



MINISTRO
PER L'INNOVAZIONE
TECNOLOGICA
E LA DIGITALIZZAZIONE

Protocollo di Intesa

Tra

L'Ente Nazionale per L'aviazione Civile (di seguito **ENAC**), in persona del Presidente domiciliato per la carica presso lo stesso Ente, con sede in Roma, al viale Castro Pretorio, 118 (CAP 00185)

e

il Ministro per l'Innovazione Tecnologica e Digitalizzazione (di seguito anche, solo, Ministro), in persona della dott.ssa Paola Pisano, con sede in Roma al Largo di Pietro Brazzà, n. 86 (CAP 00187)

Di seguito anche, congiuntamente, "le Parti"

Premesso che

- la Drones Amsterdam Declaration del 28 novembre 2018, assunta a seguito della Conferenza annuale dell'European Union Aviation Safety Agency (EASA), ha riconosciuto la necessità sociale di una mobilità più intelligente per migliorare la qualità della vita;
- le città europee e le comunità locali, conseguentemente, sono state invitate, anche nell'ambito dell'iniziativa Smart Cities, a creare con i cittadini, le condizioni pubbliche ed infrastrutturali per realizzare soluzioni integrate di mobilità intelligente, sia aerea che terrestre, al fine di stimolare il prosperare di tecnologie nuove ed ecosostenibili alle quali far corrispondere nuovi modelli di business per la realizzazione della mobilità come servizio;
- è stato sottolineato, inoltre, che le tecnologie drone sono parte integrante della smart mobility e rappresentano un'importante opportunità per l'industria; è, pertanto, necessaria la tempestiva adozione di norme per l'abilitazione dei droni ad operare nel mercato dei servizi cittadini;
- è necessario, in particolare, individuare le misure per consentire operazioni commerciali sicure in condizioni Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) su larga scala in modo automatico o autonomo. In quest'ottica le competenti Autorità nazionali hanno il compito di stabilire le prestazioni e i requisiti necessari per consentire l'integrazione sicura ed efficiente dei servizi di Urban Air Mobility (UAM) nel contesto territoriale e nello spazio aereo locali, inclusi lo sviluppo e l'implementazione dei servizi innovativi di U-space (spazio aereo sicuro per i droni);
- nella Dichiarazione di Amsterdam è stato sottolineato come - nel riconoscere i buoni progressi ottenuti nella definizione di un mercato comune europeo dei servizi connessi all'impiego dei droni - gli investimenti in ricerca e sviluppo rappresentano sicuri fattori abilitanti per la crescita del settore dei servizi in chiave di safety, security e sostenibilità ambientale;

- il descritto approccio europeo ha stimolato, anche nel nostro Paese, gli interessi pubblici e privati per la realizzazione di servizi cittadini effettuati attraverso l'uso di droni;
- la mobilità aerea urbana (UAM – Urban Air Mobility) è un ecosistema complesso. Il suo funzionamento richiederà di affrontare e risolvere un vasto insieme di problematiche tra loro interconnesse, non solo legate agli aspetti operativi del volo (possibilmente automatico) in modalità VTOL (Vertical Take Off and Landing) o eVTOL (electrical-VTOL). Dovranno, infatti, essere sviluppate nuove infrastrutture, come ad esempio i vertiporti, ed implementate nuove tecnologie abilitanti, come lo stoccaggio efficiente di energia elettrica per la propulsione e la ricarica e l'Intelligenza Artificiale (AI) nelle sue molteplici applicazioni. Dovranno infine essere affrontati i temi dell'accettabilità sociale e della partecipazione dei cittadini, i temi etici, gli aspetti regolamentari, legali ed assicurativi, nonché la creazione e la gestione delle infrastrutture e dei nuovi servizi di spazio aereo UTM/U-Space.
- il funzionamento di questo complesso ecosistema avrà importanti implicazioni per un gran numero di organizzazioni, produttori, fornitori di servizi, pianificatori del territorio, amministratori, regolatori e cittadini: non sarà possibile, infatti, integrare i nuovi veicoli (e)VTOL e le nuove modalità di trasporto nel sistema urbano esistente senza modificare e trasformare il sistema stesso. Sarà quindi necessario concepire il sistema nella sua interezza affrontando in maniera unitaria a tutti gli aspetti coinvolti: veicoli, infrastrutture, spazio aereo e comunità;
- l'ENAC ed il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, nell'ambito del delineato contesto, ritengono opportuno sottoscrivere il presente Protocollo di Intesa per porre in essere una cooperazione volta ad assegnare un ruolo attivo agli attori pubblici e privati nazionali nel disegno e nell'attuazione del nuovo modello di mobilità, mettendo a frutto l'esperienza e le potenzialità di tutti gli asset disponibili e dei player operanti a livello nazionale per creare un ecosistema che integri la tematica tecnologica, sociale e industriale dell'Urban Air Mobility (UAM).

Visti

il Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n. 250, "Istituzione per l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC)";

il nuovo Statuto dell'ENAC approvato con Decreto Interministeriale 19 gennaio 2015, n. 13, nella parte in cui prevede, all'art. 2 (Funzioni e attività) lettera u), che tra le competenze dell'Ente rientra l'attività di ricerca, studio e promozione dell'aviazione civile;

l'art. 687 del Codice della Navigazione, nella parte in cui stabilisce che l'Enac agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile;

il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

il Regolamento ENAC "Mezzi aerei a pilotaggio remoto", Edizione 3 del 11 novembre 2019;

il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 settembre 2019, "Delega di funzioni al Ministro senza portafoglio, dott.ssa Paola Pisano";

il Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018 recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;

la Convenzione tra ENAC ed ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), sottoscritta il 3 agosto 2016, tesa a favorire, tra l'altro, l'integrazione degli Unmanned aircraft systems (UAS) nello spazio aereo nazionale garantendo adeguati livelli di safety e security;

il Piano Quinquennale ENAC della ricerca 2018-2022, approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 13 del 20 dicembre 2017, nella parte in cui al § 3.5.2., all'interno dell'area tematica "Tecnologie emergenti", individua i droni e la necessità di indagare la sostenibilità tecnico operativa delle operazioni cargo effettuate con droni sia di piccole che di grandi dimensioni.

Considerato che

- il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, tra le altre funzioni ad esso delegate, ha competenza nelle materie dell'innovazione tecnologica, dell'attuazione dell'agenda digitale e della trasformazione digitale del Paese con particolare riferimento alle infrastrutture digitali materiali e immateriali, alle tecnologie e servizi di rete, allo sviluppo ed alla diffusione dell'uso delle tecnologie tra cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni, alla diffusione dell'educazione e della cultura digitale anche attraverso il necessario raccordo e coordinamento con le organizzazioni internazionali ed europee operanti nel settore;
- il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, con specifico riferimento alla trasformazione tecnologica, sociale e culturale del Paese, è altresì competente per la diffusione e l'impiego delle tecnologie nei diversi settori sociali, culturali ed economici anche promuovendo la massima accessibilità alle tecnologie con particolare riferimento allo sviluppo e diffusione delle necessarie competenze, all'attrazione di nuove aziende e al potenziamento degli ecosistemi, allo studio, ricerca e diffusione delle tecnologie emergenti e alla governance del nuovo ecosistema tecnologico;
- il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, in materia di tecnologie emergenti, ha intenzione di: a) supportare la sperimentazione di nuove tecnologie all'interno del Paese anche attraverso normative *ad hoc* che diano la possibilità di creare *sandbox* monitorabili e di stimolare una nuova e più adatta normativa; b) concentrarsi su nuove tecnologie quali la mobilità autonoma e/o aerea e connessa; c) supportare, attraverso nuove politiche, la creazione di servizi più efficienti nel campo del monitoraggio, della sicurezza e della logistica;
- nell'epoca della quarta rivoluzione industriale anche il trasporto aereo ed il più complesso sistema dell'aviazione si stanno aprendo a nuovi scenari economico-industriali con la

conseguente necessità anche per le istituzioni pubbliche competenti di assumere, in una fase di profondo cambiamento, un ruolo attivo;

- si sta assistendo all'introduzione di nuovi concetti e modelli di mobilità urbana - più ecosostenibili, in sharing, basati sulla capacità di volo autonomo e sul concetto di integrazione dello spazio aereo (U-Space) - capaci di ridurre la dipendenza dall'uso dei mezzi e delle infrastrutture convenzionali;
- in tale contesto, i droni ed il loro utilizzo nei settori di crescita e trasformazione industriale possono essere considerati elementi cardine nello sviluppo economico della "Urban Air mobility" e "urban delivery" per il trasporto di persone e beni e per l'erogazione di servizi innovativi;
- la diffusione delle tecnologie digitali e l'innovazione tecnologica cambieranno radicalmente il settore della mobilità urbana dei beni e delle persone, in tempi molto brevi: gli Stati Uniti stimano che, entro il 2026, il settore dei droni commerciali e ricreativi avrà un impatto annuale compreso tra i \$ 31 miliardi e i \$ 46 miliardi sul PIL del paese. In Europa, invece, la domanda di servizi realizzati attraverso l'impiego di droni ha tassi di crescita esponenziali; le stime prevedono che da qui al 2050 saranno in circolazione 7 milioni di droni a uso ricreativo e altri 400 mila utilizzati a fini commerciali;
- in Italia, ad oggi, risultano registrati circa 6.900 (seimilanovecento) operatori specializzati ed 11.116 (undicimila centosedici) Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) UAV (Unmanned Aerial Vehicles) con massa minore di 25 (venticique) kg con esclusione dei modelli ad uso ricreativo;
- i predetti droni già operano in scenari cosiddetti standard regolati dall'ENAC (sono impiegati, ad esempio, in ambito commerciale, per videoriprese, telerilevamento, fotogrammetria, operazioni di manutenzione, ispezioni e censimento delle infrastrutture industriali, degli elettrodotti, degli impianti fotovoltaici, delle cabine elettriche, degli impianti di rete radiomobile nonché per la rilevazione di campo per le comunicazioni, la valutazione della copertura del segnale radio, il monitoraggio del territorio ed il trasporto di materiale biologico deperibile);
- i Paesi e le aziende che rimarranno concentrati su modelli di tecnologia più tradizionali saranno impreparati a far fronte ai nuovi tipi di domanda. Nel prendere coscienza di ciò, pertanto, è necessario adeguare il quadro giuridico e normativo alle nuove esigenze, stimolando le Istituzioni e le Autorità ad agire come volano in un'epoca di enorme cambiamento senza frenare, di contro, l'innovazione;
- un obiettivo fondamentale per le Autorità dell'Aviazione Civile Nazionali e per i Prestatori di Servizi della Navigazione Aerea (ANSP) è quello di assicurare che i droni si integrino in sicurezza nello spazio aereo insieme ai velivoli manned. Ciò, inoltre, è anche un elemento imprescindibile per la crescita economica e per la nascita di nuovi servizi;
- l'approccio italiano per l'attuazione del concetto di U-Space è riscontrabile nella citata Convenzione tra ENAC ed ENAV del 2016 relativamente all'impiego dei droni, con la garanzia di adeguati livelli di safety e security, per un numero crescente di servizi;

- l'ENAC, in linea con la propria mission, promuove lo sviluppo dell'aviazione civile anche mediante la propria attività di ricerca stipulando accordi di cooperazione con soggetti istituzionali ed industriali del settore aeronautico;
- l'ENAC ha quindi interesse a incentivare le sperimentazioni nel settore dei droni, sia pilotati che autonomi, per operazioni in scenari Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) sia pilotati che autonomi, unitamente allo sviluppo delle necessarie infrastrutture e tecnologie abilitanti (Intelligenza Artificiale (AI), Deep Learning, Machine Learning, BlockChain, utilizzo di Big Data, tecnologie quantistiche, reti digitali, stoccaggio energetico, vertiporti, nodi logistici di interscambio, etc.), ai fini dello sviluppo di una regolamentazione complessiva di settore, che tenga conto dei temi etici e sociali, in grado di consentire lo svolgimento sicuro delle future operazioni di erogazione dei servizi;
- il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione ha intenzione di stimolare la domanda e l'offerta di servizi innovativi che utilizzano tecnologie aeree e – anche in considerazione del suo ruolo di raccordo tra le diverse amministrazioni interessate alla trasformazione tecnologica, sociale e culturale del Paese – intende promuovere il dialogo e la collaborazione tra l'industria ed il settore pubblico, incoraggiando lo sviluppo dell'innovazione e la definizione di standard condivisi per creare un ecosistema che integri la tematica tecnologica sociale ed industriale dell'Urban Air Mobility (UAM) generando, altresì, nuove opportunità anche per le imprese italiane operanti nello specifico settore;
- il Ministro monitora e analizza l'interazione e l'impatto sociale che le nuove tecnologie porteranno nel nostro Paese nonché l'impatto economico in termini di creazione di un nuovo indotto e di nuove opportunità di lavoro;
- l'ENAC – in occasione della Conferenza Nazionale sul Trasporto aereo, organizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 20/21 marzo 2019, partecipando al Panel n. 2 "Innovazione tecnologica e sviluppo sostenibile" – ha ribadito la necessità, per evitare che il sistema Paese si trovi impreparato di fronte alle sfide future, di mettere in atto azioni volte a potenziare i programmi avanzati di ricerca nazionali volti a validare e guidare lo sviluppo del quadro normativo al fine di influenzare i nascenti quadri europei e internazionali soprattutto per quanto riguarda la tematica del volo autonomo e l'integrazione a bassa quota;
- è interesse comune dell'ENAC e del Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione avviare un percorso condiviso di sviluppo delle sperimentazioni dei concetti operativi e delle tecnologie connesse di collaborazione in attività di testing nel settore dei servizi urbani, della logistica, e del trasporto passeggeri e beni e dello U-Space, coinvolgendo il mondo accademico, della ricerca e quello industriale.

Le Parti, come sopra rappresentate, in ragione di quanto sin qui esposto, convengono e stipulano quanto segue

Art. 1
(Premesse)

Tutto quanto premesso, visto e considerato, costituisce parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa.

Art. 2 (Oggetto e scopo)

Il presente Protocollo di Intesa ha ad oggetto la collaborazione tra ENAC e Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione al fine di:

- rafforzare il dinamismo, l'attrattività e la competitività delle città italiane, creando condizioni favorevoli per sperimentazioni ed evoluzioni del quadro normativo;
- promuovere nuove forme di mobilità intelligente ed uno sviluppo economico sostenibile, al fine di migliorare le condizioni di vita dei cittadini, mettendo l'utente finale al centro della progettualità;
- promuovere l'utilizzo di sistemi intelligenti di urban mobility con droni, per individuare le condizioni operative utili alla definizione di uno schema di regolamentazione da parte dell'ENAC;
- progettare ed implementare un'architettura di sistema che includa soluzioni innovative per l'infrastruttura, i mezzi di trasporto e la logistica;
- incentivare la ricerca e l'innovazione tecnologica per consentire l'evoluzione continua dell'ecosistema, favorendo in particolar modo il trasferimento tecnologico e la nascita di start up innovative;
- supportare e incoraggiare cambiamenti comportamentali nell'uso e nell'accettazione di nuovi servizi di mobilità alternativa al fine di de-carbonizzare il territorio;
- definire test bed nazionali per la sperimentazione di soluzioni di Urban Air Mobility (UAM) (ad oggi Torino - Dora Lab e Grottaglie);
- definire le modalità di interazione tra le operazioni urbane e il sistema *Unmanned Aerial Vehicles Traffic Management* (UTM) e U-Space;
- consentire la definizione di modelli operativi di riferimento esportabili in diversi contesti urbani;
- approfondire l'impatto dei temi etici e sociali sulla regolamentazione.

Art. 3 (Governance)

Per consentire la gestione coordinata dell'attuazione del presente Protocollo di Intesa è costituito uno Steering Committee che avrà il compito di individuare i punti di raccordo tra le reciproche ed autonome attività e programmare, al contempo, obiettivi di interesse comune implementando, inoltre, il presente Protocollo di Intesa.

Le relative proposte, se ritenuto necessario da una o da entrambe le parti in ragione della loro complessità, possono dar luogo a specifici Accordi Attuativi da sottoporre, per l'approvazione, ai rispettivi Enti di appartenenza.

Lo Steering Committee promuove incontri periodici anche attraverso video-call, al fine di mantenere costanti i rapporti di collaborazione e coordinamento e altresì monitorare, al contempo, l'efficacia delle azioni poste in essere ed i risultati conseguiti.

Dello Steering Committee fanno parte un rappresentante per Parte di livello dirigenziale.

Art. 4

(Attività di collaborazione nell'ambito di sperimentazioni di soluzioni Urban Air Mobility)

Ai fini di una proficua collaborazione l'ENAC fornisce la propria disponibilità per la preselezione di progetti specifici che perverranno su un canale ancora da determinare, in seguito al lancio di una "call to testing UAM solution" da definire tra le parti in seguito alla firma di questo Atto di Intesa.

La predetta call sarà relativa a specifici progetti che dovranno ricadere nei seguenti ambiti applicativi:

- soluzioni di trasporto integrate e multimodali per i viaggi quotidiani (Air-Taxi integrati in modelli di Mobility As A Service);
- soluzioni di condivisione dei dati di trasporto per favorire l'emergere di nuovi servizi di mobilità;
- soluzioni per ridurre i problemi legati ai flussi logistici nel centro città e l'implementazione di soluzioni di mobilità aerea urbana;
- servizi di droni per la consegna di campioni medici e sangue per ospedali e centri di emergenza;
- servizi di "U-Space" potenzialmente esportabili in altre città europee;
- "living labs" per coinvolgere i cittadini e ricevere il loro feedback in ogni fase del progetto;
- sperimentazione di tecnologie, standard e normative per la protezione delle infrastrutture del trasporto, in particolare aeromobili e aeroporti, da possibili interferenze illecite e dall'uso di droni non autorizzati o malevoli;
- nuove infrastrutture dedicate alla Urban Air Mobility (UAM) come centri logistici, manutentivi e vertiporti e loro integrazione nell'attuale tessuto urbanistico e dei servizi di mobilità (es. nodi di interscambio);
- sviluppo e implementazione di nuove tecnologie e energetiche sostenibili per la propulsione e la ricarica dei veicoli;
- accettabilità sociale, disseminazione e sviluppo di politiche etiche e loro implementazione nel quadro regolatorio e nei requisiti tecnici di alto livello;
- sviluppo dell'infrastruttura digitale abilitante;

- sviluppo e pianificazione urbanistica e del territorio (ad es. corridoi dedicati, nodi di interscambio, etc.);
- servizi di sorveglianza e monitoraggio.

Ogni specifico progetto selezionato dovrà essere caratterizzato dai seguenti elementi:

- forte connotazione innovativa e tecnologica in grado di generare un cambiamento significativo, utilizzando al massimo le possibilità offerte dalle tecnologie dell'automazione e dell'autonomia (IA, Deep Learning, Machine Learning, e Blockchain, utilizzo di Big Data, Reti e connessioni digitali, computazionale quantistica, produzione e stoccaggio efficaci di energia elettrica, sistemi di tracking e surveillance);
- capacità di sviluppare nuove conoscenze e tecnologie come base per future realizzazioni;
- produzione di un servizio di mobilità (incluse le infrastrutture di supporto) in grado di portare un vantaggio tangibile al territorio e alla società (cittadini, istituzioni e imprese);
- coinvolgimento attivo nel progetto delle realtà industriali, istituzionali, accademiche, della ricerca e della società civile del territorio in cui si esplica il servizio;
- possibilità di integrazione o accomodamento nel sistema più ampio dei trasporti;
- rispetto dell'ambiente spinta verso la transizione energetica ed ambientale;
- etica ed accettabilità sociale.

Il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione si impegna a tal scopo a:

- raccordarsi con le diverse amministrazioni interessate alla trasformazione tecnologica del Paese al fine di individuare e promuovere, nel rispetto delle reciproche competenze, le azioni da porre in essere per l'adeguamento del quadro giuridico e normativo alle specifiche esigenze connesse alla realizzazione della Urban Air Mobility (UAM) in un contesto caratterizzato da un adeguato livello di safety, security e sostenibilità ambientale;
- definire e implementare una piattaforma che consenta la ricezione dei progetti specifici;
- attivare le relazioni abilitanti con le imprese, università e centri di ricerca
- dare visibilità delle opportunità proposte da ENAC e dei risultati raggiunti, tramite i propri canali di comunicazione nonché grazie ad attività congiunte di comunicazione istituzionali da porre in essere nel rispetto dei successivi art. 7, 11 e 12;
- promuovere ed attuare iniziative di diffusione della cultura inerente l'impiego degli UAS (Veicoli Autonomi in ambito urbano) per le Amministrazioni Pubbliche.

Art. 5

(Salvaguardia dei compiti istituzionali)

L'ENAC ed il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione sviluppano le attività di cui al presente atto in conformità della vigente normativa impiegando le strutture, le attrezzature ed il personale necessario, compatibilmente con l'assolvimento dei propri compiti istituzionali che rivestono comunque carattere di priorità.

Art. 6

(Contributi alla ricerca)

L'ENAC, si riserva la facoltà di contribuire al finanziamento di progetti che, presentati sulla piattaforma di cui al precedente art. 4, risulteranno coerenti con il Piano della Ricerca quinquennale 2018-2022 dell'Ente. L'eventuale finanziamento, nel rispetto di quanto definito in tema di Aiuti di Stato per progetti di ricerca e sviluppo dal Regolamento UE n. 651/2014 del 17 giugno 2014 e ss.mm.ii., sarà assegnato sulla base delle procedure di trasparenza previsti e regolato con successivi atti convenzionali tra l'ENAC ed il soggetto proponente il progetto selezionato da finanziare.

Art. 7

(Dati raccolti e risultanze attività di collaborazione)

I dati raccolti e le risultanze delle attività di collaborazione che sono eseguite in virtù del presente Protocollo di Intesa sono di proprietà congiunta di ENAC e del Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione che si impegnano reciprocamente, a menzionare l'altra parte in ogni opera o scritto scientifico relativo all'attività svolta in comune o comunque acquisita utilizzando l'apporto dell'altra parte.

Art. 8

(Oneri finanziari ed economici all'organismo di Governance e regole di funzionamento)

In considerazione del reciproco e mutuo interesse allo sviluppo di iniziative nei settori di comune interesse ciascuna parte si fa carico degli oneri del proprio personale designato quale componente dell'organismo di governance di cui all'art. 3.

All'attuazione del presente Protocollo di Intesa, in ogni caso, si provvede nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili per le Parti e senza nuovi o maggiori oneri a carico delle stesse.

Le attività dell'organismo di governance di cui al precedente art. 3 saranno regolate con specifici successivi accordi.

Art. 9

(Durata)

Il Protocollo di Intesa ha durata di anni 3 a far data dalla sua sottoscrizione ed è escluso il tacito rinnovo. L'eventuale rinnovo, per un periodo di pari durata, può essere richiesto per iscritto da una

delle due Parti entro 3 (tre) mesi dalla scadenza come sopra stabilita. La parte ricevente la proposta di rinnovo dovrà entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della proposta comunicare per iscritto l'accettazione o il diniego al rinnovo.

Art. 10
(Esonero da responsabilità)

L'ENAC assume nei confronti del Ministero la piena responsabilità per le attività direttamente espletate nell'ambito del presente Protocollo di Intesa e solleva altresì il Ministero da ogni e qualsiasi reclamo o richiesta di terzi connessi all'espletamento di tali attività, obbligandosi a manlevare e tenere indenne il Ministro da ogni eventuale conseguenza pregiudizievole.

Correlativamente il Ministero assume la piena ed esclusiva responsabilità per le attività direttamente espletate nell'ambito del presente Accordo e solleva l'ENAC da ogni e qualsiasi reclamo o richiesta di terzi connessi all'espletamento di tali attività, obbligandosi a manlevare e a tenere indenne l'ENAC da ogni eventuale conseguenza pregiudizievole. Eventuali attività portate avanti congiuntamente saranno disciplinate da accordi specifici.

Art. 11
(Riservatezza)

Le Parti si impegnano, tramite apposite procedure, a non divulgare all'esterno dati, notizie, informazioni di carattere riservato eventualmente acquisite a seguito e in relazione alle attività oggetto del presente accordo.

Art. 12
(Trattamento dei dati personali)

Le Parti si impegnano reciprocamente a trattare e custodire i dati e le informazioni, sia su supporto cartaceo che informatico, relative all'espletamento di attività riconducibili al presente accordo in conformità alle misure ed agli obblighi imposti dal Regolamento UE 2016/679 e dal d.lgs. 30.06.2003, n. 196 e ss.mm.ii.

Art. 13
(Risoluzione, recesso e sospensione temporanea)

Il presente atto può essere risolto in qualunque momento per mutuo consenso delle Parti manifestato e sottoscritto da entrambe, senza alcun onere per le stesse.

Le Parti si riservano la facoltà di recedere unilateralmente dal presente Protocollo di Intesa, informandone la controparte e senza che alcuna pretesa a titolo di indennizzo o di risarcimento possa essere fatta valere a causa di tale recesso, per:

- sopravvenuti motivi di pubblico interesse;
- per cause di forza maggiore;
- per cause non dipendenti dalle Parti.

Le Parti si riservano la facoltà di sospendere temporaneamente, in qualsiasi momento, l'esecuzione degli obblighi e degli impegni derivanti dal presente Protocollo d'Intesa per causa di forza maggiore o in caso di necessità, dandone avviso alla controparte in forma scritta.

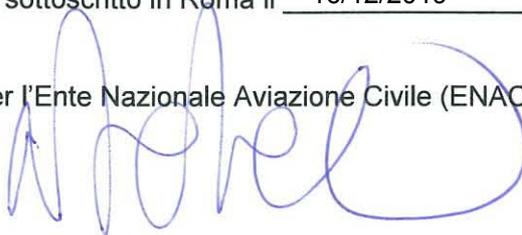
Art. 14
(Controversie)

Le Parti si impegnano a risolvere amichevolmente tutte le eventuali controversie che dovessero insorgere tra loro in dipendenza del presente accordo. Tutte le controversie derivanti dall'interpretazione e/o esecuzione del presente contratto, nonché da eventuali patti integrativi, modificativi, esecutivi, purché compromettibili in arbitri, saranno risolte mediante arbitrato.

Il Tribunale Arbitrale sarà composto da un arbitro unico nominato d'accordo tra le parti o, in difetto, su istanza della parte più diligente, dall'Avvocato Generale dello Stato.

Letto e sottoscritto in Roma il 16/12/2019

Per l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC)



Il Ministro per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione

