

## **DISPOSIZIONE**

### **IL DIRETTORE GENERALE**

VISTO il Regolamento UE 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio (c.d. Reg. Baseco), che sancisce l'obbligo per l'ENAC, in quanto autorità nazionale dell'aviazione civile, di effettuare attività di sorveglianza al fine di individuare eventuali violazioni dei requisiti stabiliti nel Regolamento medesimo e nei Regolamenti attuativi ad esso collegati;

VISTO il Regolamento UE 965/2012 della Commissione che stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni di volo;

VISTO l'Annesso 6 ICAO alla convenzione di Chicago;

VISTO l'Annesso 11 ICAO alla convenzione di Chicago

VISTO il Regolamento UE 139/2014 della commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

VISTO il Regolamento UE 2017/373 della commissione che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza;

VISTO il Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) 295/91

VISTO dell'articolo 8 del richiamato Regolamento CE 261/2004 secondo cui i vettori hanno l'obbligo di garantire assistenza ai passeggeri, fornendo a titolo gratuito:

- a) pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;
- b) alla sistemazione in albergo:
  - qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o
  - qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;
- c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione.

VISTO l'art. 705 del Codice della Navigazione secondo cui è compito del gestore garantire la presenza in aeroporto dei servizi di assistenza a terra agli aeromobili;

VISTO l'art. 706 del Codice della Navigazione secondo cui il gestore aeroportuale, in quanto concessionario di pubblico servizio, deve garantire l'efficiente erogazione di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;

VISTA la nota ENAC 87488 del 15/07/2022 di cui si richiamano i contenuti;

VISTA la nota ENAC 11277 del 25/01/2024 di cui si richiamano i contenuti;

CONSIDERATO che dall'analisi di alcuni eventi segnalati all'ENAC è stato constatato che alcuni operatori hanno incontrato difficoltà ad essere "accettati" dall'aeroporto scelto come alternato;

CONSIDERATO che in alcune circostanze, nella fase di coordinamento tra i fornitori ATC e il gestore l'aeroportuale, il volo è rimasto in attesa per poi vedersi negata la possibilità di atterrare, con potenziale pregiudizio per la sicurezza del volo.

CONSIDERATO che in occasione di diversioni ad esempio dovute ad eventi meteorologici avversi, alcuni voli, dopo vari tentativi, sono stati costretti a dichiarare emergenza a causa del consumo di combustibile avvenuto nella fase di attesa;

CONSIDERATO che gli operatori aeronautici hanno l'onere di pianificare i voli includendo uno o più aeroporti alternati e di determinare il carburante necessario per raggiungere con adeguate riserve la destinazione o se necessario uno degli alternati prescelti e che la scelta dell'aeroporto alternato nei casi in cui non sia possibile utilizzare l'aeroporto di destinazione è prerogativa dell'operatore;

RAVVISATA la necessità di ridurre le attese impreviste, che comportano l'erosione del carburante e, talvolta, inducono gli operatori a dichiarare emergenza anche in situazioni potenzialmente risolvibili con ampi margini di sicurezza;

RAVVISATA la necessità di invitare tutti gli operatori aerei a facilitare la gestione di eventi imprevisti tenendo conto già in fase di pianificazione del volo dei potenziali scenari, considerando altresì la possibilità di richiedere, sugli aeroporti scelti come alternati, servizi minimi per non gravare sulla capacità del sistema aeroportuale in special modo nell'eventuale circostanza in cui si è in presenza di diversioni multiple. Ciò, anche prevedendo più di un aeroporto alternato e privilegiando la scelta di quelli che hanno effettiva capacità;

RAVVISATA la necessità di invitare tutti ad un atteggiamento proattivo verso la Safety, rammentando che, come noto, la sicurezza del volo è da considerarsi prioritaria rispetto agli aspetti gestionali;

## **DISPONE QUANTO SEGUE**

Fatte salve le situazioni di oggettiva impossibilità, il gestore, negli orari di apertura dell'aeroporto, deve sempre garantire l'atterraggio, e i servizi essenziali per la prosecuzione del volo.

Le situazioni di "oggettiva impossibilità" sono esclusivamente quelle che impediscono un atterraggio sicuro. Qualsiasi altra situazione non può costituire impedimento per l'atterraggio di un aeromobile.

L'operatore aereo, ove possibile, informa preventivamente i gestori degli aeroporti scelti come alternato e, in caso di dirottamento, fornisce, ai passeggeri, l'assistenza necessaria facendosi carico senza ritardi della riprotezione dei passeggeri e riducendo al minimo il disagio sia per i passeggeri che per l'aeroporto.

A seguito di una richiesta di dirottamento, l'ente ATC deve, nel rispetto delle norme applicabili, garantire agli aeromobili in volo di poter dirigere, senza ritardo, verso l'aeroporto eletto come "alternato", contribuendo così a ridurre al minimo il carico di lavoro dell'equipaggio e i tempi di volo, nonché il consumo di carburante e le emissioni nocive nell'atmosfera, garantendo così la massima efficienza e soprattutto lo svolgimento in sicurezza delle operazioni.

Al fine di garantire quanto sopra, alla ricezione della richiesta di dirottamento da parte dall'equipaggio di un aeromobile, l'Ente ATC e la Società di Gestione Aeroportuale si dovranno attenere ai seguenti passaggi:

1. L'Ente ATC coordina e si adopera, senza ritardo, per autorizzare l'aeromobile verso l'aeroporto alternato, o punto scelto dal pilota, per la predisposizione all'avvicinamento e successivo atterraggio. Gli aeromobili dovranno essere autorizzati in ragione della richiesta di dirottamento dell'equipaggio senza alcuna necessità di coordinamento preventivo per l'accettazione, con la Società di Gestione.
2. L'Ente ATC, quando possibile, se comunicate dal pilota, trasmette alla Società di Gestione le ragioni del dirottamento insieme ad altre informazioni utili per la predisposizione delle operazioni di assistenza a terra.
3. La Società di Gestione fornisce all'Ente ATC, quanto prima e al fine del possibile rilancio verso l'aeromobile, le informazioni relative al livello minimo di servizio che può garantire all'aeromobile dirottato, l'eventuale ritardo per le operazioni di rampa e ogni altra informazione utile all'equipaggio per attuare la diversione. Si precisa che l'eventuale sfioramento delle tempistiche minime indicate nel Regolamento di scalo (c.d. Violazione dei Minimi di Scalo), in ragione dello scenario di contingenza creato dalla diversione, non comporta l'applicazione delle sanzioni ivi previste.
4. La Società di Gestione informa, proattivamente e tempestivamente, l'ente ATC di riferimento in merito ad eventuali riduzioni di capacità non pianificate.

Le disposizioni di cui sopra entrano in vigore dal 01/06/2024.

Il Direttore Generale  
Dott. Alessio Quaranta  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)