

CAMERA DEI DEPUTATI

SICUREZZA SUL TRASPORTO AEREO

AUDIZIONE PRESIDENTE ENAC
AVV. PIERLUIGI DI PALMA

21 novembre 2024
Ore 14,30

1) Premessa

Negli ultimi 10 anni la IATA, che raggruppa i maggiori vettori mondiali, ha pubblicato i propri dati che dimostrano come l'industria del trasporto aereo abbia ulteriormente migliorato le sue performances di sicurezza passando da un valore di 2,31 incidenti ogni milione di tratte nel 2013 a 1,21 nel 2022.

Questo percorso è stato possibile anche in ragione della policy dei vettori low cost europei che hanno utilizzato, sin dalla loro costituzione, flotte di aeromobili di moderna costruzione e sistemi di manutenzione avanzata, a differenza di quanto fatto in Nord America dove, all'inizio della deregulation, venivano impiegate, dai vettori low cost, aeroplani obsoleti.

È bene fare un breve *excursus* su come l'avvento di compagnie aeree low cost sia stato ispirato e favorito dalla contestuale compresenza di una serie di condizioni di vantaggio.

Bisogna ricordare che fino alla fine degli anni '70 il trasporto aereo mondiale era predominio delle compagnie di bandiera che operavano in regime di monopolio sulle rotte domestiche e in regime di duopolio su quelle internazionali (a seguito di accordi bilaterali).

Le compagnie di bandiera sono state l'emblema di uno Stato che erogava direttamente il servizio di trasporto e che finanziava, controllava e amministrava la compagnia.

A variare questa situazione, furono gli Stati Uniti dove nel 1978 fu approvato l'Airline Deregulation Act con il quale venne abolita ogni forma di intervento pubblico nel settore e vennero gettate le basi per un sistema di trasporto aereo liberalizzato e aperto alla competizione fra privati.

Tale sistema concerneva non solo i voli interni, ma anche le rotte internazionali, non più affidate in monopolio a un solo vettore nazionale, ma aperte all'ingresso di più concorrenti.

Questi cambiamenti normativi hanno consentito un'ampia libertà di accesso al mercato, una più competitiva tariffazione e la possibilità, per le compagnie, di scegliere le rotte su cui operare, mutando il quadro del comparto aeronautico verso una condizione di dinamismo competitivo.

In questa nuova configurazione si sono potute costituire e affermare, a partire dagli anni '80, le nuove compagnie aeree a basso costo.

Si tratta di compagnie che si sono imposte all'attenzione dell'utenza mondiale proponendo voli a prezzi molto inferiori (fra il 30% ed il 60%) rispetto alle compagnie aeree tradizionali che operavano sulle medesime rotte.

Le compagnie aeree low cost trovano il loro antecedente storico nelle compagnie americane che cominciarono ad operare negli Stati Uniti fin dagli inizi degli anni '70 e si sono poi affermate e diffuse in Europa a partire dalla metà degli anni '90 ad opera, in particolare, della irlandese Ryanair, che si ispirò, modificandolo, al modello statunitense.

Come già anticipato, il modello low cost europeo, a differenza di quello originario statunitense, impiega aeromobili nuovi, tutti uguali tra loro, così da conseguire economie di scala nell'addestramento degli equipaggi, del personale di manutenzione e nell'acquisizione dei pezzi di ricambio.

L'affermazione europea del modello low cost coincide con il mutamento del quadro normativo, realizzato con la definitiva entrata in vigore del terzo pacchetto CEE sulla liberalizzazione del trasporto aereo infracomunitario.

Le compagnie low cost non presentano differenze, da un punto di vista normativo e amministrativo, dalle compagnie tradizionali.

Il low cost carrier è infatti un vettore che deve essere in possesso di un COA (certificato di operatore aereo) rilasciato dalle competenti autorità aeronautiche, nonché di una licenza di esercizio.

Il vettore low cost è, come gli altri, soggetto a tutte le norme sull'accesso al traffico ai sensi del Reg. (CEE) n. 2408/92 ora confluito negli articoli da 15 a 20 del reg. (CE) n. 1008/2008.

Alle compagnie low cost si applicano le norme comunitarie in materia di *Safety*, quelle sulla certificazione tecnica dei velivoli e quelle sulle abilitazioni del personale di volo (Reg. CE 965/2012; Reg. 1139/2018 e Reg. 1178/2011).

2) Il sistema europeo dei controlli per la sicurezza del volo (Safety)

Enac, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e fatte salve le competenze specifiche di altri enti aeronautici, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'Aviazione Civile.

L'azione dell'Ente si svolge in accordo alla normativa europea che, nel campo del Trasporto Aereo, ha progressivamente sostituito quella nazionale impattando sulle modalità di lavoro sia delle autorità aeronautiche competenti (National Aviation Authorities), sia degli operatori aerei. Si richiama, a riguardo, il Regolamento (UE) n. 965/2012 "AIR OPS" della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative alla certificazione degli operatori aerei.

La citata disciplina si applica a tutti gli Stati membri dell'Unione Europea e a tutti gli operatori, incluse le compagnie aeree, che hanno la loro sede principale di attività in uno degli Stati membri.

In accordo al nominato regolamento, l'Autorità nazionale competente per i controlli sulla compagnia aerea è quella dello Stato membro ove viene rilasciato il Certificato di Operatore Aereo – COA. Sul punto, appare opportuno chiarire che alcune compagnie aeree che hanno ottenuto il COA presso uno Stato membro svolgono la maggior parte della loro attività sul territorio di un altro Stato.

Tale situazione può causare in alcuni casi una ridotta efficacia dei controlli, resi difficoltosi dalla lontananza tra gli uffici dell'autorità che ha rilasciato il certificato e i luoghi dove si svolgono le operazioni di volo, con la conseguenza che alcune verifiche potrebbero essere effettuate a distanza e non sul campo.

Un altro tema meritevole di attenzione è la proporzionalità tra il numero delle compagnie aeree soggette al controllo da parte dell'autorità che ha rilasciato le certificazioni e le dimensioni della stessa in termini di consistenza numerica e di preparazione del proprio personale ispettivo.

Al fine di rappresentare la complessità del sistema, appare utile segnalare che l'attuale contesto normativo consente ai piloti di una compagnia aerea di vedersi rilasciare le proprie licenze da uno qualsiasi dei 31 Stati membri EASA e agli aeromobili di essere registrati in uno dei 27 Paesi dell'Unione.

Inoltre, i regolamenti europei permettono alla medesima compagnia aerea di avere, ad esempio, il COA rilasciato dall'autorità di uno Stato, la gestione tecnica degli aerei effettuata da un'organizzazione certificata presso un altro Stato membro, diverso dal primo, e la manutenzione effettuata da una ditta certificata presso un ulteriore Stato.

Partendo dal presupposto che la normativa dell'Unione si basa sul criterio che tutti gli Stati membri adottano le medesime procedure di controllo e, pertanto, tutte le certificazioni rilasciate si equivalgono, non sfugge il fatto che lo Stato membro presso il quale si svolgono le operazioni di una compagnia aerea certificata da un altro Stato, che in accordo al citato regolamento europeo ne è responsabile, non ha la facoltà né di controllare direttamente la compagnia aerea, né di seguire la sua corretta gestione di eventuali inconvenienti occorsi durante le operazioni.

Per dare contezza di quanto sin qui affermato si riporta, di seguito, una tabella aggiornata a maggio 2024, dalla quale si evince la mole di attività effettuata da alcune compagnie al di fuori dello Stato responsabile del controllo del vettore.

OPERATORE	Autorità nazionale competente	% operazioni svolte sul territorio dell'autorità di sorveglianza	% prevalente operazioni svolte su altro territorio
Malta Air (Gruppo RYR)	MALTA	2%	49,4% Italia
LAUDA (Gruppo RYR)	MALTA	1%	26% Austria
Easyjet Europe	AUSTRIA	0%	28,5% Francia 22% Italia
Volotea	SPAGNA	16,5%	47% Francia

L'ultima revisione del Regolamento Basico (UE) n. 2018/1139 prevede che i certificati di operatore aereo possano essere rilasciati direttamente dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea-EASA, pertanto, alcuni operatori scelgono tale opzione. In tal caso, l'EASA svolge l'attività di certificazione avvalendosi di alcune autorità nazionali che talvolta non coincidono con quelle degli Stati dove il vettore effettua la maggior parte delle operazioni.

Di seguito si riportano alcuni esempi:

Wizz Air (Ungheria)	EASA	2% in Ungheria	18,3% Italia
Wizz Air (Malta)	EASA	0,4% a Malta	
Eurowing Europe (Malta)	EASA	0% a Malta	37,4% Germania

3) La posizione dell'Enac

Enac ha mostrato da tempo un'estrema sensibilità sulle tematiche del controllo delle compagnie aeree e delle manutenzioni, sollevando la questione sui tavoli della Commissione europea e dell'EASA.

Sulla scia di tale sensibilità, lo scorso 18 e 19 giugno, presso la sede di Colonia dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - EASA, la delegazione ENAC guidata dal Presidente ha incontrato il nuovo Direttore Esecutivo dell'EASA, Mr. Florian Guillermet.

In tale contesto, l'Agenzia ha dimostrato un importante apprezzamento per il contributo fornito dall'Enac al sistema europeo dell'Aviazione Civile; l'Autorità aeronautica italiana, da parte sua, ha auspicato un suo maggiore coinvolgimento nelle politiche e nell'attività dell'EASA e, in particolar modo, ha offerto una sua partecipazione nell'attività di sorveglianza delle compagnie aeree che operano da e per l'Italia.

Il Direttore Esecutivo dell'Agenzia ha accolto la proposta prospettando la partecipazione di ispettori dell'Enac nella sorveglianza di vettori certificati direttamente dall'Agenzia; sulla scia delle argomentazioni poste sul tappeto, l'EASA ha sostenuto anche la sottoscrizione di un accordo di cooperazione tra Enac e l'Autorità Maltese per la sorveglianza delle compagnie aeree certificate a Malta che operano sul territorio italiano con particolare riferimento a Malta Air del gruppo Ryanair.

La bozza dell'accordo è stata inviata a Malta nello scorso luglio ed è in via di definizione il testo finale; tale accordo (*Memorandum of Cooperation*) avrà lo scopo di attuare i principi di cooperazione e di sorveglianza transfrontaliera enunciati nel Regolamento (UE) n. 2018/1139 e di fornire il quadro giuridico per consentire il coinvolgimento degli ispettori di Enac nei team dell'Autorità Maltese.

Il raggiungimento di un tale risultato consentirebbe di instaurare nuovi e più costruttivi rapporti con le altre autorità condividendo le attività di sorveglianza a tutto vantaggio della sicurezza delle operazioni a tutela dei passeggeri.

A tal riguardo, con nota del 27 agosto u.s. (Allegato 1), indirizzata al Direttore Esecutivo dell'EASA, Mr. Florian Guillermet, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Matteo Salvini, ha mostrato apprezzamento per gli importanti risultati raggiunti, nel predetto incontro, nel mese di giugno, dall'ENAC e dall'EASA.

In particolare, il Ministro ha rilevato come l'apertura di EASA sulla possibilità che ENAC possa affiancare l'Agenzia europea nella vigilanza dell'operatore Wizz Air costituisca un primo passo importante per la piena partecipazione di uno Stato membro all'attività operativa dell'Autorità Europea.

Nella medesima direzione di cui sopra, si pone il conseguente accordo di cooperazione tra ENAC e Autorità Maltese.

In merito, si segnala che in data 18 novembre 2024 è stato siglato, dai Direttori Generali dell'ENAC e dell'Autorità maltese, il *Memorandum* volto a formalizzare la collaborazione al fine di controllare i vettori che svolgono la maggior parte delle loro attività in uno dei due Paesi.

Infine, il Ministro ha segnalato la possibilità di supportare l'azione di vigilanza di EASA in Stati membri nei quali non è presente un'adeguata capacità proporzionale, in termini di mezzi e competenze, alla quantità dei vettori ai quali è stato rilasciato un certificato di operatore aereo.

Peraltro, il Direttore Esecutivo dell'EASA, Mr. Florian Guillermet, ha riscontrato positivamente la predetta nota del Ministro, riconoscendo la validità delle iniziative messe in campo da ENAC in ordine alla propria partecipazione nell'attività di sorveglianza delle compagnie aeree che operano in Italia.

4) Il sistema delle ispezioni di rampa

Come già rappresentato, la responsabilità del rispetto degli standard di sicurezza da parte di una compagnia aerea compete allo Stato che, attraverso la propria autorità, ha rilasciato le certificazioni; tuttavia, in accordo alla Convenzione di Chicago, ogni Stato ha la facoltà di effettuare verifiche sugli aeromobili, registrati presso un altro Stato, che operano sul proprio territorio.

L'Unione Europea ha recepito tale previsione nel Regolamento (UE) n. 965/2014 attraverso il *Ramp Inspection Programme* (noto come programma *Safety Assessment Foreign Aircraft-SAFA*) in accordo al quale l'EASA, come già detto, assegna alle autorità per l'aviazione civile dei Paesi membri un numero di ispezioni proporzionale ai voli svolti da ciascuna compagnia sul proprio territorio.

Le ispezioni di rampa verificano, a campione, i documenti, le licenze del personale, il rispetto delle procedure operative e le condizioni apparenti dell'aeromobile.

Eventuali non conformità vengono classificate in funzione del loro potenziale impatto sulla sicurezza del volo e sono inserite in una banca dati europea.

Nell'ipotesi in cui emergano difetti che hanno potenziale impatto sulla sicurezza del volo, l'autorità aeronautica chiede la rettifica delle non conformità riscontrate prima della partenza dell'aeromobile; nel caso di mancata rettifica viene vietata la partenza.

Qualora le non conformità siano ripetitive, a seguito di analisi condotte da comitati di esperti in seno ad EASA, la compagnia aerea sarà inserita in una lista di priorità in base alla quale questa sarà sottoposta ad un maggiore numero di ispezioni.

5) Analisi delle operazioni di trasporto aereo di Ryanair in Italia

La società irlandese Ryanair Holdings Group controlla i seguenti cinque operatori aerei:

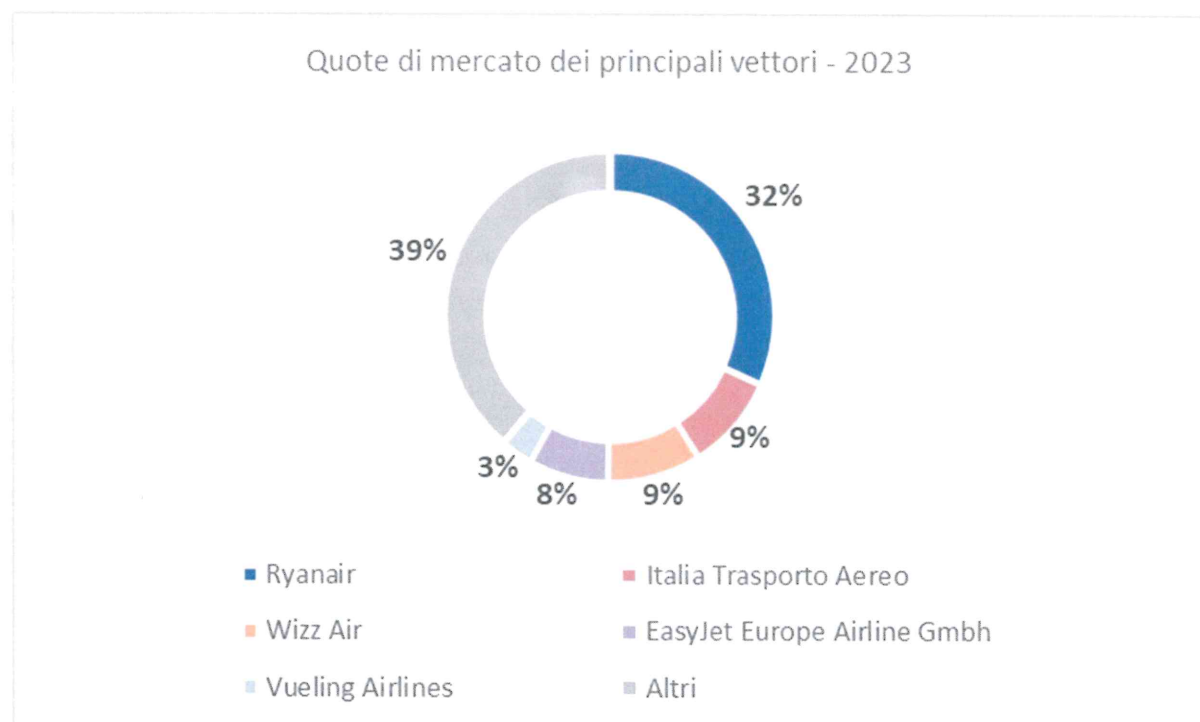
1. Ryanair DAC con sede in Irlanda, controllata dall'autorità irlandese;
2. Ryanair UK con sede nel Regno Unito, controllata dal CAA UK;
3. Malta Air con sede a Malta, controllata dal Transport Malta;
4. Ryanair Sun (nota come Buzz) con sede in Polonia, controllata dalla CAA Polacca;
5. LAUDA con sede a Malta, controllata dal Transport Malta.

Il vettore low-cost Ryanair nel 2023 ha trasportato, considerando anche le sussidiarie Ryanair UK Ltd e Ryanair Sun, oltre 52 mln di passeggeri evidenziando un incremento del +13,4% rispetto ai 40 mln del 2022.

Tali volumi si traducono in una quota di mercato del 32% confermando Ryanair primo vettore per traffico passeggeri sia sulle rotte nazionali (quota di mercato: 44%) sia su quelle internazionali (quota su rotte UE: 39%, Extra-UE: 17%). Si noti che la quasi totalità del traffico Extra-Ue è rappresentata da collegamenti da e per il Regno Unito.

La distribuzione del traffico per ambito geografico mostra, nel complesso, una netta prevalenza dei collegamenti internazionali, sui quali ha viaggiato il 72% dei passeggeri serviti dal vettore (UE: 59%, Extra-UE: 15%), mentre solo il 28% ha viaggiato su rotte nazionali.

Il primo aeroporto per volumi di traffico gestiti da Ryanair, con 11,3 mln di passeggeri, è Bergamo Orio Al Serio che, tra l'altro, è anche Hub del Gruppo, insieme a Dublino e a Londra Stansted, seguito da Roma Fiumicino (4,7 mln) e Bologna Borgo Panigale (4,3 mln).

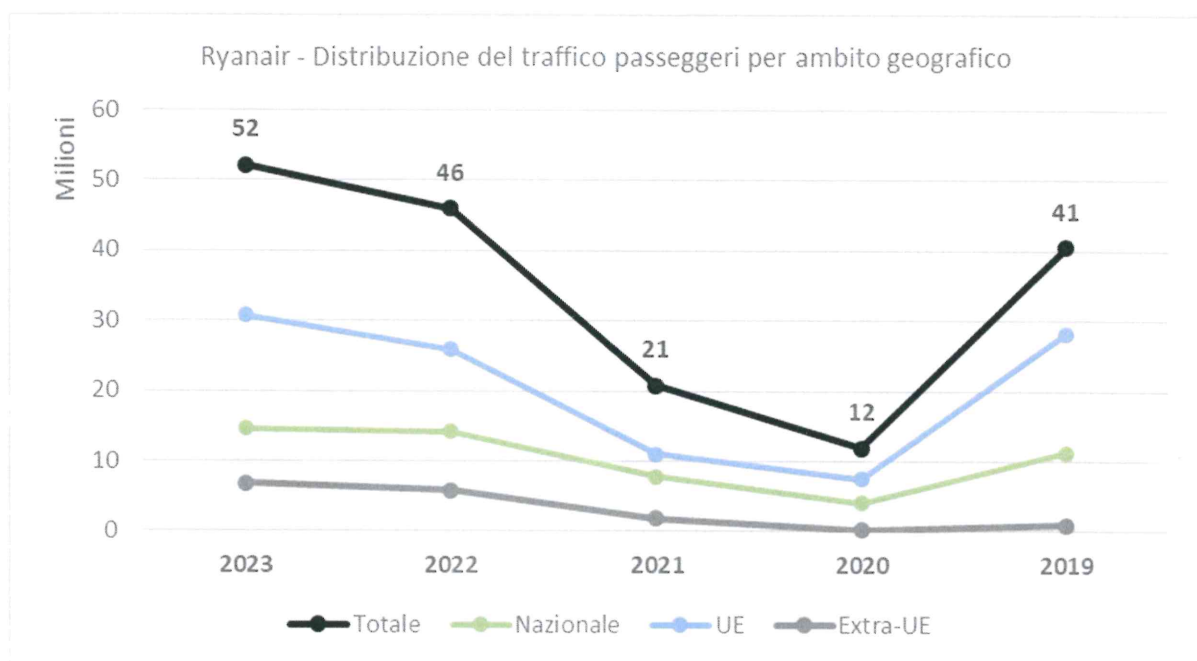


Con riferimento ai traffici dell'anno 2024 – periodo gennaio-agosto – Ryanair ha trasportato oltre 39 mln di passeggeri, con un incremento del +11% rispetto ai primi otto mesi del 2023.

I volumi registrati dal vettore irlandese si traducono in una quota di mercato del 32% confermandosi, come l'anno precedente, primo vettore per traffico passeggeri sia sulle rotte nazionali (quota di mercato: 42%) sia internazionali (quota su rotte UE: 37%, Extra-UE: 15%).

La distribuzione del traffico per ambito geografico evidenzia come il 74% dei passeggeri abbia viaggiato su collegamenti internazionali, mentre solo il 16% su rotte nazionali.

Come per il 2023, primo aeroporto per volumi di traffico si conferma Bergamo Orio Al Serio con 8,4 mln di passeggeri, seguito da Roma Fiumicino (4 mln) e Bologna Borgo Panigale (3,3 mln).



Il grafico proposto mostra il trend dei volumi di traffico a partire dal 2019, con il dettaglio per ambito geografico.

Nel periodo considerato, il traffico complessivo è cresciuto del +24%, passando dai 41 milioni del 2019 ai 52 del 2023. Tale trend positivo si conferma in tutti gli ambiti geografici, seppur con intensità differenti.

È utile evidenziare che per Ryanair, relativamente alla stagione “Summer 2024”, la quota di voli in ritardo superiore alle due ore è stata del 5,7%, percentuale di poco superiore rispetto alla media nazionale che si è attestata al 4,6%.

6) Ultimi inconvenienti occorsi in Italia al gruppo Ryanair

Nella tabella seguente sono stati riportati gli eventi occorsi ad aeromobili del gruppo Ryanair negli ultimi sei mesi riportati sui media.

1	BRINDISI 6.10.2024 Volo FR5129 da Memmingen a Brindisi aeromobile coinvolto B737-800 marche 9H-QBV operato da Malta Air (Autorità Maltese) avaria intermittente al sistema di segnalazione di incendio al motore.
2	BRINDISI del 03.10.2024, fuoriuscita fiamme dal motore destro, aeromobile coinvolto tipo B737-800 marche 9H-QCB operato da Malta Air (Autorità Maltese) .
3	BERGAMO del 01.10.2024, atterraggio con ruote bloccate, aeromobile coinvolto tipo B737 MAX 8-200 marche EI-IGI operato da Ryanair DAC (Autorità irlandese) .
4	Volo FR1746 del 18.07.2024 da Bergamo a Knock(IRE), dirottamento a Dublino per guasto al motore in volo, aeromobile coinvolto tipo B737 MAX 8-200 marche 9H-VVA operato da Malta Air (Autorità Maltese) .
5	Volo FR3938 del 31.05.2024 da Bologna a Charleroi, atterraggio d'emergenza in Lussemburgo che, a quanto si apprende, di un principio di incendio nel galley, aeromobile coinvolto tipo B737-800 marche EI-EVR operato da Ryanair DAC (Autorità Irlandese) .
6	BARI del 22.05.2024, volo FR1906 da Bari a Londra Stansted, rientra in aeroporto di partenza per problemi alla strumentazione di bordo mentre sorvola il Veneto, aeromobile coinvolto tipo B737-800 marche 9H-QDM operato da Malta Air (Autorità Maltese) .
7	CAGLIARI Elmas del 29.04.2024, atterraggio di emergenza volo FR4426, aeromobile coinvolto tipo B737-800 marche 9H-QBB operato da Malta Air (Autorità Maltese) .
8	Volo FR-9719 del 24.02.2024 da Ciampino a Charleroi, avaria carrello anteriore in atterraggio con rumore e forti vibrazioni, aeromobile coinvolto tipo B737-800 marche EI-DYC operato da Ryanair DAC (Autorità Irlandese) .

Come si evince dalla tabella l'aeronavigabilità degli aeromobili, l'addestramento dei piloti, l'approvazione delle procedure operative e il follow-up sugli inconvenienti occorsi ricadono sotto la responsabilità dell'Autorità Irlandese e di quella Maltese che hanno rilasciato i rispettivi Certificati di Operatore Aereo.

Per quanto riguarda l'evento accaduto nell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio in data 1° ottobre 2024 (numero 3 della tabella precedente), risulta agli atti dell'Ente che il 2 ottobre 2024 l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo - ANSV ha avviato un'indagine alla quale l'Enac ha chiesto formalmente di poter partecipare con un proprio esperto tecnico (Allegato 2).

Non si ha notizia dell'apertura di un'indagine sull'evento di Brindisi (numero 2 della tabella precedente).

Si informa, inoltre, che a seguito degli eventi di Bergamo e Brindisi l'Enac, il 4 ottobre 2024, ha inviato una nota alle Autorità Irlandese e Maltese chiedendo un incontro per approfondire le tematiche di sorveglianza (Allegato 3 e Allegato 4). Per quanto concerne l'Autorità Maltese, si ricorda il già menzionato accordo siglato il 18 novembre 2023, mentre l'Autorità Irlandese ha riscontrato positivamente la richiesta di ENAC con nota del 7 ottobre 2024 (Allegato 5), prospettando la possibilità di un incontro al fine di approfondire le tematiche relative a un proficuo scambio di informazioni tra le due Autorità in ordine al Reg. CE 1139/2018.

La tabella della pagina seguente dimostra che il gruppo Ryanair opera il 27,47% del totale dei voli che si svolgono sul territorio italiano, principalmente tramite le compagnie aeree Malta Air e Ryanair DAC.

Compagnia Aerea	Percentuale rispetto al totale Voli anno 2023
MALTA AIR LTD	20,99%
RYANAIR DAC	4,53%
BUZZ (former RYANAIR SUN)	1,29%
RYANAIR UK LIMITED	0,14%
LAUDA	0,52%
Totale Gruppo	27,47%

7) Le ispezioni SAFA al gruppo Ryanair

Per il 2024 l'EASA ha assegnato all'Enac un target minimo di 23 e massimo di 27 ispezioni SAFA da effettuarsi sul gruppo Ryanair. Ad oggi, sono state eseguite 23 ispezioni, mentre le restanti sono programmate entro la fine del 2024.

Si veda la tabella riassuntiva di seguito riportata:

ICAO code	Compagnia Aerea	Stato dell'operatore	Progress	Valore MIN Target	Valore Mean Target	Valore MAX Target
MAY	MALTA AIR LTD	Malta	7	8	8	8
RUK	RYANAIR UK LIMITED	United Kingdom	5	3	5	6
RYR	RYANAIR	Ireland	4	4	5	5
RYS	BUZZ (former RYANAIR SUN)	Poland	7	8	8	8
			23	23	26	27

Le anomalie riscontrate durante le ispezioni di rampa effettuate in Italia e in Europa non hanno evidenziato carenze sullo stato manutentivo degli aeromobili.

Per maggiore chiarezza, si rappresenta che il sistema europeo delle ispezioni di rampa assegna, in base ai risultati delle ispezioni, un indicatore di performance (il così detto “ratio SAFA”) che aumenta all’aumentare dei problemi riscontrati.

Il valore medio europeo di tale parametro è pari a 0,59; a fronte di tale valore, gli operatori del gruppo Ryanair hanno, al momento, i valori riportati nella tabella di pagina seguente:

Vettore	Ratio SAFA	Ispezioni di rampa subite nell’ultimo anno
RYANAIR DAC	0.47	78
MALTA AIR LTD	0.28	56
RYANAIR UK LIMITED	0.60	34
BUZZ (former RYANAIR SUN)	0.34	72
		240

Posto che gli aeromobili del gruppo Ryanair non destano, al momento, preoccupazioni per quanto riguarda la Sicurezza, ENAC, anche grazie all’accordo di cooperazione sottoscritto il 18 novembre 2024 con l’Autorità Maltese, rafforzerà la propria attività di vigilanza in accordo ai requisiti stabiliti nella normativa di settore.

Elenco Allegati

Allegato 1 Lettera Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Salvini al Direttore Esecutivo EASA

Allegato 2 Lettera ENAC nomina rappresentante ENAC inchiesta incidente Bergamo

Allegato 3 Lettera per incontro Autorità irlandese

Allegato 4 Lettera per incontro Autorità di Malta

Allegato 5 Lettera dell’Autorità irlandese



Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Gentilissimo Direttore Esecutivo,

nel complimentarmi per la recente nomina, pongo alla Sua attenzione una questione che l'Italia ritiene di particolare importanza e su cui sono personalmente intervenuto più volte nel Consiglio Trasporti.

La stagione estiva ha dimostrato come la tutela dei diritti dei passeggeri è un tema di grande attualità per la salvaguardia di tutti i cittadini dell'Unione. In particolare i disagi subiti dai passeggeri sembrano essenzialmente connessi alle seguenti criticità: la serrata programmazione dell'attività dei vettori che non permette il recupero dei ritardi accumulati durante l'operativo giornaliero e che determina la cancellazione di alcuni voli; la criticità del controllo del traffico aereo; le eventuali situazioni metereologiche avverse.

In tal senso, ricordo la vicenda dei 200 passeggeri italiani letteralmente abbandonati nell'aeroporto di Madeira dal vettore Wizz Air.

Al riguardo ho apprezzato l'importante apertura da Lei effettuata, nell'inccontro a Colonia con il Presidente dell'ENAC circa la possibilità che l'Autorità Italiana possa affiancare l'EASA nella vigilanza dell'operatore Wizz Air. Tale indicazione risulta particolarmente significativa in ordine all'importanza che EASA attribuisce ai diritti dei passeggeri e costituisce un primo importante passo per la piena partecipazione di uno Stato Membro all'attività operativa dell'Autorità Europea.

Nella medesima direzione deve essere considerato l'accordo, pienamente supportato da EASA, che l'Italia sta sottoscrivendo con la Direzione Generale dell'Aviazione Civile di Malta per il controllo congiunto dei vettori maltesi che svolgono la maggior parte delle operazioni in Italia.

Pur consapevole dei vincoli imposti dalla vigente regolamentazione unionale, auspico che l'EASA acquisisca un ruolo di assoluta leadership in tale ambito, potendo delegare alle autorità nazionali, quali agenti dell'Autorità Europea, i controlli a tutti i vettori che operano nel proprio Paese.

Tale possibilità potrebbe essere estesa per supportare l'azione di vigilanza dell'EASA in Stati Membri nei quali non è presente un'adeguata capacità proporzionale, in termini di numeri e competenze, alla quantità dei vettori ai quali è stato rilasciato un certificato di operatore aereo. Al fine di perseguire il comune obiettivo della tutela dei passeggeri e della sicurezza aerea auspico che possano continuare e rafforzarsi le positive intese stabilite con ENAC, garantendo che ogni iniziativa tesa a migliorare la qualità dei controlli nei confronti degli operatori aerei a garanzia della qualità dei servizi offerti ai passeggeri, troverà da parte mia pieno supporto.

Sen. Matteo Salvini



Matteo Salvini
Ministero delle
Infrastrutture
e dei Trasporti
27.08.2024
12:07:47
GMT+01:00

Florian Guillermet
Executive Director EASA
florian.guillermet@easa.europa.eu
ed-office@easa.europa.eu

Spett.le
Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
segreteria.presidenza@pec.ansv.it

p.c. Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche

Ing. Andrea Costantini

Oggetto: Partecipazione di un rappresentante ENAC all'inchiesta di sicurezza relativa all'incidente occorso in data 1/10/2024 in località Orio al Serio (BG). (Aeromobile B737 - marche EI-IGI).

Con riferimento all'inchiesta di sicurezza in oggetto comunico che, ai sensi dell'art. 8, comma 1), lettera a) del regolamento (UE) 996/2010, ENAC designa il Professionista Ing. Andrea Costantini quale proprio rappresentante nell'inchiesta, in qualità di consulente dell'investigatore incaricato dall'Agenzia.

L'Ing. A. Costantini garantirà, nello svolgimento dell'incarico, l'assolvimento dei propri compiti in conformità alle modalità previste dall'art. 11 comma 4 del succitato regolamento.

L'Ing. A. Costantini è alle dipendenze della Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche ed i suoi recapiti sono i seguenti:

Telefono: +39 06 44596610
Cellulare: +39 3204373338
E-mail: a.costantini@enac.gov.it

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti

Dott.ssa. Fabiola Cardea
*(documento informatico firmato digitalmente ai sensi
dell'art. 24 D. Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)*



**Principal Director
of Technical Standards
and Aeronautical Operations Central Directorate**

Captain James Gavin
Chief Operations Officer
The Irish Aviation Authority
Dublin

Email: james.gavin@iaa.ie

copy to:

ENAC/Director General (DG)
ENAC/Deputy Director General (VDG)
ENAC/ Central Directorate for Territorial Coordination and Passenger Rights (CAD)
ENAC/Airworthiness & Operations Director (ONO)
ENAC/Foreign Operators Monitoring Unit (CAO)

Subject: Ryanair air operations in Italy

Dear Capt. Gavin

I wish to inform you that ENAC is in contact with the Aviation Authority of another member state where one air operator of the Ryanair group is based regarding a possible Memorandum of Cooperation between the two Authorities.

The scope of this memorandum would be to implement the "cooperative and cross-border oversight" principles outlined in the EU Basic Regulation 2018/1139 and to provide - in the domain of OPS, CAMO and Part 145 - the legal framework to allow the involvement of the inspectors of one Authority to support (the "partner") in the teams of the other Authority ("primary") for the certification and oversight of products and companies registered in the territory of the primary Authority and operating on the territory of the partner Authority.

Since also the group leader, Ryanair DAC (Ireland), performs a good number of flights to/from and within Italy, and in view of the recent incidents of Ryanair DAC airplanes affecting Italy (e.g. Bergamo incident on October 1st, emergency landing in Luxembourg - flight from Bologna on May 31st) which have aroused interest and concern with the Italian public, we kindly ask to hold a joint meeting to discuss the possibility of a similar MoU and improved exchange of information between our two Authorities.

I look forward to hearing you soon.

Yours sincerely

Carmela Tripaldi

(this document is digitally signed according
to the Italian Law D.Lgs 82/2005)

Tortorici ONO

Viale Castro Pretorio, 118
00185 Rome - Italy
switchboard +39 06 445961
COS

ph. +39 06 44596724
standard.tecnici@enac.gov.it
www.enac.gov.it



**Principal Director
of Technical Standards
and Aeronautical Operations Central Directorate**

Captain Stefano Banti
Head of Operations

The Civil Aviation Authority of Malta
Civil Aviation Directorate within Transport Malta
Malta Transport Centre, Triq Pantar
Hal Lija, LJA 2021
Malta

Email: civil.aviation@transport.gov.mt
Stefano.banti@transport.gov.mt

copy to:

ENAC/Director General (DG)
ENAC/Deputy Director General (VDG)
ENAC/ Central Directorate for Territorial Coordination and Passenger Rights (CAD)
ENAC/Airworthiness & Operations Director (ONO)
ENAC/Foreign Operators Monitoring Unit (CAO)

Subject: Malta Air operations in Italy

Dear Capt. Banti

As a follow up to the recent contacts between the Director General of ENAC and the Director General of CAA Malta regarding a Memorandum of Cooperation between our Authorities, I am writing you to propose a meeting between our experts of flight and technical operations safety oversight to further discuss the proposal and exchange information given the high percentage of flights that Malta Air and other Maltese operators perform in our territory.

The recent incident of the B737 registration mark 9H-QCB that caused the closure of Brindisi Airport for three hours on October 3rd has aroused much interest and concern with the Italian public. Therefore I believe that it would be best to have this meeting at your earliest convenience.

I look forward to hearing from you.

Yours sincerely,

Carmela Tripaldi

(this document is digitally signed according
to the Italian Law D.Lgs 82/2005)

Tortorici ONO

All 5)

Irish Aviation Authority
The Times Building
11-12 D'Olier Street
Dublin 2, D02 T449,
Ireland

Údarás Eitlíochta na hÉireann
Foirgneamh na hAmanna
11-12 Sráid D'Olier
Baile Átha Cliath 2, D02 T449,
Éire



ÚDARÁS EITLÍOCHTA NA hÉIREANN
IRISH AVIATION AUTHORITY

T: 01-6031100

WWW.IAA.IE

Re: ENAC/01/24

Ms Carmela Tripaldi
Principal Director of Technical Standards and Aeronautical Operations Central
Directorate
Ecole Nationale de l'Aviation Civile
Viale Castro Pretorio, 118
00185 Rome
Italy

7th October 2024

Your ref: Ryanair air operations in Italy

Dear Ms Tripaldi,

I acknowledge receipt of your correspondence dated 4th October 2024.

The Irish Aviation Authority welcomes a joint meeting with ENAC where we can discuss improved mutual exchange of information outlined in Regulation (EU) 2018/1139, and to establish agreed procedures on such matters.

I suggest we share some suitable dates for an on-line meeting.

I look forward to hearing from you in due course.

Your sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. Gavin', is written over a horizontal line.

James Gavin
Chief Operations Officer
Irish Aviation Authority

Copy: Capt Pearse Mc Crann, Head of Flight Operations
Capt Seam Mc Bennett, Manager Flight Operations (Scheduled)