

NOTA INFORMATIVA

N. 3/2020

– Sommario –

- 1) *Testo Unico coordinato Covid e dl 19/2020 Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19*
- 2) *Decreto "Cura Italia": misure urgenti per il settore del trasporto aereo*
- 3) *Emergenza covid-19 e sicurezza: il futuro del trasporto aereo*
- 4) *Decreto ministeriale numero 112 del 12 marzo 2020: limiti operatività del sistema aeroportuale italiano a seguito emergenza Covid-19*
- 5) *Decreto ministeriale 120 del 17 marzo 2020 in materia di nuove misure sanitarie obbligatorie per i soggetti che entrano in Italia*
- 6) *ENAC-PROT-23/03/2020-0032363-P relativa ai Provvedimenti governativi emergenziali in vigore fino al 03/04/2020 - Utilizzo droni*
- 7) *Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19*
- 8) *Alessio Quaranta, DG ENAC, nominato responsabile ECAC coordinamento misure per emergenza*

* * * * *

- 1) Raccolta delle disposizioni in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e Testo coordinato delle ordinanze di protezione civile.**

Il Testo Unico coordinato Covid-19, composto da 295 pagine e aggiornato al 24.3.2020, riordina la disciplina dei provvedimenti della fase emergenziale, ponendosi in netto contrasto con l'esigenza di semplificazione e chiarezza che l'attuale situazione di crisi sanitaria richiederebbe al fine di evitare una situazione di incertezza diffusa tra i cittadini.

A tal riguardo, si segnala che il 25 marzo us è stato pubblicato, altresì, il DL n. 19 del 25 marzo 2020 che va ad incidere sul contenuto del "nuovo" TU.

Difatti, l'evolversi della situazione epidemiologica, che al momento presenta un incremento dei casi di contagio e dei decessi, ha reso necessaria l'adozione di un nuovo decreto-legge che, anche per superare i dubbi di costituzionalità dei DPCM, si propone di razionalizzare le misure di contrasto e contenimento alla diffusione dell'epidemia, il procedimento e gli strumenti giuridici di loro applicazione, anche in funzione dei rapporti Stato-Regioni, e le sanzioni applicabili.

E' significativa, come strumento di razionalizzazione, l'abrogazione (ad eccezione degli articoli 3, comma 6-bis, e 4) del decreto-legge capofila sull'emergenza, il n. 6 del 23 febbraio 2020, convertito con modificazioni dalla legge 5 marzo 2020, n. 13.

Le misure di contenimento vengono tipizzate nell'articolo 1 e devono corrispondere a "*principi di adeguatezza e proporzionalità al rischio*", anche, eventualmente, su singole parti del territorio nazionale: il che prefigura, insieme alla possibile disciplina più restrittiva di misure urgenti di carattere regionale o infra-regionale, di cui all'articolo 3, la possibilità di un'evoluzione differenziata delle misure di contenimento, attualmente omogenee per tutto il territorio nazionale.

Tali misure possono essere adottate per periodi temporali predeterminati ciascuno di durata non superiore a trenta giorni (ma sono reiterabili e modificabili fino al 31 luglio 2020, termine dello stato di emergenza dichiarato il 31 gennaio 2020) e sono suscettibili di incidere sulla libertà di circolazione; di riunione; di culto; di attività politica, sindacale; culturale; di educazione; di impresa; prevedono obblighi di comunicazione e di prestazione.

L'articolo 2 disciplina il procedimento che prevede l'adozione delle misure di contenimento con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. E' prevista una più articolata disciplina del procedimento e delle interlocuzioni preventive all'adozione, e nell'articolo 2, primo comma, è contenuto un riconoscimento formale al ruolo del Comitato tecnico scientifico di cui all'Ordinanza del Capo del dipartimento della Protezione civile n. 630 del 3 febbraio 2020, art. 2, per i profili tecnico-scientifici e le

valutazioni di adeguatezza e proporzionalità delle misure.

L'articolo 2, quinto comma, prevede l'immediata pubblicazione dei provvedimenti in Gazzetta Ufficiale e una forma di controllo parlamentare, poiché i provvedimenti verranno comunicati alle Camere entro il giorno successivo alla loro pubblicazione e il Presidente del Consiglio dei ministri (o un Ministro da lui delegato) riferirà, con cadenza periodica o, al massimo, ogni quindici giorni, alle Camere sulle misure adottate.

L'articolo 4 delinea un sistema sanzionatorio che supera lo strumento di dubbia legalità originariamente individuato con DPCM nell'articolo 650 del codice penale, a favore di una differenziazione tra le violazioni "ordinarie" delle misure di contenimento, punite con sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, e la specifica violazione del divieto assoluto di allontanarsi dalla propria abitazione o dimora per le persone sottoposte alla misura della quarantena perché risultate positive al virus (articolo 1, comma 2, lettera e) costituente reato di cui all'articolo 260 del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 (Testo unico delle leggi sanitarie), le cui sanzioni congiunte vengono elevate, dall'articolo 4, comma 7, all'arresto da 3 mesi a 18 mesi e all'ammenda da euro 500 ad euro 5.000.

Le questioni di diritto intertemporale vengono affrontate dall'articolo 4, comma 8, a norma del quale *"le disposizioni del presente articolo che sostituiscono sanzioni penali con sanzioni amministrative si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ma in tali casi le sanzioni amministrative sono applicate nella misura minima ridotta alla metà"*: con disposizione quindi che, riconoscendo la continuità di tipo di illecito, applica un principio di favor rei.

Il richiamo espresso all'ipotesi di epidemia colposa (articolo 452 c.p.) non esclude dunque la possibile ricorrenza di altri reati, in primo luogo del delitto di epidemia (dolosa) di cui all'articolo 438 c.p., consistente nella "diffusione di germi patogeni".

Infine, da approfondire è la questione relativa alla natura giuridica che in tal modo lo strumento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri viene ad assumere.

A tal riguardo, particolarmente interessante l'articolo 3 che si propone di coordinare con i poteri dello Stato le iniziative delle Regioni e dei Comuni, riconoscendo poteri ulteriori alle Regioni da esercitare evidentemente nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento e delle competenze disegnate dal Titolo V della Costituzione e limitando quelli dei Comuni.

Difatti, il comma n. 1 prevede che *"le regioni, in relazione a specifiche situazioni sopravvenute di aggravamento del rischio sanitario verificatesi nel loro territorio o in*

una parte di esso, possono introdurre misure ulteriormente restrittive, tra quelle di cui all'articolo 1, comma 2, esclusivamente nell'ambito delle attività di loro competenza e senza incisione delle attività produttive e di quelle di rilevanza strategica per l'economia nazionale”, mentre il comma 2 stabilisce che “I Sindaci non possono adottare, a pena di inefficacia, ordinanze contingibili e urgenti dirette a fronteggiare l'emergenza in contrasto con le misure statali, ne' eccedendo i limiti di oggetto cui al comma 1”.

Il comma 3, nel prevedere che *“Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano altresì agli atti posti in essere per ragioni di sanità in forza di poteri attribuiti da ogni disposizione di legge previgente”* finisce con il limitare la portata delle ordinanze locali previgenti che decadono e vengono, di fatto, assorbite dai provvedimenti nazionali.

Ne deriva che le ordinanze adottate nel frattempo sono *tamquam non esset* nella parte in cui riguardano attività non rientranti nella competenza delle Regioni.

In definitiva, il DL n. 19/2020 offre un riferimento normativo di carattere generale per cui le limitazioni, proporzionali e ragionevoli, vengono poste dallo Stato anche per i singoli territori, per porre fine alla polemica relativa alla sovrapposizione i limitazioni imposte a livello territoriale che hanno finito con il creare un'enorme incertezza.

In altri termini, il provvedimento legislativo che, comunque, risulta di difficile lettura, interviene a delimitare i confini nell'ambito del controverso rapporto tra Stato-Regione, a fronte delle continue sovrapposizioni dovute alla pioggia di ordinanze regionali adottate nelle ultime settimane, non in linea con le decisioni nazionali, che hanno alimentato, da un lato, il clima di incertezza normativa nei confronti dei cittadini, dall'altro le polemiche circa le cd ordinanze regionali “in libertà”.

Da ultimo, da segnalare il DPCM del 1aprile 2020 che proroga le misure emergenziali al 13.04.2020.

Di seguito il testo integrale del T. U. Covid e del DPCM del 1 aprile 2020:

[Testo Unico coordinato COVID-19.pdf](#)

[DPCM 1aprile 2020.pdf](#)

- 2) Il Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 cd. “Cura Italia” recante misure di potenziamento del servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, prevede, tra le altre, misure destinate al settore del trasporto aereo.**

Il settore dei trasporti, insieme a quello del turismo, è uno dei settori maggiormente colpiti dall'emergenza coronavirus, per cui, al fine di alleviare le sofferenze delle imprese del settore, il decreto Cura Italia prevede una serie di misure.

In particolare, l'articolo 79 -di cui segue il testo integrale- riconosce formalmente l'epidemia da COVID-19 come calamità naturale ed evento eccezionale per il settore del trasporto aereo e prevede misure compensative dei danni subiti per le imprese passeggeri che esercitano oneri di servizio pubblico (commi 1 e 2); autorizza inoltre, in considerazione della particolare situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, per Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente (commi da 3 a 8). In dettaglio, il comma 1 riconosce formalmente l'epidemia da COVID-19 come calamità naturale ed evento eccezionale ai fini del presente articolo, ai sensi dell'articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Tale articolo, alla richiamata lett. b), considera compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. Si segnala a questo proposito che la Vice Presidente della Commissione Europea, Margrethe Vestager, ha annunciato, il 17 marzo 2020, un nuovo quadro temporaneo europeo per gli aiuti di Stato. Il comma 2 riconosce misure compensative dei danni subiti, come conseguenza diretta dell'evento eccezionale, alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'ENAC che esercitano oneri di servizio pubblico alla data di emanazione del presente decreto-legge, in considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, al fine di consentire la prosecuzione dell'attività. Per le modalità applicative si rinvia ad un decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'efficacia della disposizione viene comunque subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi della disciplina sugli aiuti di Stato di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, che prevede la comunicazione in tempo utile alla Commissione dei progetti diretti a istituire o modificare aiuti.

I commi da 3 a 8 prevedono disposizioni per le società Alitalia S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., entrambe in amministrazione straordinaria¹.

Il comma 3, in considerazione della situazione determinata sulle attività di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A. dall'epidemia da COVID-19, autorizza la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

In base al comma 4, l'atto costitutivo della nuova società pubblica sarà definito attraverso uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, di natura non regolamentare, sottoposti alla registrazione della Corte dei Conti, e saranno ivi definiti l'oggetto sociale, lo Statuto e il capitale sociale iniziale. Saranno inoltre nominati gli organi sociali in deroga alle disposizioni vigenti in materia e sarà definito ogni altro elemento necessario per la costituzione e il funzionamento della società. Si autorizza

¹ Con riferimento alla cessione delle società Alitalia SAI S.p.a. e Alitalia Cityliner S.p.a. si ricorda che la prima fase della procedura di cessione, nell'ambito dell'amministrazione straordinaria, iniziata il 19 ottobre 2018, ed il cui termine era stato successivamente prorogato fino al 21 novembre 2019, non aveva portato alla formalizzazione di alcuna offerta. L'articolo 37 del decreto-legge n. 34 del 2019, convertito dalla legge n. 58/2019, aveva quindi autorizzato l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea, "Nuova Alitalia", nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito, stimato in 145 milioni € ed il trasferimento a tale società dei compendi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria, nonché la restituzione della quota capitale del finanziamento di 900 milioni di euro nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria, a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria. Successivamente il decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2, ha disposto la concessione di un finanziamento semestrale di 400 milioni di euro e delineato una nuova procedura per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo, attraverso una integrazione al programma della procedura di amministrazione straordinaria, con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali. È stato inoltre previsto che l'organo commissariale espletasse le procedure di cessione entro il 31 maggio 2020, eventualmente anche individuando l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata tra i soggetti che garantissero la continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. Tra le facoltà riconosciute ai sensi del citato decreto-legge all'organo commissariale con riferimento alla vendita dei complessi aziendali è richiamata l'applicazione dei commi dal quarto al nono dell'articolo 105 della legge fallimentare. Tali disposizioni prevedono tra l'altro che il curatore possa procedere alla cessione delle attività e delle passività dell'azienda o dei suoi rami, nonché di beni o rapporti giuridici individuabili in blocco, esclusa comunque la responsabilità dell'alienante prevista dall'articolo 2560 del codice civile; che il curatore possa procedere alla liquidazione anche mediante il conferimento in una o più società, eventualmente di nuova costituzione, dell'azienda o di rami della stessa, ovvero di beni o crediti, con i relativi rapporti contrattuali in corso, esclusa la responsabilità dell'alienante ai sensi dell'articolo 2560 del codice civile ed osservate le disposizioni inderogabili contenute nella sezione II del Capo VI della legge fallimentare, facendo salve eventuali diverse disposizioni previste in leggi speciali; che il pagamento del prezzo possa essere effettuato mediante accollo di debiti da parte dell'acquirente solo se non viene alterata la graduazione dei crediti. Anche in ragione delle facoltà previste dalla sopra ricordata normativa il Commissario straordinario ha, in data 6 marzo 2020, pubblicato un Invito alla manifestazione di interesse relativamente:

- (a) alle attività aziendali unitariamente considerate ("Lotto Unico"); ovvero, alternativamente:
- (b) alle attività di aviation ("Lotto Aviation");
- e/o (c) alle attività di handling ("Lotto Handling");
- e/o (d) alle attività di manutenzione (il "Lotto Manutenzione").

Il termine per la formulazione delle manifestazioni di interesse era fissato alle 23.59 del 18 marzo 2020.

inoltre il Commissario Straordinario delle società a porre in essere ogni atto necessario o conseguente, nelle more dell'espletamento della procedura di cessione dei complessi aziendali delle due società in amministrazione straordinaria e fino all'effettivo trasferimento dei medesimi complessi aziendali all'aggiudicatario della procedura di cessione, ai fini di quanto necessario per l'attuazione della norma in commento. Il MEF è autorizzato a partecipare al capitale sociale o a rafforzare la dotazione patrimoniale della nuova società, anche in più fasi e anche per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

Il comma 5 esclude l'applicazione, per la società così costituita, delle disposizioni del Testo unico delle società a partecipazione pubblica (decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e successive modifiche e integrazioni).

Il comma 6 dispone che ai fini dell'eventuale trasferimento di personale ricompreso nel perimetro dei complessi aziendali di Alitalia e Cityliner in amministrazione straordinaria, efficientati e riordinati in base al programma dell'amministrazione straordinaria integrato con le iniziative di riorganizzazione ed efficientamento della struttura come previsto all'art. 1, co. 3, del DL n. 137/2019, si applichi l'art. 5, co. 2-ter del DL n. 347 del 2003, con espressa esclusione di ogni altra disciplina applicabile.

Il comma 7 istituisce un apposito fondo per l'attuazione delle disposizioni del presente articolo, con una dotazione finanziaria di 500 milioni di euro per l'anno 2020. Si rinvia ad un decreto del Ministro dell'economia e finanze, da adottare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, la definizione degli importi da destinare alle singole finalità previste dall'articolo in commento. Si prevede inoltre che con un decreto del Ministro dell'economia e finanze possa essere riassegnata, per gli interventi relativi alla costituzione della nuova società pubblica prevista dal comma 4, una quota degli importi derivanti da operazioni di valorizzazione di attivi mobiliari e immobiliari o da distribuzione di dividendi o riserve patrimoniali, senza maggiori oneri per la finanza pubblica. Il comma 8 reca la copertura finanziaria dell'articolo in commento, a valere ai sensi dell'articolo 126 del decreto.

Art. 79

(Misure urgenti per il trasporto aereo)

1. Ai fini del presente articolo l'epidemia da COVID-19 è formalmente riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale, ai sensi dell'articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

2. In considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, alle

imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'Enac che, alla data di emanazione del presente decreto-legge, esercitano oneri di servizio pubblico, sono riconosciute misure a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell'evento eccezionale al fine di consentire la prosecuzione dell'attività. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le modalità di applicazione della presente disposizione. L'efficacia della presente disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

3. In considerazione della situazione determinata sulle attività di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria dall'epidemia da COVID-19, è autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

4. Ai fini della costituzione della società di cui al comma 3, con uno o più Decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, di natura non regolamentare e sottoposti alla registrazione della Corte dei Conti, che rappresentano l'atto costitutivo della nuova società, sono definiti l'oggetto sociale, lo Statuto e il capitale sociale iniziale e sono nominati gli organi sociali in deroga alle rilevanti disposizioni vigenti in materia, nonché è definito ogni altro elemento necessario per la costituzione e il funzionamento della società.

Il Commissario Straordinario delle società di cui al comma 3 è autorizzato a porre in essere ogni atto necessario o conseguente nelle more dell'espletamento della procedura di cessione dei complessi aziendali delle due società in amministrazione straordinaria e fino all'effettivo trasferimento dei medesimi complessi aziendali all'aggiudicatario della procedura di cessione ai fini di quanto necessario per l'attuazione della presente norma. Ai fini del presente comma, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale o a rafforzare la dotazione patrimoniale della nuova società, anche in più fasi e anche per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

5. Alla società di cui ai commi 3 e 4 non si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e successive modifiche e integrazioni.

6. Ai fini dell'eventuale trasferimento del personale ricompreso nel perimetro dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 3, come efficientati e riorganizzati ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito con modificazioni dalla legge 30 gennaio 2020 n. 2, trova applicazione l'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito con modificazioni dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, con esclusione di ogni altra disciplina eventualmente applicabile.

7. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2020. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze da adottare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico sono stabiliti gli importi da destinare alle singole finalità previste dal presente articolo. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per gli interventi previsti dal comma 4, può essere riassegnata, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, una quota degli importi derivanti da operazioni di valorizzazione di attivi mobiliari e immobiliari o da distribuzione di dividendi o riserve patrimoniali

8. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 126.

L'articolo 94 dispone l'incremento di 200 milioni di euro per l'anno 2020 del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo, prevedendo, altresì, il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale al fine di finanziare interventi di sostegno al reddito a fronte delle gravi crisi aziendali che hanno investito il settore aereo.

Ai sensi del comma 2, il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale può essere autorizzato in deroga ai limiti di durata massima del trattamento di integrazione salariale:

- a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto in esame e fino al 31 dicembre 2020;

- nel limite complessivo di 200 milioni di euro per l'anno 2020;
- nel limite massimo di 10 mesi;
- previo accordo stipulato in sede governativa presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, anche in presenza dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico nonché della Regione interessata;
- qualora l'azienda operante nel settore aereo abbia cessato o cessi l'attività produttiva e sussistano concrete prospettive di cessione dell'attività con conseguente riassorbimento occupazionale.

Art. 94

(Incremento dotazione del Fondo di solidarietà per il settore aereo)

1. La dotazione del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, è incrementata di 200 milioni di euro per l'anno 2020.

2. In deroga agli articoli 4 e 22 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2020 può essere autorizzato nel limite complessivo di 200 milioni di euro per l'anno 2020 e nel limite massimo di dieci mesi, previo accordo stipulato in sede governativa presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, anche in presenza dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico nonché della Regione interessata, il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale qualora l'azienda operante nel settore aereo abbia cessato o cessi l'attività produttiva e sussistano concrete prospettive di cessione dell'attività con conseguente riassorbimento occupazionale, nel limite delle risorse stanziare ai sensi del comma 1.

3. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 126.

Di seguito il testo integrale del provvedimento:

[Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020.pdf](#)

3) In epoca di coronavirus resta latente il timore che il viaggio possa trasformarsi in uno dei possibili eventi di contagio, rischiando la diffusione del virus o di qualsiasi altra malattia trasmissibile per via aerea, tuttavia la IATA, avvalendosi di due studi dell'EASA, conferma che la qualità dell'aria all'interno delle cabine offre garanzie in termini di sicurezza, poiché è filtrata e risulta quasi sterile.

Gli aerei di ultima generazione sono dotati di filtri così efficienti e moderni che sono identici a quelli degli ospedali e in grado di catturare e bloccare fino al 99,97% dei microbi presenti.

La percentuale aumenta fino al 99,999% a bordo di alcune compagnie, così da bloccare

anche i virus più piccoli, come quelli che hanno un diametro di 0,1 micrometri e dunque, in grado di eliminare anche i coronavirus che hanno una dimensione compresa tra gli 0,08 e gli 0,16 micrometri.

A bordo, inoltre, l'aria viene cambiata ogni 2-3 minuti e gli interni dei velivoli vengono regolarmente disinfettati, per cui il rischio di contrarre in quota il virus da una persona infetta è con ogni probabilità più basso di quello degli spazi chiusi come gli uffici.

L'utilizzo dei filtri Hepa (High Efficiency Particulate Air filters Filtri anti-particolato ad alta efficienza), altamente sofisticati, ed il sistema che, per contenere i consumi, prevede il riutilizzo del 50% dell'aria presente in cabina dopo filtraggio, non assicurano una qualità di "aria di montagna", ma la diluizione con aria fresca esterna garantisce l'abbattimento di tutti i contaminanti virali e batterici e degli altri contaminanti chimici sotto la soglia di pericolosità finora misurata. In generale, il rischio complessivo di contrarre una malattia da una persona malata in aree confinate con alta densità di occupanti, come un autobus od un cinema, indubbiamente esiste, ma il rischio sugli aeroplani è nettamente inferiore rispetto alla maggior parte degli spazi ristretti, proprio perché i moderni aeroplani sono equipaggiati con sistemi di filtraggio dell'aria in cabina dotati di filtri Hepa.

I filtri dell'aria in particelle Hepa o ad alta efficienza, hanno prestazioni simili a quelle utilizzate per mantenere l'aria pulita nelle sale operatorie ospedaliere e nelle camere bianche industriali. Sono efficaci nel catturare più del 99 per cento dei microbi (virus e batteri) presenti nell'aria. L'aria filtrata e di ricircolo fornisce livelli di umidità della cabina più elevati e livelli di particolato inferiori rispetto al 100% dei sistemi di aria esterna. Il sistema dell'aria della cabina è progettato per funzionare nel modo più efficiente fornendo circa il 50% di aria esterna e il 50% di aria filtrata e di ricircolo. Questo normalmente fornisce tra i 15 e 20 piedi cubi di aria totale al minuto per persona in classe economica. La fornitura totale di aria è quindi essenzialmente sterile e priva di particelle.

La circolazione dell'aria nella cabina è continua. L'aria fluisce sempre dall'interno verso l'esterno della cabina. Il flusso d'aria totale verso la cabina viene erogato con una portata in serie equivalente a 20-30 cambi d'aria all'ora. Ciò fornisce il controllo della temperatura e riduce al minimo i gradienti di temperatura all'interno. Più precisamente, i filtri sono in grado di rimuovere dall'aria circolante, con un'efficienza del 99,995%, le particelle nell'arco da 0,1 a 0,3 micron di batteri e virus. In sostanza, dalle cosiddette

“bocchette” (i diffusori individuali posti sopra ad ogni posto a bordo) oltre che da quelli non visibili posti dietro le cappelliere ed ai lati della cabina in prossimità del pavimento, esce aria sanificata e costantemente rinnovata.

L'intervallo di sostituzione dei filtri dipende dal modello di aeromobile, anzi più precisamente dalle indicazioni estremamente dettagliate ed approvate dalle Autorità aeronautiche (in Europa Easa) e le singole compagnie aeree possono solo essere più restrittive e cautelanti nei riguardi di tali rigide scadenze.

Ove un vettore violi intenzionalmente tali restrizioni di sostituzione, si verificherebbe una diminuzione del flusso d'aria, ma l'efficienza dei filtri Hepa nella cattura di batteri e virus sarebbe inalterata.

A tal riguardo, si segnala che esistono Commissioni che si occupano di raccogliere misurazioni precise al fine di tutelare la salute di passeggeri e del personale navigante (in Usa esiste per Faa l'Excellence for Airliner Cabin Environment Research (Acer), in Europa esiste il Project Committee-Agenti chimici della Commissione aerospaziale e difesa).

Appurata la sicurezza del viaggio aereo, a fronte della profonda contrazione di traffico aereo registrata nell'ultimo mese, si auspica una pronta ripresa dell'operatività agli scali con ritorno alla condizione di normalità, in un settore come quello del trasporto aereo significativamente legato alla domanda internazionale, peraltro gestita in prevalenza da operatori non nazionali.

A tal riguardo, le stime della International Air Transport Association (IATA) relative agli effetti del COVID19, al 5 marzo 2020, prevedevano mancati incassi per il settore aereo a livello internazionale di un massimo di 113 miliardi di dollari, tuttavia esse appaiono di gran lunga superate, alla luce della progressione del numero di casi di COVID-19 a livello internazionale.

In tale contesto, anche l'ICAO, con comunicato stampa -di cui si riporta di seguito il testo- diffuso in data 23 marzo 2020, ha sottolineato il ruolo vitale del trasporto aereo nella ripresa post-crisi mondiale.

In particolare, il Presidente dell'ICAO, Salvatore Sciacchitano, sollecita interventi a sostegno del settore, esortando gli Stati, le organizzazioni internazionali e le istituzioni finanziarie a considerare l'importanza dell'aviazione civile per il rilancio dell'economia mondiale dopo che la pandemia globale attraverso l'attuazione di politiche e strategie pubbliche efficienti per sostenere le parti interessate del settore, le compagnie aeree, gli

aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i produttori, nel rispetto della concorrenza e della trasparenza, dell'aviazione, sarà possibile rilanciare l'economia mondiale.

La capacità del sistema di trasporto aereo globale è indispensabile per garantire la ripresa dalle difficoltà economiche causate da COVID-19, giacché la connettività del trasporto aereo in tutto il mondo alimenta le economie attraverso l'occupazione, il commercio e il turismo e supporta gli Stati nel raggiungimento dell'Agenda 2030 Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Di seguito il comunicato ICAO:

[Comunicato stampa ICAO.pdf](#)

4) Con decreto ministeriale firmato nella serata del 12 marzo 2020 è stata disposta la chiusura temporanea di alcuni aeroporti al fine di razionalizzare il trasporto aereo nelle prossime settimane, pur garantendo il diritto alla mobilità dei cittadini, e all'ENAC è stato attribuito l'incarico di varare le procedure e le modalità che hanno condotto alla chiusura degli scali indicati nel decreto.

A tal riguardo preme segnalare che in applicazione del decreto ministeriale numero 112 del 12 marzo 2020 con il quale, a seguito dell'emergenza Covid-19 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha limitato l'operatività del sistema aeroportuale italiano, l'ENAC ha disposto che devono garantire l'operatività aeroportuale senza limitazioni:

- le società di gestione degli aeroporti inclusi nell'art. 2 comma 1 del decreto: Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Lampedusa, Milano Malpensa, Napoli Capodichino, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino, Torino, Venezia Tesserà Tesserà e Roma Ciampino per i soli voli di stato, trasporti organi, canadair e servizi emergenziali;

- le società di gestione degli aeroporti non inclusi nell'art. 2 comma 1 del decreto, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Verona, Firenze, Roma Ciampino, Reggio Calabria, Brindisi, Trieste e Treviso con decorrenza dal 14 marzo, ad eccezione di Milano Linate che inizierà lo stop temporaneo dal 16 marzo.

In tutti gli aeroporti verranno comunque garantite alcune attività tra cui le esigenze operative di voli cargo e posta, nonché di voli di Stato, di Enti di Stato, di emergenza

sanitaria o di emergenza di altro tipo.

Anche gli aeroporti di sola aviazione privata dovranno limitare la propria attività in analogia a quanto previsto per gli aeroporti non inclusi 2 comma 1 del decreto, a partire dal 14 marzo 2020.

In tale contesto si segnala altresì che nell'ambito delle misure con le quali, a seguito dell'emergenza Covid-19, è stata limitata l'operatività del sistema aeroportuale italiano, l'ENAC ha emanato ulteriori disposizioni per gli aeroporti di aviazione generale e per le aviosuperfici, le elisuperfici e le idrosuperfici, stabilendo che negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici, elisuperfici e idrosuperfici (escluse le aviosuperfici e le elisuperfici occasionali), sono consentiti i voli motivati da comprovate esigenze lavorative, da situazioni di necessità o effettuati per motivi di salute, nonché i voli finalizzati al rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza, secondo quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 marzo 2020.

Per effettuare questi voli il pilota, due ore prima del decollo, deve trasmettere all'autorità di pubblica sicurezza competente territorialmente per l'aeroporto o per l'area di atterraggio di destinazione, le comunicazioni previste (art. 9 del decreto ministeriale del 1° febbraio 2006), nonché l'autodichiarazione prevista dal Ministero dell'Interno.

Tali disposizioni, non trovano applicazione alle Regioni le cui attività di volo, a seguito dell'emergenza Covid-19, sono state limitate con apposita normativa.

In conclusione, preme segnalare che con decreto n. 127 del 23.03.2020, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, all'art.2 ha disposto la proroga sino al 3 aprile dell'efficacia dei decreti interministeriali adottati durante il periodo emergenziale ivi elencati, tra cui figurano quelli che interessano direttamente il settore del trasporto aereo

Di seguito il testo del decreto interministeriale n. 112 del 12 marzo 2020 e del decreto interministeriale n. 127 del 24.03.2020:

[Decreto interministeriale n. 112 del 12 marzo 2020.pdf](#)

[Decreto interministeriale n. 127 del 24.03.2020.pdf](#)

5) Alla luce delle numerose richieste di rientro in Italia da parte di molti cittadini che si trovano all'estero, la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha firmato un decreto di concerto al Ministro della Salute che obbliga

all'autoisolamento per i 14 giorni successivi al ritorno nei confronti dei soggetti che rientrano in Italia, anche ove asintomatiche rispetto al COVID-19.

Il Decreto, che riguarda tutte le persone che tornano in Italia con qualsiasi mezzo di trasporto, prevede che:

Le persone fisiche che entrano in Italia, anche se asintomatiche sono obbligate a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria territorialmente competente (all'arrivo in aeroporto); a sottoporsi alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di 14 giorni; in caso di insorgenza di COVID 19 a segnalare tale situazione con tempestività all'autorità sanitaria.

In deroga a quanto sopra, esclusivamente per comprovate esigenze lavorative e per un tempo non superiore alle 72 ore, salvo motivata proroga per specifiche esigenze di ulteriori 48 ore, le persone fisiche in entrata in Italia sono tenute a presentare una dichiarazione, ai sensi degli artt. 46 e 47 del Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, nella quale attestano di entrare esclusivamente per la predetta esigenza lavorativa. Con la medesima dichiarazione assumono l'obbligo, in caso di insorgenza del coronavirus, di segnalare tale situazione con tempestività Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria territorialmente competente e di sottoporsi, nelle more delle determinazioni della predetta autorità sanitaria, ad isolamento.

English version

With the aim of containing the dissemination of the epidemic COVID 19 spread, on 17 March last, the Minister of Infrastructures and Transport and the Minister of Health issued Decree nr. 120.

You find below a summary of the provisions of the Decree:

Natural persons entering Italian borders, even if asymptomatic, are obliged to: immediately communicate its entry into Italy to the territorial competent Health Authority ; undergo health surveillance and fiduciary isolation for a period of 14 days from the entry

into Italy;

in the event of the infection of COVID 19, report this situation promptly to the health authority.

The above provisions can be derogated only for proven work needs and for a time not exceeding 72 hours, for specific demonstrated needs prolonged of additional 48 hours. In this case, natural persons entering Italy are required to submit a declaration in which they certify that they enter only for the aforementioned work requirement. With the same declaration, they assume the obligation, in the event of the infection of the coronavirus, to immediately report this situation to the health authority territorially competent and to submit themselves to isolation, pending the determinations of the aforementioned health authority.

L'obiettivo del provvedimento è quello di contenere l'emergenza sanitaria da coronavirus e prevenire la diffusione del contagio, per cui il provvedimento riguarda tutte le persone che tornano in Italia con qualsiasi mezzo di trasporto e che dovranno presentare una dichiarazione nella quale attestino di rientrare presso il proprio domicilio, abitazione o residenza per comprovate esigenze lavorative o situazioni di necessità, oppure per motivi di salute. È, inoltre, obbligatorio comunicare al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria locale il proprio ingresso in Italia per avviare la sorveglianza sanitaria.

È prescritto, inoltre, che, per chi va in autoisolamento e accusa sintomi COVID-19, sussiste l'obbligo di segnalare tale situazione con tempestività all'autorità sanitaria tramite i numeri telefonici dedicati.

L'autoisolamento non è prescritto a chi transita o sosta in Italia per comprovate esigenze lavorative, ed è comunque obbligato a uscire dal Paese entro 72 ore dall'ingresso. Tuttavia, per queste persone, è obbligatorio compilare una dichiarazione con la quale si comunica di essere in Italia per la comprovata esigenza lavorativa, e ci si impegna a segnalare, in caso di insorgenza di sintomi COVID-19, tale situazione al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria locale e a sottoporsi ad isolamento.

Con Decreto interministeriale n. 122 del 18 marzo, è stata introdotta un'ulteriore stretta nei servizi di trasporto ferroviario e marittimo di persone da e verso la Sicilia.

Gli spostamenti sono consentiti esclusivamente agli appartenenti alle Forze dell'Ordine e alle Forze Armate, agli operatori sanitari pubblici e privati, ai lavoratori pendolari o per comprovate esigenze di lavoro, gravi motivi di salute e situazioni di necessità. Non

potranno più imbarcarsi altri mezzi oltre alle automobili e ai motoveicoli, mentre continua ad essere assicurato e regolare, invece, il trasporto delle merci. Inoltre, ulteriori riduzioni sono state apportate al traffico ferroviario gestito da Trenitalia.

Per il traffico aereo con velivoli privati o noleggiati sono autorizzati esclusivamente i voli motivati da fondate esigenze lavorative, situazioni di necessità o motivi di salute. Sono inoltre consentiti i voli finalizzati al rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza.

Per i voli diretti nella Regione Sicilia e nella Regione Sardegna deve essere comunque acquisita anche la preventiva autorizzazione del Presidente della Regione.

Infine, la richiamata disposizione di cui al decreto n. 120, comma 1, relativa alle misure di ingresso in Italia non trovano applicazione a determinate categorie di persone fisiche ovvero il personale sanitario in ingresso per l'esercizio delle qualifiche professionali sanitarie ed ai lavoratori transfrontalieri in ingresso ed in uscita dal territorio nazionale per comprovati motivi di lavoro e per il conseguente rientro nella propria residenza o abitazione.

Con Decreto ministeriale 127 del 24 marzo è stata prorogata fino al 3 aprile p.v. l'efficacia dei provvedimenti in messi in atto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per far fronte all'emergenza sanitaria da Covid19 e per contrastare la diffusione della malattia ed introdotta un'ulteriore riduzione dei servizi ferroviari a lunga percorrenza (Intercity e Freccie).

In particolare, si tratta di otto decreti interministeriali, siglati col Ministero della Salute, contenenti diverse misure finalizzate ad una forte limitazione della mobilità delle persone sul territorio italiano e del trasporto dei passeggeri attraverso i diversi vettori.

Le misure che vengono prorogate nel dettaglio riguardano:

- la razionalizzazione del trasporto aereo e dell'operatività degli aeroporti (Decreto n.112);
- la riprogrammazione dei treni a lunga percorrenza e del trasporto ferroviario dei passeggeri (Decreto n.113),
- la riduzione dei servizi non di linea e automobilistici interregionali (Decreto n.114);
- la riduzione dei servizi ferroviari Intercity (Decreto n.116) con un nuovo ridimensionamento dei treni;
- la sospensione del trasporto passeggeri con la Sardegna (Decreto n.117);
- la forte limitazione del trasporto passeggeri con la Sicilia (Decreto n.118);
- l'introduzione dell'obbligo del periodo di isolamento fiduciario di 15 giorni per chi

rientra dall'estero (Decreto n.120). In questo caso al provvedimento viene apportata una nuova modifica: l'esenzione dall'obbligo di isolamento fiduciario si estende all'equipaggio dei mezzi di trasporto e al personale viaggiante appartenente a imprese aventi sede legale in Italia;

- l'obbligo di isolamento fiduciario di 14 giorni previsto per chi entra in Italia non si applica al personale sanitario, ai lavoratori transfrontalieri per comprovati motivi di lavoro e per il conseguente rientro nella propria residenza o abitazione; ulteriori restrizioni al trasporto passeggeri con la Sicilia e la Sardegna (Decreto n.122).

Da ultimo, con ordinanza del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dei trasporti, del 28.03.2020 sono entrate in vigore disposizioni stringenti per chi fa ingresso in Italia e scrupolose misure organizzative che devono adottare i vettori e gli armatori, al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Chiunque arriva nel territorio nazionale tramite trasporto di linea aereo, marittimo, ferroviario o terrestre, è tenuto a consegnare al vettore all'atto dell'imbarco una dichiarazione che, in modo chiaro e dettagliato, specifichi i motivi del viaggio, l'indirizzo completo dell'abitazione o della dimora in Italia dove sarà svolto il periodo di sorveglianza sanitaria e l'isolamento fiduciario, il mezzo privato o proprio che verrà utilizzato per raggiungerla e un recapito telefonico anche mobile presso cui ricevere le comunicazioni durante l'intero periodo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario.

Le persone che fanno ingresso in Italia, anche se asintomatiche, sono obbligate a comunicarlo immediatamente al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposte alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso l'abitazione o la dimora preventivamente indicata all'atto dell'imbarco. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligate a segnalarlo con tempestività all'Autorità sanitaria. Se dal luogo di sbarco del mezzo di trasporto di linea utilizzato non sia possibile raggiungere l'abitazione o la dimora indicata, l'Autorità sanitaria competente per territorio informa immediatamente la Protezione Civile Regionale che, in coordinamento con la Protezione civile nazionale, determina le modalità e il luogo dove svolgere la sorveglianza sanitaria e l'isolamento fiduciario, con spese a carico esclusivo delle persone sottoposte a tale misura. Le stesse prescrizioni devono essere seguite anche da coloro che entrano in Italia tramite mezzo proprio o privato.

Ad eccezione delle ipotesi in cui vi sia l'insorgenza di sintomi Covid-19, durante il

periodo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario è sempre consentito alle persone di procedere ad un nuovo periodo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario presso un'altra abitazione o dimora diversa da quella segnalata all'Autorità sanitaria, trasmettendo alla stessa la dichiarazione prevista con l'indicazione dell'itinerario che si intende effettuare e il mezzo che verrà utilizzato. L'Autorità sanitaria la inoltra immediatamente al Dipartimento di prevenzione territorialmente competente per i controlli e le verifiche di competenza.

I vettori e gli armatori acquisiscono e verificano prima dell'imbarco la documentazione, provvedendo alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri e vietando l'imbarco se uguale o maggiore di 37,5 gradi e nel caso in cui la documentazione non sia completa. Sono, inoltre, tenuti ad adottare le misure organizzative che assicurano in tutti i momenti del viaggio una distanza interpersonale di almeno un metro tra i passeggeri trasportati e, in caso di trasporto aereo, si raccomanda l'uso da parte dell'equipaggio e dei passeggeri dei mezzi di protezione individuali. Il vettore aereo provvede, al momento dell'imbarco, a dotare i passeggeri, che ne risultino sprovvisti, dei dispositivi di protezione individuale.

Le disposizioni non si applicano all'equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante appartenente a imprese con sede legale in Italia.

L'ordinanza, inoltre, dispone che il divieto di ingresso nei porti italiani alle società di gestione, agli armatori e ai comandanti delle navi passeggeri di bandiera estera si applica, oltre che alle navi in servizio di crociera, anche per la sosta delle stesse navi con l'equipaggio senza passeggeri.

Le disposizioni sono efficaci fino all'entrata in vigore di un nuovo decreto del Presidente del Consiglio.

Si rende disponibile, di seguito, il modulo di autodichiarazione per spostamenti pubblicato dal Ministero dell'Interno e aggiornato al 26 marzo 2020, nonché i testi dei seguenti decreti interministeriali e dell'Ordinanza firmata da Ministero della Salute e MIT:

[Modulo autodichiarazione 26.03.2020.pdf](#)

[Decreto interministeriale 120 del 17 marzo 2020.pdf](#)

[Decreto interministeriale 122 del 18 marzo 2020.pdf](#)

[Decreto interministeriale 127 del 24 marzo 2020.pdf](#)

[Ordinanza del 28 marzo 2020.pdf](#)

6) L'ENAC ha prestato il consenso all'utilizzo dei droni al fine di monitorare gli spostamenti, diramando per le operazioni con APR, specifiche disposizioni valide unicamente per le Forze di Polizia (Nazionali e Locali) presenti sul territorio.

Nell'ottica di garantire il contenimento dell'emergenza epidemiologica "coronavirus," al fine di consentire le operazioni di monitoraggio degli spostamenti dei cittadini sul territorio comunale, l'ENAC ha ritenuto necessario procedere a derogare ad alcune previsioni delle disposizioni del Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" (Edizione 3 dell'11 novembre 2019) fino al 3 aprile 2020, mantenendo ferme le altre disposizioni del Regolamento, tenuto conto delle esigenze manifestate da numerosi Comandi di Polizia Locale.

Le operazioni condotte con sistemi aeromobili a pilotaggio remoto con mezzi aerei di massa operativa al decollo inferiore a 25 kg, nella disponibilità dei Comandi di Polizia Locale ed impiegati per le sopra indicate attività di monitoraggio, potranno essere condotte in deroga ai requisiti di registrazione e di identificazione di cui all'art. 8 del citato Regolamento. Per quanto riguarda le operazioni critiche di tali SAPR esse potranno essere effettuate in *Visual Line of Sight* in deroga all'art. 10 anche su aree urbane dove vi è scarsa popolazione esposta al rischio di impatto, non sarà altresì necessario il rilascio di autorizzazione da parte di questo Ente e non sarà richiesto la rispondenza delle operazioni agli scenari standard pubblicati. Inoltre, in deroga alle previsioni di cui all'art 27 del citato Regolamento ENAC e alle disposizioni contenute nella Circolare ENAC ATM 09, con la presente, dalla data del suo invio e fino al 3 aprile 2020, si autorizzano tutti gli Enti di Stato di cui all'art 744 del Codice della Navigazione e delle Polizie Locali dei Comuni italiani, ad operare con propri APR se impiegati nell'ambito delle condizioni emergenziali dovute all'epidemia COVID-19, nelle aree prospicienti di tutti gli aeroporti civili di cui al paragrafo 7 della Circolare ENAC ATM 09 e identificate come "aree rosse", ad una quota massima di 15 metri. In caso di svolgimento di voli operati con APR, nelle aree sopra specificate, l'Ente titolare dello stesso, dovrà fornire preventivamente comunicazione alla TWR dell'aeroporto limitrofo all'area d'interesse al fine di comunicare la presenza del drone e di coordinare le rispettive attività. È comunque data sempre priorità al traffico

degli aeromobili da/verso gli aeroporti e rimane in capo all'operatore del drone la responsabilità sia di dare precedenza agli aeromobili in volo sia di separarsi da questi ultimi.

Di seguito la nota dell'ENAC:

[Nota ENAC Utilizzo droni.pdf](#)

7) La Commissione europea ha pubblicato gli orientamenti interpretativi ai regolamenti UE in materia di diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19 dettando linee guida di carattere interpretativo riguardanti il trasporto aereo (Regolamento (Ce) n. 261/2004), il trasporto ferroviario (Regolamento (Ce) n. 1371/2007), il trasporto autobus (Regolamento (Ue) n. 181/2011) e il trasporto marittimo (Regolamento (Ue) n. 1177/2010).

A fronte del dilagare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e delle diverse misure adottate dai singoli Stati (in Italia, l'art. 28 del DL 2 marzo 2020, n. 9, oggetto dell'informativa n. 2/2020 ed il DM n. 112-117/2020), la Commissione ha precisato che tali misure non incidono sulle norme eurounitarie in materia, ritenendo opportuno fornire dei chiarimenti sia sui diritti dei passeggeri che sugli obblighi dei vettori al fine di soddisfare le esigenze di certezza dei cittadini europei.

La pandemia da Covid-19 è considerata come un evento a carattere straordinario, per cui l'adozione da parte delle autorità competenti di misure volte a contenere la pandemia di Covid-19 è inquadrabile nell'ambito di circostanze che, per loro natura ed origine, non possono esser qualificate come inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori e sfuggono al loro effettivo controllo.

Per quanto attiene lo settore specifico del trasporto aereo, che, in poche settimane, ha conosciuto una crisi senza eguali, patendo una drastica riduzione dei voli nell'Unione europea pari a circa l'80 % e la chiusura di diversi spazi aerei ed aeroporti, la pandemia da Covid-19 rientra nelle "circostanze eccezionali" di cui all'articolo 5, co. 3, del Reg. n. 261/2004, che esonerano il vettore dalla sola corresponsione della compensazione pecuniaria (ma non dagli obblighi di assistenza ed informativa) in tutti i casi in cui, come precisato negli Orientamenti interpretativi:

-le autorità pubbliche abbiano vietato completamente determinati voli oppure vietino la circolazione delle persone in modo tale da escludere de facto l'effettuazione del volo in questione;

-la cancellazione del volo avvenga in circostanze nelle quali la circolazione delle persone non sia completamente vietata, ma limitata alle persone che beneficiano di deroghe (ad esempio i cittadini o i residenti del paese interessato);

-la cancellazione di un volo sia compiutamente motivata da esigenze di tutela della salute dell'equipaggio;

-quando, a fronte del rischio che il volo possa rimanere vuoto, il vettore cancella il volo in tempo utile (anche senza avere la certezza circa il diritto dei diversi passeggeri di viaggiare o no), in modo che possano essere prese tutte le opportune misure organizzative, anche in termini di assistenza ai passeggeri, alla quale il vettore resta tenuto.

La Commissione precisa, altresì, che per le circostanze derivanti dalla pandemia da Covid-19, l'eventuale sistemazione su un volo alternativo, in alternativa al rimborso del volo, e le informazioni su tale possibilità potranno avvenire anche a distanza di notevole tempo.

Nella sostanza viene meno la possibilità di pretendere il diritto alla compensazione pecuniaria, restando salvo il diritto al rimborso del biglietto ovvero all'imbarco su un volo alternativo.

Le interpretazioni fornite dalla Commissione appaiono in linea con la misura specifica adottata dal Governo italiano con l'articolo 28 del DL 2 marzo 2020 n. 9, qualificata di applicazione necessaria, che al terzo comma dispone il diritto dei passeggeri al "rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio ovvero all'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione".

A tal riguardo, preme osservare che tale disposizione in esame può esser fatta valere da tutti i cittadini italiani, interessati dal divieto di allontanamento dalle aree dove risiedono e/o domiciliario, nei confronti di tutti i vettori comunitari in virtù dell'estensione operata dall'art. 1 del DPCM 9 marzo 2020 sull'intero territorio nazionale delle misure urgenti di cui all'art. 1 del DL n. 6/2020 che prevedono il divieto di allontanamento dal comune o dall'area interessata da parte di tutti gli individui comunque presenti nel comune o nell'area interessata. Lo stesso DPCM 8 marzo 2020, nell'introdurre ulteriori disposizioni attuative al DL n. 6/2020, dispone che sia evitato "*ogni spostamento delle persone fisiche in entrata e in uscita dai territori ...*". L'inciso alle aree/territori interessati deve intendersi, oggi, riferito all'intero territorio italiano, fatti salvi gli spostamenti motivati da comprovate

esigenze lavorative o situazioni di necessità ovvero spostamenti per motivi di salute.

A tal riguardo, ENAC che svolge la funzione di garantire l'osservanza della normativa di settore in riferimento al trasporto aereo, ha precisato ulteriormente che la richiesta di rimborso/reclamo va in prima istanza rivolta alla compagnia aerea che ha emesso il biglietto o alle agenzie di viaggio/tour operator; nel caso di pratiche commerciali scorrette attuate dal vettore nella procedura di rimborso occorre rivolgersi all'AGCM – Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato; qualora il rimborso venisse negato e ciò comportasse una infrazione al Reg (CE) 261/04 (ad esempio mancato rimborso per la cancellazione di un volo) si potrà inviare, trascorse 6 settimane dalla presentazione della richiesta al vettore, un reclamo ad ENAC seguendo la procedura indicata sul sito alla sezione "Diritti dei passeggeri" che avvierà gli accertamenti dell'Ente ai soli fini sanzionatori nei confronti del vettore.

In definitiva, in tal modo, si è operato un equo bilanciamento tra i diritti dei passeggeri e gli obblighi dei vettori, anche al fine di contribuire alla riduzione dei costi che il sistema del trasporto aereo dovrà affrontare, a fronte dell'intervenuto ed imprevedibile evento di forza maggiore rappresentato dalla pandemia da Covid-19, che sfugge al controllo dei vettori, ma, al tempo stesso, richiede una tutela rafforzata del contraente debole che è esposto alle decisioni delle compagnie aeree che non sempre si allineano alle disposizioni vigenti in materia.

Di seguito, il testo degli Orientamenti interpretativi:

[Orientamenti interpretativi relativi a Regolamenti UE sui diritti dei passeggeri COVID-19.pdf](#)

8) Il direttore generale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, Alessio Quaranta, è stato nominato responsabile europeo della gestione delle iniziative economiche relative al trasporto aereo durante il periodo dell'emergenza Covid-19, in ambito Ecac, European civil aviation conference.

Il Comitato di coordinamento dell'ECAC, che ha potere di indirizzo nei confronti dei Paesi membri, durante la call conference del 26 marzo, ha incaricato il Direttore Quaranta di occuparsi, in questa fase transitoria, di gestire l'organizzazione delle proposte e delle misure economiche a sostegno del settore del trasporto aereo, particolarmente colpito

dall'emergenza Covid-19.

All'interno dell'ECAC -conferenza intergovernativa paneuropea (fondata nel 1955) che riunisce 44 Paesi membri ed appartiene e fa parte dell'ICAO, ha la missione di promuovere il sistema del trasporto aereo europeo in maniera sicura, efficiente e sostenibile e di armonizzare le politiche nel settore dell'aviazione civile tra gli Stati membri, il DG ENAC ricopre anche il ruolo di Vice Presidente e Focal Point Security & Facilitation, cioè responsabile europeo per la sicurezza (security), incluso antiterrorismo e prevenzione da atti illeciti in ambito aereo e aeroportuale, e per le Facilitazioni, comprese le questioni relative all'immigrazione e alle procedure di controllo delle frontiere.

Il Centro Studi Demetra collaborerà in tal senso, partecipando attivamente all'elaborazione di proposte ed iniziative finalizzate alla ripresa del trasporto aereo all'esito della crisi sanitaria.

Centro Studi Demetra