

Oggetto: Linee guida fase 2. La ripartenza del settore aereo.

Il Decreto Legge 16 maggio 2020, n. 33 ed il DPCM del 17 maggio 2020, sono, sino al prossimo 14 giugno, la normativa base di riferimento in cui sono contenute le misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 su tutto il territorio nazionale.

Salvo motivate eccezioni ovvero nei casi di rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza, sono vietati, sino al 2 giugno p.v., gli spostamenti da e per l'estero e interregionali con ogni tipo di trasporto (cfr. art. 1, c. 2 e 4, DL n. 33/2020).

In ogni caso, è fatto divieto di mobilità dalla propria abitazione o dimora alle persone sottoposte alla misura della quarantena (cfr. art. 1, c. 6, DL n. 33/2020).

Le violazioni delle disposizioni del citato DL e dei correlati decreti ed ordinanze sono punite con sanzioni amministrative e, nei casi più gravi, con contestazioni di carattere penale (cfr. art. 2 DL n. 33/2020).

In tale quadro normativo, il DPCM del 17 maggio 2020, nel riprendere quanto già previsto nel precedente DPCM del 26 aprile 2020, impone che *"i soggetti con infezione respiratoria caratterizzata da febbre (maggiore di 37,5° C) devono rimanere presso il proprio domicilio, contattando il proprio medico curante"* (art 1, c. 1, lett. a).

Quindi, l'art. 1, lett. ii), della predetta ordinanza dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute, può disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori.



Sicché, con decreto interministeriale del 17 maggio u.s., sono stati assicurati, nel settore del trasporto aereo esclusivamente i servizi minimi essenziali, individuando, salvo motivate integrazioni la cui valutazione è stata rimessa all'ENAC, gli scali dove, sino al 2 giugno, sono consentite le attività di volo.

Quindi, l'allegato 14 riporta il "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID 19 nel settore del trasporto e della logistica" che, per quanto concerne il trasporto aereo, precisa che "gli addetti che dovessero entrare a più stretto contatto, anche fisico, con il passeggero, nei casi in cui fosse impossibile mantenere una distanza interpersonale di almeno un metro, dovranno indossare mascherine, guanti monouso e, su indicazione del Medico Competente ulteriori dispositivi di protezione come occhiali protettivi, condividendo tali misure con il Comitato per l'applicazione del Protocollo (...).

Infine, l'allegato 15 che contempla le "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico" oltre individuare "Misure di sistema", "Misure di carattere generale" e "Raccomandazioni per tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico", in uno specifico allegato tecnico richiede di osservare precise disposizioni per il trasporto aereo.

In ragione di tali indicazioni cogenti e auspicando, grazie all'azione di Governo di questo periodo emergenziale, una graduale ripresa della mobilità aerea, l'ENAC intende adottare, **per il dopo 2 giugno p.v.**, le Linee Guida, ispirate al principio di precauzione, a cui devono corrispondere le azioni dei gestori aeroportuali e degli operatori della complessa filiera del trasporto aereo per definire le procedure a cui devono attenersi i passeggeri in arrivo e partenza da uno scalo aeroportuale, con particolare attenzione ai luoghi in cui, usualmente, si determinano situazioni di assembramento, e laddove non fosse possibile mantenere una distanza interpersonale di sicurezza, dovranno essere adottate misure precauzionali e, sicuramente, la necessità di indossare la mascherina.

Al riguardo, va sottolineato che la normativa vigente esclude in modo assoluto, con conseguenze anche di carattere penale, che qualcuno si possa recare in aeroporto se presenta una sintomatologia da contagio e, conseguentemente, il controllo sanitario del passeggero prima dell'imbarco ed il distanziamento sociale in aeroporto, nei limiti del praticabile, è da considerarsi una misura precauzionale complementare ed aggiuntiva in ragione del fatto che è possibile che qualcuno disattenda norme cogenti.

In ogni caso, la predisposizione di una barriera sanitaria (misurazione della temperatura corporea ed altro) all'ingresso dell'infrastruttura aeroportuale ed



in ciascuno dei suoi varchi doganali deve tendere a scoraggiare chiunque a recarsi in aeroporto o a viaggiare in aereo in situazioni non consentite, peraltro, con il rischio di perdere il volo.

Va, peraltro, detto che il trasporto aereo risulta essere la modalità di trasporto in cui l'identificazione del passeggero è certa in quanto viene assegnato nominalmente il posto in aereo e, conseguentemente, nella malaugurata ipotesi di riscontro di una situazione anomala è, immediatamente, possibile accertarne i contatti per intraprendere un'azione di isolamento, al fine di evitare la possibile propagazione della contaminazione.

Queste considerazioni permettono di comprendere che, sulla base di misure di contenimento adottate in coerenza con il principio di precauzione proprio del trasporto aereo, è possibile elaborare delle Linee Guida che, se rispettate e ben applicate, tendono ad evitare la contaminazione in ambito infrastrutturale.

Ciò detto, presupposto delle Linee Guida è che la gestione del trasporto aereo rispetto alle nuove esigenze sanitarie, sia nella fase dell'emergenza sia in futuro, debba contemperare il prioritario obiettivo della salute di passeggeri e degli addetti dell'intera filiera con le caratteristiche funzionali e operative sensibili del trasporto aereo stesso, salvaguardando condizioni operative sostenibili e praticabilità dei servizi commerciali, nonché recuperando confidenza dei passeggeri stessi nel trasporto aereo.

Sulla base dei principi di cui sopra, si delineano le seguenti linee di intervento tese a favorire la ripartenza del settore aereo individuando misure transitorie, che saranno periodicamente aggiornate e rimodulate sulla base dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria, dei contributi scientifici e delle nuove soluzioni tecnologiche, nonché dell'analisi dei flussi di traffico. Tali linee di intervento tengono conto sia del fine primario di tutelare la salute dei cittadini sia di prevedere le misure concretamente applicabili per renderle quanto più possibile di minimo impatto con una ricaduta positiva in termini gestionali e di costi.

L'accesso all'aerostazione o ai punti di contatto con il pubblico è da consentire solo agli operatori aeroportuali e ai passeggeri muniti di titolo di viaggio o di titolo equivalente (pratica ritiro bagaglio, ricerca oggetti smarriti, etc...), eccetto il caso di accompagnatori di passeggeri minorenni o di passeggeri a ridotta mobilità, salve specifiche esigenze legate alle caratteristiche infrastrutturali dello scalo, oltre che dei diversi orari di affluenza in aeroporto.



In prossimità degli accessi all'aerostazione, o comunque prima dei varchi di sicurezza in un'area a temperatura stabilizzata, sarà misurata la temperatura corporea a tutti coloro che hanno titolo ad entrarvi, passeggeri, operatori aeroportuali, Enti di Stato. E' tuttavia da tener presente che tali controlli consentirebbero la verifica della presenza di sintomi anche ad altri utenti che volessero usufruire dei servizi aeroportuali siti in area landside. Medesima iniziativa dovrà essere fatta ai varchi doganali di accesso al sedime aeroportuale inclusa la cargo city ove esistente.

In ambito aeroportuale e in via sperimentale secondo procedure validate dal Ministero della Salute, il gestore potrà istituire un servizio che, su base facoltativa, consentirà al passeggero richiedente di effettuare un test sierologico. Anche al fine di evitare assembramenti, il passeggero potrà produrre idonea documentazione attestante l'esito negativo di analogo test effettuato, presso centri sanitari specializzati, nelle 36/48 ore antecedenti la data partenza. In caso di esito negativo del suddetto test, potranno essere introdotti percorsi semplificati per la gestione di questi passeggeri, inclusa la possibilità di non indossare la mascherina né in aerostazione né a bordo dell'aeromobile, compatibilmente con le procedure attuate dal gestore aeroportuale e dal vettore aereo.

La gestione degli eventuali casi sospetti di contagio avverranno in apposite aree e spazi messi a disposizione dal gestore aeroportuale a cura delle Autorità sanitarie ovvero di Protezione civile.

La misurazione della temperatura, le limitazioni previste all'accesso in aerostazione, l'uso della mascherina, ovvero il superamento del test sierologico ove previsto e, più in generale, le nuove procedure organizzative e soluzioni tecnologiche, compatibilmente con una declinazione cautelativa del distanziamento sociale, potranno ritenersi misure idonee a prevenire il contagio da Covid-19 alternative a quella del distanziamento fisico laddove quest'ultimo non possa essere rispettato.

In ambito aeroportuale sono inoltre previsti adeguati interventi di igienizzazione e pulizia delle aree del terminal, con particolare attenzione ai punti in cui vi è maggiore concentrazione dei passeggeri tra i quali: banchi check-in, filtri di sicurezza, gate d'imbarco, sale restituzione bagagli, servizi igienici, lost&found.

In tal modo, è del tutto evidente che il passeggero, a bordo dell'aereo, potrà viaggiare in modo sicuro indossando la mascherina, tenuto anche conto che il distanziamento sociale può considerarsi una delle misure alternative idonee a prevenire il contagio.



In ogni caso, i criteri di progettazione dei moderni aeromobili commerciali sono finalizzati al mantenimento di un'elevata qualità dell'aria nelle cabine passeggeri ed equipaggio, con costante ricambio di aria - peraltro con flussi dal soffitto al pavimento che riducono ulteriormente il potenziale di trasmissione all'interno della cabina - e cicli manutentivi periodici e rigorosi dei vari sistemi interessati.

Gli attuali sistemi di pressurizzazione e condizionamento di bordo garantiscono un ricambio di aria almeno ogni tre minuti. Gli impianti inoltre sono dotati di filtri HEPA (High Efficiency Particulate Air) idonei a trattenere il 99,99% del particolato presente nell'aria, compresi batteri e virus.

Va anche sottolineato che la ipotesi di presenza di un passeggero asintomatico è contrastata dal distanziamento sociale e l'obbligo di mascherina in ambito aeroportuale e dal fatto che a bordo sarà obbligatorio l'uso della mascherina, precauzione idonea ad evitare il contagio, tenuto conto che sia l'OMS che l'Istituto Superiore di Sanità, pur ammettendo la possibile trasmissione del virus da persone infette ma ancora asintomatiche, ne sottolineano la rarità ed è indubbio il certo contenimento della propagazione della "gocciolina infettante" con l'uso, da parte di tutti i passeggeri, della mascherina.

Per quanto riguarda gli aeroporti, sulla base di tale presupposto, le Linee Guida mirano alla massima libertà e flessibilità di azione da parte del gestore dello scalo sulla base di criteri chiave, per favorire misure efficaci e mirate rispetto alla specifica configurazione delle infrastrutture di competenza, le caratteristiche del traffico trattato e delle modalità operative.

Per quanto riguarda i vettori, tenuto conto della complessità operativa derivante da caratteristiche di traffico, destinazioni e frequenze, dimensione e tipologia di aeromobili impiegati, Paesi di riferimento quali hub di origine, le Linee Guida ENAC fanno riferimento alla vigente normativa nazionale, limitandosi alle cogenti indicazioni indispensabili, demandando al vettore stesso misure più specifiche calibrate sui propri modelli operativi.

Le Linee Guida assumono che gli interventi sugli aeroporti derivanti dalle azioni immediate possano essere eseguiti con limitati costi, laddove riguardino l'adozione, a brevissimo periodo, di procedure, modalità operative, attività di sensibilizzazione e comunicazione.

I costi "a carattere sanitario" che non trovino adeguata copertura attraverso finanziamenti pubblici, se relativi ad interventi infrastrutturali, saranno inseriti



in una nuova voce di intervento che verrà denominata “prime attività per la ripartenza”, ad integrazione del Piano di investimenti vigente.

Interventi con impegno di risorse sulle infrastrutture e sugli impianti, così come l’impiego e lo sviluppo di tecnologie tese al recupero di funzionalità nel complesso aeroportuale, faranno parte di specifici “Programmi di miglioramento e adeguamento alle mutate esigenze sanitarie”.

Per l’implementazione delle Linee Guida è richiesto che la società di gestione dello scalo istituisca un apposito gruppo di lavoro (es. crisis working/action group) per assicurare il necessario coordinamento delle funzioni coinvolte.

Le azioni riguardanti la protezione dei flussi di passeggeri e l’attività degli addetti in aeroporto e, fra tutte, l’uso della mascherina e, laddove praticabile, il distanziamento sociale, in ragione della temporaneità delle misure previste e del necessario adeguamento all’evoluzione dell’emergenza sanitaria e del quadro normativo nazionale ed internazionale di riferimento, saranno rivalutate, se le condizioni lo consentiranno e sulla base di piani che evidenzino comunque la gestione ordinata dei flussi, al fine di possibili futuri allentamenti delle misure più impattanti sull’operatività.

Va detto che nel contesto internazionale ed europeo non vi è omogeneità riguardo alla misura di distanziamento applicabile in quanto non in tutti i Paesi è stata fissata la regola che obbliga al rispetto di almeno 1 metro di distanza tra i passeggeri, e, laddove la stessa regola esiste, la distanza minima varia da Paese a Paese. L’ENAC si è attivata presso le Istituzioni competenti per segnalare la necessità di un urgente coordinamento a livello europeo sulla applicazione di dette norme, al fine di renderne omogenea l’attuazione. Ciò, in particolare, allo scopo di assicurare una uniformità, anche in ragione del fatto che il trasporto aereo, per sua natura, travalica i confini nazionali ed è, quindi, necessario fare affidamento su di una regolamentazione di carattere globale che assicuri standard comuni per la tutela sanitaria del passeggero e che prevenga asimmetrie competitive che penalizzino il mercato del Trasporto aereo, e quindi turistico, italiano. Ove possibile si dovrà valutare di adeguare le misure richieste a specifici gruppi quali i nuclei familiari (individuare gruppi che siano riconoscibili per identificazione all’imbarco) per i quali potranno essere consentite inferiori misure di distanziamento sociale.

Nelle more di quanto sopra si ritiene, sulla base degli scenari delineati per la ripresa del traffico, che la compatibilità e la sostenibilità delle misure di distanziamento possa comunque essere assicurata, almeno nel breve periodo, a terra e a bordo degli aeromobili, dalla ridotta dimensione dei flussi di traffico. Saranno necessarie progressive verifiche puntuali e sperimentazioni



sugli impatti e sugli adeguamenti eventualmente necessari per far fronte nel tempo alla crescita dei flussi di traffico, con o senza le stesse misure di distanziamento.

Al gestore aeroportuale è raccomandata la tempestiva verifica di progetti e cantieri in corso rispetto ai contenuti delle Linee Guida. Nel caso di incoerenze fra gli interventi programmati e in corso con le azioni conseguenti alle nuove misure sanitarie dovranno essere predisposti adeguati studi per l'adeguamento degli stessi progetti o cantieri.

Il peculiare carattere globale del trasporto aereo e la straordinarietà dell'emergenza sanitaria originata dalla pandemia ancora in corso con incertezza di scenari, estesa a tutti gli ambiti sociali e economici, richiedono il confronto continuo con analoghe discipline allo studio emanate da altri Paesi, istituzioni e organizzazioni del trasporto aereo.

L'ENAC farà affidamento su di una specifica struttura, aperta anche a professionalità esterne, che, anche con il contributo di carattere tecnico di tutti gli attori della filiera del trasporto aereo, provvederà al periodico aggiornamento e adeguamento delle Linee Guida in funzione dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria e del quadro normativo nazionale ed internazionale di riferimento.

Alessio Quaranta  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi del D. lgs. .82/2005 e ss.mm.ii.)

\*Questo documento è stato elaborato e concordato con  
Assaereo  
Assaeroporti  
Assohandlers  
Assoelicotteri  
Assoclearance  
IBAR  
Federcatering  
Confetra  
Centri Studi Demetra  
IATA  
IBAA

