

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

Riferimenti				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente al commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Organizzazione/E nte di Appartenenza	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
1	AICALF	Art. 2	Pag. 7	Eccesso di potere – ENAC non può applicare l'art. 783 Cod. Nav. ai vettori con licenza di esercizio rilasciata dalle autorità di altri Stati membri. Per tali vettori, pertanto, la redazione della Carta dei Servizi dovrebbe restare su base volontaria.	Eliminazione della parte di testo "e tutti i vettori con licenza di esercizio europea stabiliti in Italia".	Non accolto	Si rinvia ai commenti della prima fase di consultazione esterna
2	ASSAEROPORTI	Art. 4, comma 1	Pag. 10	Pur apprezzando il fatto che, in questa seconda bozza di Regolamento, sia stata introdotta la facoltà, per gli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri annui, di compilare il report su base settimanale, si segnala che per alcuni scali di piccolissime dimensioni, con traffico inferiore a 50.000 passeggeri annui e che non adottano la CdS, il relativo adempimento risulta comunque difficilmente sostenibile, con il rischio di ottenere report incompleti o poco significativi ai fini del monitoraggio della qualità. Trattasi di un numero assolutamente esiguo di scali (3), che nel complesso incidono per appena lo 0,006% sul totale del traffico nazionale. Pertanto, in un'ottica di proporzionalità ed efficacia dello strumento, chiediamo che, per gli aeroporti che non redigono la CdS, la compilazione del report <u>su base settimanale</u> sia su base volontaria e non mandatoria.	Si propongono le seguenti modifiche (in grassetto): "1. Gli aeroporti I-gestori aeroportuali con traffico pari o superiore a 1 milione di passeggeri annui in ciascuno dei 3 anni precedenti, compilano un report giornaliero (d'ora in poi "report") contenente informazioni riguardo l'operatività aeroportuale e altri eventi significativi e/o segnalazioni sulle attività aeroportuali, utilizzando il modello contenuto nell'All. A. Gli aeroporti con traffico inferiore a tale soglia compilano tale report su base settimanale, ferma la facoltà per gli scali con traffico commerciale inferiore a 50.000 passeggeri annui in ciascuno dei 3 anni precedenti di compilare il predetto report settimanale su base volontaria. "	Parzialmente accolto	La presentazione del report rimane obbligatoria su base mensile. La raccolta dei dati è essenziale al buon funzionamento di un'organizzazione e la trasmissione dei dati all'ENAC è strumentale all'esercizio dei poteri di vigilanza previsti dal Regolamento.
3	AEROPORTI 2030	Art. 5 (Struttura delle Carte dei Servizi), comma 5, lettera c	Pag. 11	L' Art. 5 al comma 5, lettera c, recita: <i>la Sezione III (non presente nella Carta dei Servizi del gestore aeroportuale settore merci) è dedicata alle procedure di reclamo, ai moduli per suggerimenti, segnalazioni e apprezzamenti, alle modalità di rimborso o ristoro e a eventuali protocolli di conciliazione adottati dal gestore aeroportuale</i>	Sebbene la bozza aggiornata di Regolamento abbia già espunto il richiamo ai "reclami", si suggerisce comunque di eliminare dall'Art. 5, comma 6, lettera b, il punto iv, in coerenza con quanto prescritto dall'Art. 5 al comma 5, lettera c. Ciò in quanto, al contrario di quanto avviene per l'area passeggeri, nel settore merci le	Accolto	

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

				<p>Nello stesso Art. 5, al comma 6, lettera b, punto iv, pagina 12 compare per la Carta dei servizi gestore merci “<i>le modalità di inoltrare per i suggerimenti, le segnalazioni o gli apprezzamenti</i>” - non coerente con quanto riportato a pagina 11, al comma 5, lettera c dello stesso articolo.</p>	<p>relazioni avvengono direttamente tra operatori terzi (B2B), pertanto il gestore è totalmente estraneo ai contatti diretti tra handler e spedizionieri.</p> <p>Pertanto, prevedere la possibilità che eventuali suggerimenti, segnalazioni o apprezzamenti possano essere direttamente trasmessi al gestore, lungi dall’agevolare la risoluzione di eventuali criticità, potrebbe invece essere fuorviante. Ciò in quanto il gestore, essendo completamente estraneo ai rapporti tra spedizioniere ed handler, potrebbe solo agire da tramite, ma non intervenire direttamente.</p>		
4	AEROPORTI 2030	Art. 6 (Responsabile per la qualità)	Pag. 12	<p>L’articolo disciplina i requisiti e le caratteristiche del “Responsabile per la qualità”. Pur comprendendo la finalità della norma, che intende definire in modo più puntuale il ruolo, le funzioni e i requisiti del Responsabile per la qualità, reiteriamo che alcune previsioni rischiano di impattare in modo eccessivo sui diversi assetti delle società di gestione aeroportuale che, ad esempio, in termini di procure o poteri di spesa, potrebbero avere diversi modelli organizzativi. Per tale ragione, al fine di tener conto dei diversi assetti organizzativi, chiediamo che venga espunto il richiamo alla autonomia di budget.</p>	<p>Proponiamo di modificare l’art. 6 come segue:</p> <p><i>1. Ai fini dell’elaborazione della Carta dei Servizi, i gestori aeroportuali di aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri nominano il Responsabile per la qualità, una figura manageriale di elevata professionalità responsabile della gestione della qualità dei servizi offerti, che dispone di autonomia decisionale e di budget. Tale figura deve essere chiaramente individuabile nell’organigramma aziendale</i></p>	Non accolto	Si rinvia ai commenti della prima fase di consultazione esterna
5	NEOS	Art. 6	Pag.12	<p>Le funzioni del responsabile della qualità del vettore del comma 9 non possono prevedere che la gestione del sistema di auditing e di reporting siano congiunte con la gestione dei reclami. Chi gestisce e cura gli audit deve essere indipendente dalla funzione di gestione dei reclami.</p>	<p>Si propone che il punto e) del comma 9 sia modificato con</p> <p><i>e) monitora la corretta gestione dei reclami</i></p>	Accolto	
6	AIR DOLOMITI	Art. 6, comma 8, lettera e)	Pag. 14	<p><i>Tra le funzioni principali del Responsabile Qualità rientrano senz’altro attività di auditing, supervisione e reporting; tuttavia, non rientra tra le sue attribuzioni la gestione diretta dei reclami, così come indicato alla lettera f).</i></p> <p><i>Il Responsabile Qualità, proprio in virtù dell’indipendenza del suo ruolo, svolge un’attività di monitoraggio dei reclami ed opera in stretto coordinamento con il Responsabile della gestione al fine di individuare eventuali criticità e valutare i livelli qualitativi del servizio, senza però assumere una responsabilità diretta nella loro gestione operativa.</i></p>	<p>Eliminazione della lettera f, comma 8, relativa alla funzione de “<i>la gestione dei reclami</i>”</p>	Accolto	

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

7	AEROPORTI 2030	Art. 7(Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi aeroportuali) comma 1	Pag. 15	L' Art. 7 Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi aeroportuali, comma 1 recita: Negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 1 milione di passeggeri, il Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi Aeroportuali (d'ora in poi "Comitato") effettua l'analisi dei dati rilevati tramite il Cruscotto e i Report giornalieri, oltre all'andamento degli indicatori relativi al settore merci laddove siano tenuti alla redazione della Carta dei Servizi settore merci	Per il settore Merci si ritiene opportuno istituire un Comitato dedicato alla Regolarità e Qualità dei Servizi Merci , distinto da quello previsto per i passeggeri. Tale scelta deriva dalle differenti finalità dei due ambiti — performance logistiche per il cargo e customer experience per i passeggeri — e dalla specificità del comparto Merci, che coinvolge clienti, stakeholder, processi, modalità di misurazione, indicatori e infrastrutture non confrontabili con quelli dell'area passeggeri. Le aree Passeggeri e Cargo rappresentano pertanto due ecosistemi distinti, che richiedono analisi dedicate, indicatori specifici e processi propri.	Parzialmente accolto	E' stata prevista una divisione del Comitato in due fasi distinte, una delle quali dedicata alla trattazione del settore Merci, per cui il gestore aeroportuale può prevedere una formazione diversa.
8	ASSAEROPORTI	Art. 7, comma 3	Pag. 15	Si condivide la finalità di valorizzare il ruolo del Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi aeroportuali quale sede di analisi complessiva degli aspetti qualitativi dello scalo e non solo dei dati di traffico e del Cruscotto. Si evidenzia tuttavia che, negli aeroporti caratterizzati da forte stagionalità del traffico, che possono registrare nella sola IATA summer season un volume di passeggeri pari o superiore al 60% del totale annuo, la convocazione del Comitato con cadenza mensile anche nei periodi off peak non apporta un reale valore aggiunto, in quanto i dati disponibili risultano quantitativamente limitati e poco rappresentativi dell'andamento dei servizi nel corso dell'operatività "ordinaria". Per tali ragioni, si chiede di introdurre nel Regolamento una previsione che consenta di modulare nel corso dell'anno la frequenza delle riunioni del Comitato, differenziandola tra i mesi di alta e bassa stagione, sulla base di criteri oggettivi di stagionalità. Nello specifico, si tratterebbe di mantenere la cadenza mensile nei periodi maggiormente rappresentativi (tipicamente, la IATA summer season) e prevedere la frequenza trimestrale nei periodi a traffico molto ridotto. Ciò permetterebbe di preservare l'efficacia dello strumento, evitando riunioni meramente formali e favorendo un utilizzo più efficiente delle risorse di tutti i soggetti coinvolti, senza in alcun modo compromettere il livello di attenzione alla qualità del servizio reso ai passeggeri.	Si propongono le seguenti modifiche (in grassetto): "Il Comitato, presieduto dal responsabile per la gestione della qualità dei servizi del gestore aeroportuale e composto dal PH Area di Movimento e Terminal, dai delegati dei vettori maggiormente rappresentativi e degli handler operanti sullo scalo, si riunisce a cadenza mensile negli aeroporti che abbiano registrato un traffico pari o superiore a 3 milioni di passeggeri annuali nell'ultimo triennio e a cadenza trimestrale negli aeroporti che abbiano registrato un traffico compreso tra 1 e 3 milioni annuali di passeggeri nell'ultimo triennio. Per gli aeroporti con traffico superiore a 3 milioni di passeggeri annuali nell'ultimo triennio e caratterizzati da una forte stagionalità (ovvero quelli che nell'anno precedente hanno registrato nella stagione IATA di maggior traffico un numero di passeggeri pari o superiore al 60% dei passeggeri totali annui), il Comitato si riunisce mensilmente durante la stagione IATA di maggior traffico e trimestralmente nei restanti mesi dell'anno. La composizione del Comitato può variare in relazione alla complessità delle singole realtà aeroportuali, prevedendo la partecipazione di altri operatori, dell'aviazione generale e degli Enti di Stato. L'ENAC partecipa alle riunioni del Comitato, ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni di vigilanza e controllo."	Non accolto	La stagionalità del traffico viene tenuta comunque in considerazione nei Comitati, nell'ambito dei quali si discute di tutti gli aspetti di qualità inerenti l'aeroporto. Non si ritiene pertanto opportuno modificare la frequenza delle riunioni del Comitato.
9	AEROPORTI 2030	Art. 11	Pag. 21	L' Art. 11 Carta dei Servizi dei gestori aeroportuali (settore merci), comma 3 – <i>"Il gestore compila il modello attribuendo un valore agli indicatori previsti ed</i>	Tenuto conto del periodo sperimentale, i risultati da comunicare potrebbero essere non consolidati o mancanti per alcuni processi che necessitano di uno sviluppo del	Non accolto	Per esigenze di standardizzazione il periodo di sperimentazione deve delle CdS Merci deve essere allineato alle CdS Passeggeri. La valorizzazione degli indicatori è una fase fondamentale del periodo di

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

		Carta dei Servizi dei gestori aeroportuali (settore merci) comma 3		<i>elencati nell'All. E e fornisce tutte le informazioni ritenute necessarie, ove non già presenti nella Carta dei Servizi dei passeggeri</i> – ha introdotto una specifica sul modello da utilizzare per la redazione della Carta dei Servizi.	sistema di monitoraggio da parte degli operatori interessati. Pertanto, reiteriamo la richiesta di inserire all'interno dell'Art.11 che “la compilazione del modello con i valori rispetto agli indicatori è possibile dopo il periodo di sperimentazione” .		sperimentazione, che non prevede comunque la pubblicazione e la valutazione degli stessi.
10	AICALF	Art.12, comma 5	Pag. 23	Non dovrebbe esistere un obbligo, per i vettori non certificati ISO 9001, di avvalersi di società di certificazione per la rilevazione e il monitoraggio della qualità. Tale previsione dovrebbe invece restare su base facoltativa, rappresentando ciò un aggravio di costi non giustificato.	Modificare il testo come segue <i>“I vettori non certificati ISO 9001 possono avvalersi, su base volontaria, di società certificate per la rilevazione e il monitoraggio della qualità, rimanendo comunque direttamente responsabili dei risultati di tali attività”</i>	Non accolto	Si rinvia ai commenti della prima fase di consultazione esterna
11	AEROPORTI 2030	Art. 13 (Gestione dei reclami) comma 1	Pag. 24	L' Art.13 Gestione dei Reclami, comma 1- I soggetti erogatori dei servizi predispongono apposito modello per la redazione del reclamo (completo dei recapiti e delle informazioni utili a tal fine), specificando tempi e modalità di risposta (30 giorni di calendario) e precisando in modo indicativo e non esaustivo le casistiche che danno diritto a forme di indennizzo, fornendo le informazioni correlate (coperture assicurative, entità dei risarcimenti, procedure, ecc).	La bozza di regolamento prevede l'obbligo per i soggetti erogatori dei servizi di specificare tempi e modalità di risposta indicando in 30 giorni di calendario il termine relativo. Si richiede che l'Art. 13, comma 1, venga integrato con la motivazione indicata da ENAC al punto 61, pag. 15 del documento “MASTER COMMENTI - I Consultazione Esterna_21_01” : <i>“..qualora la trattazione del reclamo richieda tempistiche superiori a 30 giorni, è sufficiente che venga fornito un riscontro interlocutorio che avvisi il passeggero del prolungamento del periodo di gestione del reclamo.”</i>	Accolto	
12	AICALF	Art. 13, comma 1	Pag. 24	Mancato coordinamento con la Delibera ART 92/2024; mancato coordinamento con i termini raccomandati dalla Commissione Europea, nonché con i termini previsti dalla stessa ENAC	Indicazione dei termini di risposta di sei settimane	Parzialmente accolto	Si rimanda al commento n. 11
13	AICALF	Art. 13, comma 2	Pag. 24	Le tipologie di reclamo elencate da ENAC sono troppo generiche e non è chiaro se siano tassative o meri esempi. Inoltre, non si evince se la raccolta debba essere effettuata su base annuale/ mensile ecc. Non sono inoltre chiarite le finalità della raccolta, nonché le modalità di utilizzo da parte di ENAC.	Eliminazione del comma 2 art. 13 o quanto meno, che vengano definite in maniera tassativa le categorie e finalità, e che le stesse rientrino negli ambiti di applicazione dei poteri conferiti a ENAC.	Parzialmente accolto	L'articolo si applica a tutti gli operatori pertanto non può contenere un'elencazione puntuale delle tipologie di reclamo, data la loro diversità. L'articolo è stato parzialmente modificato specificando le finalità della trasmissione di tali informazioni all'ENAC.
14	AICALF	Art. 13, comma 3	Pag. 24	Non si intende perché la raccolta e l'elaborazione dei reclami dovrebbe essere oggetto di esame da parte del gestore aeroportuale.	Eliminazione comma 3 art. 13	Parzialmente accolto	Inserita specifica sui destinatari del comma

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

15	AICALF	Art. 13, comma 4	Pag. 24	<p>Si ritiene eccessivo che il resoconto dei reclami sia reso disponibile “su richiesta, ai soggetti interessati”, anche alla luce della mancata definizione dei soggetti interessati e dell’assenza di adeguata delimitazione.</p> <p>Tale formulazione genera incertezza circa gli effettivi destinatari e trasferisce ai vettori un onere potenzialmente illimitato, senza corrispondenza con finalità proporzionate o con una reale tutela, esponendoli al rischio di utilizzi strumentali delle informazioni richieste.</p>	Eliminazione comma 4 art. 13; in subordine, i resoconti ai reclami dovranno essere resi disponibili solo a ENAC su richiesta	Accolto	
16	AICALF	Art. 18	Pag. 27	<p>Attesa l’estensione dell’obbligo della Carta di Servizi anche a soggetti che non avevano in precedenza questo obbligo, si chiede che il un anno dalla data di pubblicazione</p>	Prevedere l’entrata in vigore trascorso un anno dalla pubblicazione sul sito dell’ENAC	Non accolto	E’ già previsto un periodo di sperimentazione di tre anni, nel corso del quale non è prevista la pubblicazione dei dati.
17	AEROPORTI 2030	Allegato A Turni	All. A	<p>Come anticipato nei punti precedenti, non tutte le informazioni richieste nello schema tipo di report giornaliero si possono riportate in modo definito con cadenza quotidiana, in quanto la fase di relativa certificazione avviene entro la fine del mese (es. dati di traffico).</p> <p>In tal caso si ritiene che possano essere trasmessi dati provvisori con la specifica che si tratta di dati in fase di consolidamento.</p> <p>In generale e ancor più rispetto ad alcune informazioni richieste di non diretta competenza del gestore e/o che necessitano di certificazione, i dati condivisi non possono essere inviati con dettaglio relativo ai turni, come previsto da All.A al regolamento, ma solo a livello complessivo in quanto non tutte le informazioni sono disponibili real time.</p>	<p>Tenuto conto delle motivazioni già riportate, si reitera la richiesta di ripristinare nell’All. A quanto già previsto nell’Allegato 1.1 della Gen06 , ovvero la specifica secondo cui “la distinzione in turni è facoltativa”.</p> <p>Per una parte degli indicatori, non è possibile fornire i dati con il dettaglio relativo ai turni, in quanto tali informazioni non risultano disponibili, neppure in modalità previsionale.</p>	Non accolto	Si rinvia alla motivazione di cui al commento n. 2.
18	AEROPORTI 2030	Allegato D Sez. III	Slide 17	<p><i>“ le procedure di reclamo devono: – essere accessibili, di semplice comprensione e facile utilizzazione; – svolgersi in tempi rapidi, predeterminati dai soggetti erogatori; – assicurare un’indagine completa e imparziale circa le irregolarità denunciate e garantire all’utente un’informazione periodica circa lo stato di avanzamento dell’indagine stessa; – prevedere una risposta completa all’utente con eventuale rimborso o compensazione pecuniaria rapido e adeguato. In maniera anticipata e quale informazione generale, nonché al momento della presentazione del reclamo, il gestore aeroportuale comunica all’utente il Servizio responsabile, i relativi riferimenti, i tempi massimi previsti per la trattazione dello stesso, i mezzi dei quali dispone nel</i></p>	<p>Sul tema relativo ai tempi di risposta si richiede che venga integrata con la motivazione indicata da ENAC al punto 61, pag. 15 del documento “MASTER COMMENTS - I Consultazione Esterna_21_01”: <i>“qualora la trattazione del reclamo richieda tempistiche superiori a 30 giorni, è sufficiente che venga fornito un riscontro interlocutorio che avvisi il passeggero del prolungamento del periodo di gestione del reclamo.”</i></p>	Accolto	

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

				<p><i>caso di risposta sfavorevole. Il gestore aeroportuale fornisce informazioni sulla presenza di una eventuale procedura sistematizzata che garantisca al passeggero un'informazione periodica circa lo stato di avanzamento dell'indagine stessa. L'ufficio riferisce all'utente entro trenta giorni dalla presentazione del reclamo, circa gli accertamenti compiuti, lo stato di avanzamento dell'indagine, e i tempi entro i quali provvederà alla rimozione delle irregolarità riscontrate o al ristoro del pregiudizio arrecato."</i></p>			
19	AEROPORTI 2030	Allegato E Sez. III	Slide 7	<p>La Guida ai Servizi aeroportuali è elaborata in collaborazione con il Comitato, ove presente. All'interno della Guida compaiono: a) la planimetria dell'aeroporto inserito nel territorio con evidenziate le vie di accesso; b) la planimetria dell'area dedicata al settore merci; c) gli orari dei servizi; d) le modalità di inoltro per i suggerimenti, le segnalazioni, i reclami o gli apprezzamenti.</p>	<p>Si suggerisce di eliminare dall'All. E, slide 7, lettera d, in coerenza con quanto prescritto nella bozza del Regolamento, all'Art. 5 al comma 5, lettera c.</p>	Accolto	
20	AEROPORTI 2030	Allegato E Sez. III	Slide 7	<p>Sezione II: indicatori valorizzati- Indicatori numero 3, 14 e 15</p>	<p>La definizione degli indicatori 3,14 e 15 differisce da quanto riportato nelle relative schede metodologiche</p>	Accolto	
21	ANAMA			<p><i>- In ragione delle specificità del settore cargo, si conferma l'utilità della previsione di un organo specifico (Comitato cargo) dedicato all'analisi dei dati relativi al settore merci. Pur comprendendo l'esigenza di evitare aggravii burocratici in capo al gestore aeroportuale, ANAMA ritiene altrettanto fondamentale che il settore cargo disponga di un organo dedicato, con indicazione chiara degli stakeholder convocati, in cui sia possibile valutare gli esiti dell'attività di monitoraggio degli indicatori.</i></p> <p><i>- ANAMA conferma l'utilità di dettagliare, nella specifica Carta dei servizi di ciascun aeroporto, il livello di capacità di gestione di traffico che l'aeroporto è in grado di sostenere, affinché, in sede di Comitato, sia possibile valutare eventuali correttivi in relazione ai picchi di gestione della merce in un determinato periodo, che potrebbero incidere sulla qualità del servizio offerto.</i></p>		Parzialmente accolto	Si rinvia al commento n. 7

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

				<p>- ANAMA ritiene infine importante confermare la necessità che la metodologia di calcolo degli indicatori avvenga – con la necessaria gradualità - con un sistema di rilevazione terza rispetto al soggetto che eroga il servizio e/o gestisce lo specifico processo, al fine di poter disporre di un'analisi oggettiva della qualità erogata.</p>		
22	IBAR	Ambito di efficacia		<p>La eventuale estensione dell'obbligo di presentare ad ENAC una carta dei servizi anche ai vettori detentori di AOC rilasciati da altre Autorità, oltre a presentare profili di disomogeneità del provvedimento rispetto a quanto prescritto da altri Stati membri UE ed extra-UE nonché di una possibile carenza di giurisdizione, già rilevata dagli Uffici del MIT nella relazione del maggio 20241, presenterebbe ulteriori criticità, quali ad esempio:</p> <p>Il mancato rispetto del principio di proporzionalità secondo il quale i provvedimenti di volta in volta adottati dalla Pubblica Amministrazione dovrebbero essere idonei, necessari e non eccessivi, perseguendo un corretto rapporto tra gli oneri imposti al privato ed il beneficio per la collettività. A nostro avviso ENAC dovrebbe, in linea con le buone pratiche vigenti, analizzare attentamente gli effettivi benefici derivanti alla comunità dalla introduzione di un nuovo obbligo in capo a soggetti operanti in un mercato caratterizzato da elevata competitività e da una vasta gamma di offerte a disposizione degli utilizzatori.</p>	Non accolto	Si rinvia ai commenti della prima fase di consultazione esterna

Proposta di Modifica – Allegato n. 3.2 Consultazione Esterna – Modulo commenti

■ Campi a cura di ENAC

■ Si prega di compilare il campo dedicato esclusivamente nel caso in cui si stia procedendo alla compilazione per conto di un'Organizzazione/Ente e, nell'interesse di quest'ultima, specificarne i riferimenti identificativi.

(*) accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto

(**) [in caso di “accolto”]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.

[in caso di “parzialmente accolto”]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente. ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.

[in caso di “notato”]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.

[in caso di “non accolto”]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglibile. ENAC non cambierà il testo.

L'Amministrazione informa che i commenti rilasciati attraverso il presente modulo saranno oggetto di valutazione e successiva pubblicazione sul sito ENAC (www.enac.gov.it). Nel rispetto degli obblighi e dei principi di protezione dei dati personali previsti dal Reg. UE/2016/679 (GDPR) e dal D.Lgs. 196/2003 e ss.mm.ii. si comunica che tutti i commenti rilasciati saranno trattati in forma anonima. Qualsiasi dato personale associato o eventualmente incluso nel presente modulo sarà immediatamente cancellato al fine di garantire l'anonimato dell'interessato, assicurando la massima tutela della riservatezza dei dati personali.