

PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito denominato "ENAC"), con sede in Roma, Viale Castro Pretorio, 118, legalmente rappresentato dal Presidente Pierluigi Di Palma

E

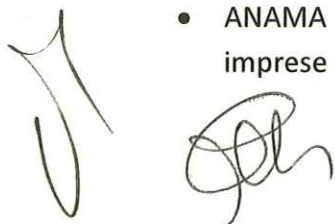
la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (di seguito denominata "CONFETRA"), con sede in Roma, Via Panama, 62, legalmente rappresentata dal Presidente Carlo De Ruvo;

VISTI

- l'art. 2, comma 1, lett. f) del decreto legislativo istitutivo dell'ENAC del 25 luglio 1997, n. 250 che assicura la funzione dell'Ente di "definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993 n. 537;
- gli artt. 705 e 783 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della Navigazione) che disciplinano la Carta dei Servizi nel trasporto aereo;
- Position Paper "Azioni per il rilancio del cargo aereo" – Ottobre 2017;
- Lavori preparatori Piano Nazionale Aeroporti (PNA);
- Linee guida ENAC su Carta dei servizi (Circ. GEN 06 del 31.10.2014 con relativi allegati);
- Lavori preparatori per una nuova Carta dei Servizi Merci.

PREMESSO CHE

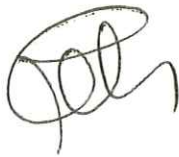

- ENAC è l'autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione e dal decreto legislativo istitutivo, ed è sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Confetra rappresenta l'intera filiera del trasporto (stradale, aereo, ferroviario e marittimo), della logistica, delle spedizioni e delle attività ausiliarie e connesse a cui aderiscono: AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS che rappresentano gli operatori della filiera del trasporto, della logistica, delle spedizioni delle merci via aerea;
- AICAI rappresenta i principali corrieri aerei espressi operanti nel mercato (DHL, FedEx/TNT, e UPS);
- ANAMA Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree rappresenta, a livello nazionale, le imprese di spedizioni attive nel settore aereo;



- ASSOHANDLERS rappresenta le imprese che operano come prestatori di servizi aeroportuali c.d. handling;
- le parti ritengono che la cooperazione tra Istituzioni e rappresentanze associative sia lo strumento efficace per rafforzare la competitività del sistema-Paese e, dunque, la filiera del cargo aereo nazionale.

CONSIDERATO CHE

- Confetra, per quanto di interesse, ha supportato ENAC nella definizione del Piano Nazionale Aeroporti e nel processo di redazione del nuovo Regolamento Carta dei servizi merci;
- negli ultimi anni il trasporto aereo passeggeri ha avuto, a livello nazionale, un grande sviluppo mentre quello cargo ha registrato una crescita più limitata; in particolare, a fronte di una crescita del 5% registrata nel 2025 dal traffico passeggeri, il traffico cargo è aumentato del 2% nello stesso anno;
- il cargo aereo ha un ruolo strategico per la competitività nazionale e internazionale dei sistemi produttivi e logistici: in Italia il 29% dell'export extra UE (calcolato in valore merce) utilizza il cargo aereo (dati ISTAT 2025);
- una quota rilevante dell'import/export coinvolge altri aeroporti dell'Unione europea a conferma che il sistema nazionale italiano non è pienamente efficiente con il rischio di decremento del traffico anche a livello europeo;
- la crescita dei flussi logistici richiede efficientamento operativo, sostenibilità, intermodalità, innovazione tecnologica e trasparenza dei servizi;
- la metodologia ICAO di *Balanced Approach* ha l'obiettivo di ridurre l'impatto acustico delle operazioni di volo sul territorio circostante in modo sostenibile, cercando di ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo;
- la normativa vigente ha reso obbligatoria la Carta dei Servizi per il solo trasporto passeggeri; tuttavia si ritiene essenziale estenderne l'obbligatorietà anche al trasporto merci quale strumento strategico per mappare i processi legati all'import e all'export delle merci assicurando trasparenza, qualità e standard condivisi;
- lo sviluppo della digitalizzazione è considerato leva fondamentale per la semplificazione dei processi e la tracciabilità delle operazioni;
- presso lo scalo di Milano Malpensa sono stati avviati tentativi di digitalizzazione della filiera che, però, necessitano di un impulso ulteriore e maggiore efficienza operativa;



- il traffico general cargo è caratterizzato da una filiera complessa di soggetti (handler, vettori e spedizionieri) che gestiscono volumi consistenti di merce in ragione dei quali essi necessitano di concentrare le operazioni in un numero limitato di aeroporti, nonché di poter operare con voli diurni e notturni;
- il traffico courier è caratterizzato da una prevalente movimentazione di piccoli colli e necessita di una rete più ampia di aeroporti con strutture dedicate, nonché di poter operare con propri voli diurni e notturni;
- i dati di import/export evidenziano che le relative quote di traffico sono territorialmente così suddivise: al Nord 68%, al Centro 21% e al Sud 11% a dimostrazione che il sistema produttivo si sviluppa maggiormente nei territori del Centro/Nord;
- il sistema del trasporto aereo del Centro-Nord Italia presenta una realtà dinamica e in crescita. Milano Malpensa (principale aeroporto cargo) raccoglie il 62% del traffico nazionale, Roma Fiumicino il 22%, Venezia il 5% e Bologna il 4%. Dette realtà si dimostrano capaci di gestire traffici belly;
- l'aeroporto di Milano Malpensa è interessato da limiti strutturali concernenti la non adeguata disponibilità di spazio che ne frenano la crescita;
- relativamente al traffico general cargo, l'aeroporto di Brescia, in quanto dotato di spazi che ne consentono lo sviluppo, si pone come una valida principale alternativa a Malpensa per lo sviluppo del traffico merci nel Nord Italia, fatti salvi i necessari investimenti da effettuare.

Tutto ciò premesso e considerato, le parti firmatarie convengono e sottoscrivono il presente Protocollo d'Intesa.

Articolo 1 – Finalità

Il presente Protocollo mira a promuovere lo sviluppo del cargo aereo italiano attraverso:

- 1) l'introduzione dell'obbligo di adozione della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti con traffico superiore a 100mila tonnellate/anno;
- 2) la promozione dell'innovazione tecnologica dei processi operativi e documentali;
- 3) il potenziamento della capacità del sistema aeroportuale nazionale tramite lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, alla luce di quanto già evidenziato nei "considerato" relativi alle quote di traffico del Centro/Nord;
- 4) la sistematica applicazione della metodologia ICAO di *Balanced Approach*.



Articolo 2 – Carta dei Servizi Merci

ENAC si impegna a:

- 1) prevedere l'obbligatorietà della Carta dei Servizi Merci per gli aeroporti nazionali con traffico superiore a 100mila tonnellate/anno;
- 2) definire gli indicatori chiave di qualità del servizio cargo (puntualità, tracciabilità, sicurezza, sostenibilità, trasparenza su costi, tempi e procedure);
- 3) individuare gli indicatori di performance (KPI) per il monitoraggio continuo dei livelli di servizio;
- 4) garantire incontri periodici di allineamento a livello territoriale con i gestori aeroportuali, operatori e utenti dell'aeroporto (clienti, spedizionieri e vettori) riguardanti l'andamento delle performance e i meccanismi di monitoraggio;
- 5) assicurare la pubblicazione periodica dei risultati e delle iniziative di miglioramento;
- 6) supervisionare e implementare l'osservanza della Carta dei Servizi e prevedere strumenti correttivi in caso di inosservanza.

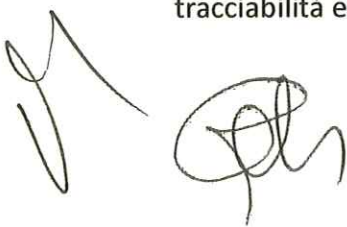
Confetra, insieme con le associazioni aderenti AICAI, ANAMA e ASSOHANDLERS, ciascuna nell'esercizio della rappresentanza di categoria e nell'ambito della propria competenza, si impegna a:

- 1) supportare ENAC nella finalizzazione del processo di adozione del Regolamento della Carta dei Servizi Merci, sulla base dei punti sopra citati;
- 2) collaborare con i gestori aeroportuali per il raggiungimento degli obiettivi della Carta dei Servizi Merci.

Articolo 3 – Digitalizzazione

Le Parti concordano sull'importanza della trasformazione digitale quale fattore essenziale per:

- 1) lo sviluppo di un *Airport Cargo Community System*, quale ecosistema digitale di collaborazione tra operatori privati e pubblici della filiera nell'ambito del quale gli stessi attori comunicano attraverso un linguaggio comune, a partire dalle esperienze esistenti;
- 2) la semplificazione amministrativa attraverso la dematerializzazione documentale e l'interoperabilità tra sistemi informativi;
- 3) l'adozione di piattaforme digitali uniche per la gestione delle operazioni di carico/scarico, tracking, prenotazione e documentazione;
- 4) l'introduzione di tecnologie innovative (IoT, Intelligenza Artificiale) per garantire trasparenza, tracciabilità e ottimizzazione dei flussi;



- 5) la formazione del personale e la diffusione della cultura digitale.

ENAC si impegna a favorire lo sviluppo di *Airport Cargo Community System* presso gli hub aeroportuali cargo del Paese secondo il principio di interoperabilità e valorizzando le esperienze nazionali in essere.

Articolo 4 – Potenziamento della capacità del sistema aeroportuale

Le parti si impegnano a:

- 1) promuovere un potenziamento delle infrastrutture cargo (magazzini, piazzali e handling) anche al fine di attrarre nuove rotte e nuovi operatori, alla luce di quanto già evidenziato nei “considerato” relativi alle quote di traffico del Centro/Nord;
- 2) prevedere, nell’ambito dei futuri strumenti di sviluppo aeroportuale, poli logistici connessi agli aeroporti;
- 3) implementare una maggiore integrazione delle infrastrutture aeroportuali con le reti logistiche terrestri e intermodali;
- 4) relativamente al traffico general cargo, prevedere uno sviluppo in linea con l’origine e la destinazione dei traffici in Italia, individuando aeroporti alternativi a Malpensa (come ad esempio l’aeroporto di Brescia) a supporto del sistema aeroportuale nazionale;
- 5) relativamente al traffico courier, prevedere uno sviluppo che tenga conto delle necessità strategiche e operative degli stessi operatori.

Articolo 5 – Metodologia ICAO di *Balanced Approach*



Le parti si impegnano a:

- 1) assicurare che l’applicazione della metodologia rappresenti lo strumento sistematico ed efficiente per la gestione del rumore aeronautico negli aeroporti;
- 2) promuovere e sollecitare la collaborazione di tutte le parti coinvolte.

Articolo 6 – Attuazione del Protocollo e monitoraggio delle attività

Le Parti si impegnano a istituire un Tavolo Tecnico congiunto composto da rappresentanti delle Parti firmatarie con i seguenti compiti:

- 1) coordinare le attività operative e progettuali per dare attuazione alle attività previste dal presente Protocollo;
- 2) monitorare lo stato di attuazione del Protocollo;



- 3) prevedere entro 6 mesi dalla sottoscrizione del Protocollo l'emanazione di una Carta dei Servizi Merce;
- 4) prevedere entro 3 mesi dalla sottoscrizione del Protocollo la redazione di un documento sullo sviluppo del cargo aereo.

Articolo 7 – Durata

Il presente Protocollo entra in vigore dalla data della sua sottoscrizione, ha durata triennale ed è rinnovabile previo accordo tra le Parti.

Articolo 8 - Disposizioni finali

Al presente Protocollo potranno aderire successivamente anche altre Parti interessate, previo assenso delle parti già firmatarie.

Il Protocollo non comporta impegni economici per le Parti.

Eventuali modifiche al presente Protocollo saranno concordate con atto scritto.

Roma, 19 maggio 2026

Per l'Ente nazionale per l'aviazione civile

Il Presidente

Pierluigi Di Palma



Per la Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Il Presidente

Carlo De Ruvo

