piano di sicurezza nazionale sullo spazio, sviluppo capacitivo SST (Space Surveillance and Tracking) / SSA (Space Situational Awareness) / STM (Space Traffic Management), aggiornamento del piano della ricerca spaziale e aerospaziale (PRORA), e osservazione della Terra (Matrice Copernicus).

Comitato per la Sicurezza Aerea UE

Nel 2020 l'attività del Comitato per la Sicurezza Aerea ha riguardato il consueto aggiornamento della EU Safety List, la lista degli operatori soggetti a bando operativo dei voli commerciali all'interno dell'UE. Le riunioni annuali del Comitato hanno prodotto regolamenti di aggiornamento della EU Safety List con modifiche minime.

EASA-European Union Aviation Safety Agency

Anche nel 2020 è continuato l'impegno dell'ENAC nei diversi sottogruppi del Rulemaking Task (RMT) 0230.

Scopo del RMT.0230 è quello di emettere un "EASA concept" per la regolamentazione delle operazioni di Unmanned Aircraft Systems (UAS) nella categoria "Certified" e per la mobilità aerea urbana.

Tale documento sarà la base per l'emissione di diverse "Opinion" verso la Commissione europea al fine di emendare tutti i Regolamenti applicabili per consentire le operazioni UAS nella categoria certificata e l'emissione di "Decision" da parte di EASA per le relative AMC/GM.

Nel 2020 è stata emessa dall'EASA la Special Condition "Light UAS" che definisce i codici di aeronavigabilità (performance based) per la certificazione degli UAS fino a 600 kg.

L'ENAC in coordinamento con l'industria italiana, ha fornito dei commenti alla Special Condition.

JARUS – Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems

Nel 2020 l'ENAC ha continuato a operare per sviluppare la regolamentazione e le linee guida sui droni a livello internazionale partecipando in particolare ai lavori del WG 3 "Airworthiness" per lo sviluppo dei requisiti performance-based degli UAS con funzioni autonome implementate da

sistemi altamente complessi con Intelligenza Artificiale (IA), nell'ambito degli aggiornamenti dello standard di aeronavigabilità performance-based JARUS CS-UAS.

Regolazione Spazio Aereo

UE

Cielo Unico Europeo

Da marzo 2020 la pandemia da COVID-19 ha ridotto il traffico aereo nei cieli italiani.

Dopo i primi mesi dell'anno dedicati alla normale attività di discussione con la Commissione europea sui piani di prestazione per il periodo di riferimento 2020-2024 consegnati 4 mesi prima, si è passati alla gestione dell'emergenza.

L'ENAC, come rappresentante italiano in seno al Comitato Cielo Unico, si è trovato ad assistere con gli altri Stati membri la Commissione nell'opera di adattamento dei regolamenti esistenti alle condizioni imposte dalla pandemia. Per evitare conseguenze negative sulle operazioni di volo residuo si è reso innanzitutto necessario prorogare la scadenza delle licenze del personale addetto ai servizi di navigazione aerea.

La riduzione del traffico ha invalidato le bozze dei piani in fase di discussione che ha portato a una proposta di modifica al regolamento sui sistemi di prestazione e tariffazione, approvata nel Comitato d'Appello della Commissione del 12 ottobre 2020.

Infine nella sua ultima seduta il Comitato ha dato opinione positiva al nuovo regolamento, pubblicato nel 2021 come Reg. (UE) n. 2021/116, relativo all'istituzione del progetto comune a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (ATM Master Plan). Il regolamento ridefinisce gli orizzonti dell'avanzamento tecnologico dell'Unione europea nella gestione del traffico aereo fino al 2029, in funzione dell'esperienza accumulata con il primo progetto comune pilota del 2014.

Meteorology Group of EANPG - European Air Navigation Planning Group

La delegazione italiana a guida ENAC, partecipata da ENAV e Aeronautica Militare, ha preso parte all'incontro del gruppo di meteorologia aeronautica dell'ICAO dal 22 al 25 settembre 2020.

MET EXPERTS GROUP EASA per l'aggiornamento della Part MET del Regolamento Europeo n. 2017/373: la collaborazione è proseguita con la predisposizione di commenti e proposte di emendamento alla Draft Opinion and Decision - Update of the specific requirements for

providers of meteorological services RMT.0719 che allinea e sincronizza la Part MET del Regolamento EU n. 2017/373 con gli emendamenti 78 e 79 dell'Annesso 3 ICAO.

ICAO MET Panel: dopo un coordinamento nazionale (con l'Aeronautica Militare, ENAV e l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia - INGV) e internazionale condotto nei primi mesi del 2020 e in sinergia con la Delegazione italiana presso l'ICAO è stata proposta la candidatura italiana a membro dell'ICAO MET Panel di un esperto ENAC insieme a uno dell'Aeronautica Militare e quella di esperti nazionali presso i gruppi di lavoro d'interesse strategico nazionale del MET Panel. Il 23 ottobre 2020 il Presidente della Air Navigation Commission ICAO ha approvato la nomina dell'esperto ENAC quale membro italiano del MET Panel. La collaborazione con i gruppi di lavoro del MET Panel è stata avviata dagli esperti nazionali sotto il coordinamento ENAC in vista del meeting plenario del MET Panel (7-12 giugno 2021).

Attivazione della Task Force italiana per l'implementazione nazionale dello standard ICAO Global Reporting Format (GRF): in esito all'adozione di emendamenti agli annessi ICAO, ripresi anche dalla regolamentazione europea specifica per i domini MET AIS, ADR e OPS, l'ENAC ha attivato una Task Force per favorire la graduale implementazione di tale standard secondo le tempistiche indicate dalla regolamentazione europea e entro la scadenza imposta dall'ICAO; sono state avviate attività informative con numerosi webinar interni ed esterni sull'argomento e specifici gruppi di lavoro per dominio per l'effettuazione di trial per l'implementazione delle procedure e dei sistemi per l'adozione senza criticità di tale nuova modalità di reporting delle condizioni della pista in presenza di contaminanti.

Aeroporti

UE

Regolazione Aeroporti

Il dominio degli aeroporti (ADR domain) è caratterizzato da un rinnovato quadro normativo-regolamentare, a seguito della pubblicazione del Reg. (UE) n. 2018/1139 - ovvero del Nuovo Regolamento Basico (NBR) entrato in vigore l'11 settembre 2018 e del Regolamento delegato (UE) n. 2020/2148 della Commissione dell'8 ottobre 2020 che modifica il Reg. (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza delle piste di volo e la qualità dei dati aeronautici. Il Nuovo Regolamento Basico ha posto particolare enfasi sulla tematica inerente alla protezione delle aree adiacenti agli aeroporti (surroundings). Gli Stati membri devono

adottare tutti i provvedimenti necessari per garantire che gli aeroporti ubicati nel proprio territorio siano protetti da attività e sviluppi nelle aree adiacenti che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili; al contempo la normativa comunitaria attribuisce ai gestori aeroportuali compiti di monitoraggio sulle medesime aree e ciò al fine di poter intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, adeguate misure di mitigazione di tali rischi. A tale riguardo l'ENAC ha elaborato una prima bozza del Regolamento "Salvaguardia dei dintorni aeroportuali".

Tra le più rilevanti tematiche introdotte dal Reg. (UE) n. 2020/2148 si richiamano la previsione relativa al Language Proficiency (certificazione di adeguata conoscenza della lingua inglese e italiana) da parte dei driver che operano in airside e all'adozione del GRF (Global Reporting Format), quale nuova metodologia standardizzata globale per la valutazione e per il riporto delle condizioni superficiali delle piste di volo in presenza di contaminante, che entrerà in vigore dal 12 agosto 2021 in Europa e dal 4 novembre 2021 su scala mondiale.

Le richiamate previsioni hanno un impatto significativo sul sistema aeroportuale nel suo complesso.

Il dominio aeroporti è stato oggetto, per la prima volta, di un Comprehensive Audit da parte dell'EASA dal 2 al 6 dicembre 2019 i cui risultati sono stati soddisfacenti. Sono tuttora in corso interlocuzioni con l'EASA per il completamento da parte dell'ENAC delle azioni di rientro di cui al Corrective Action Plan (CAP) condiviso e approvato dall'Agenzia europea.

ICAO

Obstacle Limitation Surface Task Force

La Task Force è costituita nell'ambito dei due panel Aerodrome Design and Operation (ADOP) e Instrumental Flight Procedure (IFPP); ha il compito di revisionare il concept relativo alle superfici di limitazione ostacoli al volo, giudicato ormai obsoleto rispetto alle performance degli aeromobili e definire i requisiti sugli studi aeronautici riguardanti la compatibilità degli ostacoli.

Visual Aids Working Group

L'ENAC continua la sua attiva e costante partecipazione al lavoro del Visual Aids Working Group (VAWG) dell'ICAO. L'attività del gruppo di lavoro consiste nella condivisione delle modalità di implementazione di tutti gli aspetti normativi riportati nell'Annesso 14, parte AVL - Aiuti Visivo Luminosi e in tutti i Documenti ICAO che fanno riferimento allo stesso Annesso.

Particolare attenzione viene rivolta nel definire tutti quegli aspetti normativi che, qualora adottati simultaneamente, possano generare incongruenze nella scelta dei criteri di applicazione e lasciare quindi dubbi interpretativi.

Un grande impegno viene inoltre rivolto verso l'adozione delle molteplici nuove tecnologie elettroniche che si affacciano sul mercato e che consentono importanti up-grade tecnici degli impianti sia per la parte funzionale sia per la parte di sicurezza. Lo scopo è di garantire che le nuove soluzioni tecnologiche possano essere adottate nel rispetto della funzionalità complessiva del sistema aeronautico AVL - che deve trasmettere le informazioni ai piloti sempre in modo chiaro e inequivocabile - mantenendo tuttavia inalterati gli elevati standard qualitativi e funzionali dei sistemi (AVL) in cui le innovazioni si introducono, restando la sicurezza l'obiettivo primario da perseguire.

Heliport Design Working Group (HDWG)

Nel 2020 sono stati portati avanti studi su diverse tematiche tra cui: Allegato 14, Vol II, Emendamento 9, Doc 9261 (Heliport Manual), ADOP Job Card (JC).

Il WG nel 2020 ha iniziato a trattare il tema delle infrastrutture di volo, cosiddetti vertiporti, per i convertiplani, cioè per gli aeroplani a decollo verticale (eVTOL).

In tale contesto è stato elaborato un primo documento che ha evidenziato le questioni chiave relative alla:

- necessità di definire obiettivi e caratteristiche in ordine alle aree principali, alle aree sussidiarie e agli ostacoli per i vertiporti;
- conoscenza della popolazione in relazione ai veicoli che utilizzeranno il vertiporto, con particolare riferimento alle differenze rispetto agli elicotteri;
- complessità di definire un sistema di soccorso e lotta antincendio, nonché superfici di limitazione degli ostacoli per eVTOL.

Security e Facilitation

SECURITY

UE

Comitato Aviation Security

Il Comitato è responsabile dello sviluppo e dell'attuazione delle politiche europee in tema di aviation security (land side security, minacce interne, apparecchiature per i controlli di sicurezza, capacity building dei Paesi terzi, minacce emergenti), nonché dell'elaborazione di norme e disposizioni comuni al fine di prevenire atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile.

Nel corso dei meeting, che nel 2020 si sono svolti in modalità da remoto, sono state discusse e approvate misure di emergenza e concesse deroghe agli Stati membri, in considerazione delle difficoltà che durante la pandemia hanno colpito il settore del trasporto aereo. In particolare, poiché l'implementazione della tecnologia EDS standard 3 per le apparecchiature di sicurezza ha subito alcuni ritardi, il Comitato ha prorogato l'estensione dell'uso dello standard EDS 2 dal 1° settembre 2020 al 1° settembre 2021 con possibile ulteriore proroga in presenza di particolari condizioni.

Per il cargo, il Comitato ha riassegnato agli Stati membri gli ACC3, RA3 e KC3 che, prima della Brexit, erano sotto la responsabilità del Regno Unito.

Nell'ambito della cybersecurity, è stata presentata alla Commissione europea una bozza di materiale di orientamento sulla sicurezza informatica per garantire l'attuazione pratica delle misure previste dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/1583.

Di rilievo i lavori relativi al Pre-loading Advance Cargo Information Programme (PLACI), il sistema che consente di effettuare un'analisi dei rischi sulle merci che devono essere introdotte nel territorio doganale dell'UE, prima del caricamento sull'aeromobile.

Le disposizioni attuative del PLACI, che hanno comportato una sostanziale integrazione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998, si applicano dal 15 marzo 2021.

Commissione europea – DG MOVE

L'ENAC ha partecipato a due incontri presso la DG MOVE, entrambi organizzati a Bruxelles nel febbraio 2020: il primo dedicato al nuovo regime del background check nell'aviazione civile, introdotto dal Reg. (UE) n. 2019/103, che ha modificato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998.

Le nuove disposizioni hanno riguardato il rafforzamento delle misure nel settore della sicurezza negli aeroporti e la revisione delle norme in materia di controllo dei precedenti personali, anche attraverso la verifica dei dati di intelligence, per contrastare le minacce interne e i fenomeni di radicalizzazione.

Il secondo ha riguardato gli Explosive Detection Dogs (EDDs), i cani antiesplosivo utilizzati in ambito aeroportuale soprattutto per lo screening di merci e posta. Nel corso della riunione la DG MOVE ha fornito agli Stati membri un'interpretazione comune sui requisiti e sugli aspetti relativi al training, approvazione, utilizzo e controlli di qualità

delle squadre EDDs. L'ENAC ha sottoposto alla Commissione alcuni chiarimenti per valutare la fattibilità di implementare anche in Italia l'utilizzo dei cani antiesplosivo per lo screening del cargo.

La DG MOVE ha organizzato, inoltre, nel mese di novembre, la prima riunione del Gruppo sulla cybersecurity con la finalità di contrastare gli attacchi alla sicurezza informatica, in particolar modo nei settori critici dell'aviazione civile, e di rafforzare il processo di condivisione delle informazioni tra Stati membri e stakeholder.

ECAC/UE Coordination Group for Aviation Security matters

Il Gruppo di coordinamento europeo per le questioni di aviation security ha la finalità di garantire una maggiore influenza degli Stati europei in sede ICAO e facilitare il riconoscimento degli interessi e delle priorità dell'Unione nel settore della sicurezza aerea.

La posizione condivisa in ambito europeo tra gli Stati membri è stata espressa nel corso del 31° meeting dell'ICAO Aviation Security Panel (AVSECP) che si è tenuto nel dicembre 2020.

ECAC Security Forum

Il SF/29, pianificato per il mese di aprile 2020, è stato rinviato e successivamente riorganizzato in gruppi di lavoro più piccoli. Le principali attività dei gruppi si sono concentrate sulla revisione dell'ECAC Aviation Security Handbook con aggiornamenti su: applicazione del risk management alle attività di insider threat, l'utilizzo di misure di screening non pianificate e randomiche, Linee Guida "Security in Airport Design", materiali di orientamento sulla gestione degli unruly passengers, uso dei security scanner e controlli di sicurezza dei bagagli non accompagnati.

I risultati delle attività svolte sono stati successivamente presentati e discussi durante il SF/30 che si è tenuto a novembre. Il dibattito ha interessato anche la strategia da intraprendere per l'evoluzione del Common Evaluation Process (CEP) degli apparati di security, tenendo conto delle necessità degli Stati membri.

Il CEP è un programma di test delle apparecchiature di sicurezza, organizzato e intrapreso dagli Stati membri, per certificare che gli apparati impiegati negli aeroporti soddisfino gli standard di prestazione ECAC/UE. Si ricorda, infatti, che le recenti modifiche del Reg. (UE) n. 1009/2015 hanno riconosciuto il CEP quale unico processo per ottenere la certificazione europea (EU stamp) degli apparati di security.

ECAC Technical Task Force

L'ENAC partecipa alle attività normative per le tecnologie di security definite e classificate dalla Commissione europea.

A tal fine prende parte al gruppo Technical Task Force (TTF) dell'ECAC che, sotto diretto mandato e controllo operativo della Commissione europea, ha come obiettivo l'analisi e la condivisione delle molteplici e complesse questioni di carattere tecnico che coinvolgono la certificazione e l'uso delle tecnologie, più o meno innovative, del settore della security, applicate ai dispositivi previsti nella normativa europea.

Gli sforzi sono indirizzati sia verso il miglioramento degli standard di riferimento degli apparati già soggetti a certificazione, mediante un'evoluzione normativa accompagnata da un'equivalente innovazione tecnica su apparati già esistenti, sia verso la definizione di nuovi standard associati a nuove tecnologie da introdurre nei controlli aeroportuali.

ECAC Study Group on Cybersecurity in Civil Aviation (SGCCA)

L'ENAC partecipa alle riunioni del gruppo che ha il mandato di:

- individuare i possibili rischi informatici per l'aviazione civile;
- monitorare, discutere e contribuire agli sviluppi della sicurezza informatica nell'aviazione civile;
- sviluppare strategie e materiale di orientamento per promuovere l'implementazione effettiva di misure di sicurezza informatica per l'aviazione civile a livello nazionale ed europeo;
- mantenere aggiornate le raccomandazioni del Doc. 30 ICAO e i suoi allegati;
- aumentare il livello di consapevolezza dei rischi informatici tra gli Stati membri dell'ECAC;
- sostenere gli sforzi degli Stati membri per integrare la sicurezza informatica nel tessuto sociale della società civile;
- contribuire al lavoro svolto da altri stakeholder, fornendo informazioni e materiali pertinenti;
- fornire relazioni periodiche sul suo lavoro al forum di sicurezza dell'ECAC.

Tra le nuove attività dello SGCCA sono da evidenziare:

- il censimento e la catalogazione delle attività di formazione in tema di cybersecurity che si svolgono in Europa e che sono riconducibili al campo dell'aviazione civile;
- l'attivazione del gruppo di lavoro sui "penetration test", processo operativo di analisi e valutazione della sicurezza di un sistema informatico o di una rete.

ICAO**EUR/NAT AVSEC GROUP**

Il meeting di giugno è stato interamente dedicato all'impatto che la diffusione del COVID-19 ha avuto sull'aviazione civile e sulla security.

I partecipanti hanno discusso sulle modalità per affrontare la crisi pur mantenendo elevato il necessario livello di sicurezza e sulle sfide che possono essere intraprese per la ripresa del trasporto aereo.

La discussione ha messo in evidenza come nessuno Stato fosse preparato a una tale pandemia e che solo uno stretto coordinamento a livello internazionale può supportare la ripartenza del settore.

Nel successivo meeting di ottobre (ENAVSECG/08), sono state discusse le modalità per migliorare l'attuazione dell'Annesso 17 nella regione EUR/NAT con particolare riferimento alla condivisione sia delle best practices sia delle difficoltà che gli Stati incontrano nell'implementazione degli Standards e delle Recommended Practices.

Nel corso della riunione, l'ENAC ha presentato le modalità operative dei propri ispettori nazionali (Nucleo Centrale Ispettivo) e i criteri di programmazione delle attività di monitoraggio.

ICAO Aviation Security Panel (AVSECP)

Il Panel ha la finalità di svolgere gli specifici task assegnati dal Comitato per le interferenze illecite (UIC) con l'obiettivo di sviluppare Standards e Recommended Practices (SARPs), predisporre procedure e materiale di orientamento, nonché mantenere aggiornato il Manuale sulla sicurezza aerea (Doc. 8973 - Limited).

Aspetti delicati e complessi (es. revisione dell'Annesso 17 e del Global Aviation Security Plan, processi e procedure dell'AVSEC Panel, zone di conflitto) sono stati approfonditi nel corso del meeting dal 14 al 17 dicembre e che saranno definiti nelle successive riunioni del Panel.

Il gruppo ha anche sostenuto l'iniziativa del Segretariato di designare l'anno 2021 come "ICAO Year of Security Culture".

ICAO Working groups

L'ENAC partecipa stabilmente ad alcuni gruppi di lavoro dell'ICAO, la cui attività è proseguita anche nel 2020:

- Working group on Training (WGT) che rivede e aggiorna Standards e Recommended Practices (SARPs) nonché i materiali di orientamento relativi alla formazione e alla

certificazione degli operatori di security;

- Working group on Annex 17 (WGA17) che rivede e aggiorna i contenuti dell'Annesso 17 al fine di garantire che le misure ivi contenute siano commisurate al contesto della sicurezza globale.

Facilitazioni

Nell'ambito delle Facilitazioni, l'attività internazionale si è concretizzata nella partecipazione a gruppi di lavoro e Panel ICAO ed ECAC. Inoltre, 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.

Si segnala in particolare la partecipazione ai seguenti incontri:

ICAO

- 11th Meeting of the FAL Panel FALP/11 (13/16 gennaio 2020): il FAL Panel ICAO si riunisce allo scopo di aggiornare gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARPs) dell'Annesso 9 ICAO in linea con i cambiamenti tecnologici, normativi nel contesto generale dell'aviazione civile. Il FALP/11 ha focalizzato il lavoro sulla proposta di nuove SARPs in materia di Passenger Data System, relativamente a PNR (Passenger Name Record) System e all'ICAO PKD (Public Key Directory).

Inoltre, è stato istituito il Working Group on Human Trafficking allo scopo di elaborare una proposta di strategia globale per combattere il traffico di esseri umani nel trasporto aereo. Al WG partecipano vari membri del FAL Panel, tra cui l'Italia, e alcune organizzazioni internazionali come IATA, IBAC, ICAO, IFALPA.

- ICAO Panel Working Group on Human Trafficking: nonostante la pandemia abbia imposto di focalizzare l'attenzione sull'emergenza, le attività del gruppo di lavoro sono state portate avanti attraverso un costante confronto tra i vari membri.

ECAC

- European Coordination Group ECG-FAL/3 (9 gennaio 2020): il Gruppo è stato convocato allo scopo di coordinare la posizione Europea in preparazione del FALP/11. In particolare, è stato approfondito l'argomento

relativo al PNR System.

- 59th Meeting Facilitation Working Group FALWG/59 (16 aprile 2020): l'incontro è stato focalizzato sull'analisi dell'impatto del COVID-19 sul traffico aereo e i punti chiave nel settore facilitazioni da considerare in vista della fase di ripartenza del settore.
- 50th Meeting Facilitation Sub-group on Immigration SG/50 (9 settembre 2020): i lavori del FAL/IMMIGRAT SG sono stati rivolti principalmente a esaminare gli aspetti derivanti dalla proposta di adozione dell'Emendamento 28 all'Annesso 9 ICAO e la risposta da inviare all'ICAO da parte degli Stati membri. Inoltre, sono stati approfonditi i temi connessi al COVID-19 inerenti le restrizioni al traffico aereo, quali ad esempio la chiusura delle frontiere e le limitazioni agli spostamenti adottati dagli Stati, l'uso del Passenger Locator Form o analogo tipo di documentazione e relativi aspetti connessi alla tutela dei dati personali. È stata inoltre esaminata la questione relativa all'implementazione da parte della Commissione europea dell'Entry Exit System (EES).
- 60th Meeting Facilitation Working Group FALWG/60 (12-13 ottobre 2020): il gruppo ha esaminato le risultanze dei DGCA Meetings riguardanti gli aspetti inerenti le facilitazioni. Il gruppo ha esaminato le attività condotte dai sottogruppi PRM e Immigration nel corso del 2020. Infine è stato concordato di avviare una collaborazione con la Guidance Material Task Force (GMTF) alla luce della correlazione tra gli aspetti di Security e Facilitation.

Human Trafficking

Con l'adozione dell'Emendamento 27 all'Annesso 9 Facilitation, l'ICAO ha introdotto due nuove Pratiche Raccomandate con le quali viene richiesto agli Stati di adottare procedure idonee a combattere il traffico di esseri umani che comprendano un reporting system e l'individuazione di un punto di contatto al quale segnalare eventuali situazioni sospette di traffico o coercizione. Inoltre, agli Stati viene richiesto di assicurare al personale, che per il proprio ruolo è in contatto con i passeggeri, un'adeguata formazione finalizzata all'accrescimento della consapevolezza nei confronti del fenomeno della tratta di esseri umani.

In adesione alle raccomandazioni ICAO, l'ENAC ha pubblicato il 5 agosto 2020 le "Linee Guida n. 2020/001-SEC per la formazione del personale in servizio presso gli aeroporti e del personale di volo, in tema di contrasto al traffico di esseri umani".

Regolazione Economica e del Trasporto aereo

UE

ECAC

L'ENAC ha preso parte agli incontri del gruppo di coordinamento tra ECAC e UE ECG – European Coordination Group e al gruppo congiunto ECAC ECO / NCE – Economic Group / Network of Chief Economist, che nel 2020 si è focalizzato sull'analisi delle misure a supporto del trasporto aereo per fronteggiare la crisi derivante dalla pandemia COVID-19.

EUROCONTROL

Tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea

A seguito dell'emanazione della regolamentazione afferente la costituzione del Cielo Unico Europeo, l'Unione europea ha disciplinato il nuovo assetto in materia di tariffe della navigazione aerea, i cui principi fondamentali sono previsti nel Reg. (CE) n. 550/2004 e nel Reg. (UE) n. 2019/317 che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo Unico Europeo e abroga i Regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013.

In particolare, ricadono nell'ambito della regolamentazione europea la Tariffa di Rotta e quella di Terminale relativamente a due specifiche zone tariffarie: nella prima è presente l'aeroporto di Roma Fiumicino, avente traffico superiore a 225.000 movimenti annui, mentre nella seconda zona sono inclusi gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia, Bergamo, aventi traffico superiore a 70.000 movimenti annui.

La Tariffa di Terminale della terza zona tariffaria ricomprende i rimanenti aeroporti ed è disciplinata dalla normativa nazionale.

Con particolare riguardo alla regolamentazione comunitaria, la Commissione ha emanato, il 3 novembre 2020, il Reg. (UE) n. 2020/1627, relativo alle misure eccezionali, per il terzo periodo di riferimento (2020-2024), del Piano di prestazioni e tariffazione nel Cielo Unico Europeo, a causa della pandemia COVID-19.

A seguito del crollo del traffico e del venir meno dei presupposti, dei dati e delle motivazioni sulla cui base, nel 2019, erano stati fissati gli obiettivi prestazionali comunitari e nazionali ed elaborati i Piani di Performance per il periodo 2020-2024, si è posta l'esigenza di ridefinire i contenuti dei target e di ridisegnare i Piani di Performance, che dovranno essere ripresentati alla Commissione europea entro il mese di ottobre 2021.

Nel 2020, l'ENAC ha partecipato alla 114ª e alla 115ª riunione del Comitato Allargato per le Tariffe di Rotta, sede istituzionale ove si svolge la consultazione con gli utenti dei Servizi della Navigazione Aerea, prevista dalla regolamentazione europea.

I coefficienti unitari per le Tariffe di Rotta applicabili dal 1° gennaio 2021 sono stati pubblicati con l'Informazione Circolare di Eurocontrol n. 2021/01.

Con l'Informazione Circolare LI 2021/01 sono stati pubblicati i coefficienti unitari per le Tariffe di Terminale.

Standing Committee on Finance

Il Comitato Finanze di Eurocontrol fornisce consulenza al Provisional Council, presentando le proprie raccomandazioni sul progetto di bilancio dell'Agenzia e sul Programma quinquennale, e più in generale, su tutte le questioni di bilancio e finanziarie che interessano Eurocontrol.

L'ENAC ha partecipato alla 35ª riunione che si è svolta nel mese di ottobre 2020, nonché a una riunione ad hoc, tenuta nel mese di maggio 2020, finalizzata ad esaminare le misure anti COVID.

Pension Fund Supervisory Body

Il Fondo Pensione è stato istituito con la Decisione n. 102 della Commissione Permanente di Eurocontrol e, dal 1/1/2005, finanzia i benefici previdenziali del personale collocato in pensione successivamente a tale data, limitatamente al periodo di servizio prestato dopo il 1/1/2005, raccogliendo i contributi pensionistici del personale.

Il Pension Fund Supervisory Body è un organismo indipendente dall'Agenzia che riporta direttamente al Provisional Council che è responsabile della supervisione della gestione del Fondo, curata da un Gestore Esecutivo. Dalla 36ª riunione del Comitato, nel novembre 2016, l'ENAC esprime un rappresentante tra i membri del Board che dall'ottobre 2018 è stato eletto all'unanimità chairman del Board, carica confermata nel corso della 48ª riunione tenutasi il 1° ottobre 2020.

Slot

Con la diffusione della pandemia e la riduzione del traffico aereo passeggeri, si è registrata una massiccia cancellazione dei voli da parte dei vettori aerei, specialmente quelli con un network incentrato sul trasporto passeggeri, fino ad arrivare a un fermo quasi totale del proprio operativo.

Ciò avrebbe potuto comportare la perdita degli slot da parte dei vettori aerei, atteso che la conservazione degli stessi, sulla base della norma comunitaria in vigore, è possibile solamente se i vettori riescono a operare i voli per cui sono stati chiesti gli slot. In tale ambito la Commissione europea è intervenuta con alcuni provvedimenti.

1° intervento della Commissione europea

La Commissione europea, fin dal mese di marzo 2020, è intervenuta per mitigare gli effetti della c.d. regola dello use-it or lose-it riguardante il riconoscimento della storicità delle bande orarie (slot) prevista dal Reg. (CEE) n. 95/93 come modificato dal Reg. (CE) n. 793/2004.

Tale regola stabilisce che a una serie di bande orarie sono riconosciuti diritti di storicità, validi per la successiva corrispondente stagione di traffico, se operata nel corso di una stagione di traffico almeno per l'80% in maniera conforme all'assegnazione effettuata dal Coordinatore.

Tale mitigazione, avvenuta attraverso l'emanazione del Reg. (UE) n. 2020/459 che modifica il Reg. (CEE) n. 95/93 del Consiglio, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (c.d. Waiver), per la cui elaborazione l'ENAC ha fornito il proprio contributo, si è protratta dall'inizio della stagione estiva 2020 alla fine di quella invernale 2020/2021 (con estensione del Regolamento).

Il Waiver considera come operate da un vettore aereo anche quelle bande orarie non effettivamente utilizzate, ma restituite al Coordinatore entro un certo tempo prima della data di inizio delle operazioni di volo ai fini della loro ri-assegnazione ad altro vettore che ne faccia richiesta.

Il riconoscimento della storicità, quindi, viene garantito per la corrispondente stagione di traffico anche se gli slot non sono stati effettivamente utilizzati dal vettore per l'espletamento dei voli.

2° intervento della Commissione europea

A seguito del protrarsi della pandemia a livello globale e alla luce delle previsioni sulla ripresa del traffico aereo stimate da Eurocontrol, la Commissione non ha previsto un ulteriore Waiver, bensì un nuovo Regolamento che contenesse disposizioni per la progressiva reintroduzione della regola dello use-it or lose-it a partire dalla prossima stagione di traffico summer 2021.

Il 16 dicembre 2020, a seguito di consultazioni con gli stakeholder, la Commissione europea ha, dunque, lanciato la sua proposta di re-introduzione graduale della regola dello use-it or lose-it.

La proposta introduce, altresì, una serie di disposizioni

ulteriori che tentano di porre rimedio ad alcune distorsioni che si erano create con il Waiver, come ad esempio, quella della restituzione tardiva delle bande orarie.

Brexit

Tra gli obiettivi dell'ENAC per il 2020 vi era quello di verificare e garantire la corretta applicazione del Reg. (UE) n. 2019/502 per assicurare la connettività di base tra l'Italia e il Regno Unito e mitigare l'impatto degli effetti sul mercato nell'eventualità si fosse realizzata una hard Brexit, e cioè l'uscita del Regno Unito dall'UE senza accordo. Tutto questo è stato realizzato mediante l'individuazione delle problematiche da affrontare alla fine del periodo transitorio e verificando costantemente gli interessi dell'industria, considerata la rilevanza strategica del mercato.

Nel caso in cui al 31 dicembre 2020 tra l'UE e il Regno Unito non fosse stato raggiunto un accordo, infatti, il regime del trasporto aereo vigente, basato sulla completa liberalizzazione del mercato interno europeo, sarebbe stato destinato a mutare sostanzialmente, in quanto il Reg. (CE) n. 1008/2008 non avrebbe comunque più trovato applicazione per le compagnie del Regno Unito.

Contestualmente si rendeva necessario garantire uno stretto coordinamento dell'ENAC con il MIT, il MAE, ITALRAP Bruxelles e tutte le parti interessate al fine di fornire di volta in volta i necessari contributi tecnici per le tornate negoziali dell'Accordo di partenariato UE/UK cui prendeva parte in qualità di membro della task force un rappresentante del Ministero degli Affari Esteri, poiché l'intesa - in considerazione del carattere eccezionale della materia trattata - è stata gestita come EU-ONLY, dunque di competenza esclusiva dell'Unione.

RELEX - Relazioni estere UE

Da circa vent'anni è stato attivato un processo di interazione tra gli Stati membri UE e la Commissione europea nel settore degli accordi aerei con i Paesi terzi, la cui negoziazione fino al 2002 era stata una prerogativa esclusiva dei singoli Stati europei. Tale processo ricade sotto la competenza concorrente tra Stati membri e UE, di cui all'articolo 4 punto 1 lettera (g) - Trasporti del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea. Ad oggi sono stati conclusi dieci accordi cosiddetti "globali" con i seguenti Paesi:

- Canada;
- ECAA (European Common Aviation Area, costituita da Albania, Bosnia-Erzegovina, Islanda (Paese EFTA -

European Free Trade Association aderente alla EEA - European Economic Area), Repubblica della Macedonia Settentrionale, Norvegia (anch'esso Paese EFTA - European Free Trade Association aderente alla EEA - European Economic Area), Serbia, Montenegro e Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo (UNMIK, anche se ormai il Kosovo è riconosciuto dalla maggior parte degli Stati, tra cui l'Italia);

- Georgia;
- Giordania;
- Israele;
- Marocco;
- Moldavia;
- Svizzera;
- USA (Accordo e Protocollo Aggiuntivo).

Sono stati già finalizzati, inoltre, anche se non ancora definitivamente conclusi, gli accordi globali con l'Ucraina (parafato il 28.11.2013), l'Armenia (parafato il 24.11.2017), la Tunisia (parafato l'11.12.2017) e con il Qatar (parafato il 4.3.2019). La firma, ratifica ed entrata in vigore delle summenzionate intese non hanno trovato concretizzazione a causa delle problematiche legate alla definizione del territorio europeo, connessa alla controversia tra Spagna e Regno Unito relativa alla sovranità sul territorio di Gibilterra, che dovrebbe trovare soluzione nel 2021 a seguito della Brexit.

La cosiddetta "RELEX" (politica delle relazioni estere dell'UE) ha lo scopo di riformare l'intero sistema dell'aviazione civile e consentire la graduale apertura dei mercati in un contesto informato alla concorrenza leale (a tutela di operatori e utenza). L'obiettivo è quello di ravvicinare su larga scala le normative del più elevato numero di Paesi, in modo da poter agevolmente operare in un quadro uniforme e di non discriminazione. L'ENAC prende parte attivamente a tale processo.

Della materia RELEX fa parte la Strategia Aviazione, nella quale confluiscono aspetti di regolazione e negoziazione, emanata per dare nuovo impulso ai rapporti aeronautici con i Paesi extracomunitari che rientrano geograficamente nell'ambito della politica di vicinato europea (allargamento dell'Unione ad altri Stati, creazione della common aviation area, partenariato euromediterraneo ed orientale), oppure con i partner identificati come strategici poiché economicamente sviluppati (ad esempio gli USA) o appartenenti a mercati emergenti (ad esempio India, Colombia, Corea del Sud, etc). Le relazioni estere coprono, ovviamente, anche i rapporti aeronautici UE/Svizzera e UE/Regno Unito.

L'impegno profuso in queste attività fa sì che vengano predisposti tutti gli strumenti atti a garantire lo sviluppo e l'ottimizzazione della connettività aeronautica, con riflessi positivi sull'occupazione, il commercio e l'industria, che vengano rimosse le barriere e liberalizzati gli investimenti finanziari in un contesto globale armonizzato che rispetti il principio di concorrenza leale e garantisca la costituzione di un adeguato level playing field.

Nel corso del 2020 è stata promossa la conclusione e la firma degli accordi orizzontali in trattazione e di quelli globali già finalizzati e/o in corso di finalizzazione tra l'Unione europea ed alcuni Stati terzi.

Per quanto concerne gli accordi orizzontali, il 24 aprile 2020 è stato firmato quello con la Corea del Sud.

Relativamente agli accordi globali si registra l'avvenuta parafratura del testo dell'accordo con l'Oman il 10 giugno 2020.

Il negoziato ASEAN non si è ancora concluso. In considerazione della complessità delle trattative, e al tempo stesso dell'enorme rilevanza economica della realizzazione di un accordo di così ampia portata, è stato valutato opportuno estendere di un anno il mandato negoziale affidato dagli Stati membri UE alla Commissione europea.

Il 2 agosto 2020 sono entrati in vigore gli accordi globali, fino ad allora applicati provvisoriamente, con Israele, Moldavia, Giordania e Georgia.

I Joint Committees tenutisi all'inizio di dicembre con Svizzera e USA, partner storici dell'Unione, sono stati focalizzati sull'individuazione di soluzioni comuni atte a fronteggiare la pandemia.

Ambiente

ICAO, ECAC e UE

L'Italia continua a garantire, anche attraverso l'impegno di ENAC, un contributo sostanziale alle attività internazionali che riguardano la protezione ambientale nel trasporto aereo. In particolare, con la partecipazione al CAEP - Comitato del Consiglio per la protezione ambientale nel trasporto aereo, e l'EAEG - Gruppo ambientale paneuropeo ECAC, l'Italia si prefigge l'obiettivo di incidere in quelle iniziative di spinta normativa che mirano alla riduzione delle emissioni acustiche e gassose.

In particolare, l'Italia partecipa fin dalla sua nascita al CAEP che si occupa di sviluppare standard internazionali per la riduzione del rumore (ad esempio dei velivoli di nuova progettazione), delle emissioni di gas ad effetto serra.

Negli ultimi anni, tra le misure adottate dall'ICAO per

cercare di raggiungere gli obiettivi di contenimento del cambiamento climatico, emerge l'adozione dello schema CORSIA basato su misure di mercato per il monitoraggio, la gestione e la compensazione delle emissioni di CO₂. In parallelo, vengono sviluppate ricerche e adottate iniziative per incentivare lo sviluppo, la produzione e l'utilizzo di carburanti sostenibili. L'ottimizzazione delle rotte e lo sviluppo di nuovi sistemi di navigazione aerea sono altri elementi che caratterizzano l'attività all'interno del Comitato CAEP e dei suoi sottogruppi.

Di rilievo nel 2020 per gli specialisti ENAC nel CAEP e nell'EAEG, oltre all'implementazione dello standard sul CO₂ è stata l'attività legata al consolidamento dei requisiti per lo standard sul Particolato, ai criteri di certificazione per l'eleggibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione utili nello schema CORSIA, all'avanzamento dei lavori sullo standard sul Supersonico (sia per parte rumore, fasi decollo e atterraggio, sia emissioni di CO₂).

La 40ª sessione dell'Assemblea Generale ICAO aveva stabilito di conferire il mandato al Consiglio per l'elaborazione di proposte utili a un obiettivo a lungo termine per la riduzione delle emissioni di CO₂ attribuibili all'aviazione internazionale, un "Long term Aspirational Goal for CO₂ Emissions Reduction in International Aviation". Al fine di ottemperare all'analisi di fattibilità di una o più proposte da portare all'attenzione della prossima Assemblea nel 2022, il Consiglio ha chiesto al CAEP di costituire un Task Group che svolgesse tali analisi soprattutto nel quadro dell'attuale situazione pandemica con scenari adeguati a una realistica prospettiva di recupero del traffico aereo.

Nel 2020, quindi, il CAEP ha avviato le procedure per la costituzione del gruppo LTAG che ha prodotto risultati già misurabili da presentare in un primo rapporto nella sessione consiliare di novembre 2021.

Sustainable Aviation Fuels

Riguardo i combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF), il gruppo di lavoro ad hoc del CAEP, la Fuels Task Group, ha continuato i lavori per lo sviluppo del framework di regolazione di sostenibilità degli stessi all'interno dello Schema CORSIA. Nel 2020, altri 10 temi di sostenibilità per i SAF, in aggiunta ai 2 già approvati dal Consiglio, sono stati trasmessi formalmente in consultazione agli Stati membri ricevendo discreto consenso: per l'approvazione definitiva degli stessi la discussione finale verrà svolta in seno al Consiglio ICAO.

Tali temi aggiuntivi sono stati proposti al fine di tener conto,

all'interno del contesto di sostenibilità, di importanti aspetti come ad esempio quelli relativi allo sviluppo economico-sociale, alla tutela del suolo, dell'ambiente acquatico e dell'atmosfera.

In parallelo a quanto sopra descritto, i lavori sono stati inoltre focalizzati sul quadro di sostenibilità dei Low-Carbon

Aviation Fuels che, in aggiunta ai SAF, costituiscono l'insieme dei "CORSIA Eligible Fuels". L'obiettivo dell'ICAO è assicurare che il contesto normativo di riferimento sia disponibile, sia per i SAF che per i LCAF, prima dell'inizio della fase obbligatoria di applicazione dello Schema CORSIA.

ICAO AVIATION GREEN RECOVERY SEMINAR, 23/24 NOVEMBRE 2020

Il seminario ICAO sulla Green Recovery del trasporto aereo è stato dedicato alle azioni da porre in essere per una ripresa sostenibile dell'aviazione internazionale nel periodo di grave sofferenza del settore a causa della pandemia. Nel corso dei lavori, ai quali hanno preso parte da remoto oltre 1200 partecipanti, sono stati evidenziati gli impegni assunti dall'ICAO nella lotta al cambiamento climatico attraverso la riduzione dei gas ad effetto serra con misure calibrate sulla possibilità che l'aviazione ha di contribuire a una ripresa delle economie mondiali. La decarbonizzazione del settore aereo rappresenta sicuramente in questo quadro la sfida dei prossimi trent'anni e deve essere basata su una politica condivisa di azioni utili al raggiungimento dell'obiettivo. La solidarietà e la connettività tra le Nazioni devono spingere la comunità internazionale a investire in una progressiva ma celere ripresa del traffico come strumento di supporto, di avvicinamento, di scambio tra i popoli.

Sebbene nel 2020 il traffico abbia raggiunto i minimi storici e mai una crisi così invasiva abbia colpito tutto il comparto, la ripresa prevista da qui a cinque anni pone dinanzi uno scenario di possibile incremento esponenziale delle emissioni imputabili all'aviazione internazionale. Ed è quindi compito della comunità aeronautica cercare soluzioni adeguate.

