

MANUALE DI AEROPORTO

AEROPORTO DI SALERNO

Edizione 00 del 08/07/2024

PARTE A

Ge.S.A.C. S.p.A.

Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.

Edizione	Data	Natura della revisione
00	08/07/2024	Prima emissione

REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
Responsabile Servizi Operativi	Compliance Monitoring Manager	Accountable Manager

AEROPORTO DI SALERNO - QSR

PARTE A – GENERALITÀ

INDICE

SEZIONE 0 – GESTIONE DEL MANUALE DI AEROPORTO	1
0.1 Introduzione	1
0.1.1 Dichiarazione dell'Accountable Manager di Conformità del Manuale di Aeroporto ai Requisiti applicabili e alle condizioni del Certificato.....	3
0.1.2 Dichiarazione dell'Accountable Manager relativa al contenuto del Manuale di Aeroporto e sue Procedure.....	4
0.1.3 Elenco e breve descrizione delle varie parti del Manuale, relativi contenuti, applicabilità ed utilizzo.....	5
0.1.4 Chiarimenti, abbreviazioni e definizioni dei termini utilizzati nel Manuale.....	8
0.1.4.1 Abbreviazioni - Acronimi.....	8
0.1.4.2 Definizioni.....	10
0.1.4.3 Riferimenti normativi.....	20
0.2 Sistema di gestione degli emendamenti e delle revisioni	25
0.2.1 Nominativo/Funzione responsabile per l'emissione e l'inserimento di modifiche e revisioni.....	26
0.2.2 Tracciabilità delle modifiche e revisioni con l'indicazione delle date di inserimento e relative date di entrata in vigore.....	27
0.2.3 Dichiarazione di inammissibilità di modifiche e revisioni scritte a mano, ad eccezione di quei casi che richiedono un'azione immediata per motivi di safety	27
0.2.4 Descrizione del sistema di annotazione delle pagine o paragrafi e relative date di validità.	27
0.2.5 Elenco delle pagine e paragrafi in vigore	28
0.2.6 Annotazione delle modifiche.....	29
0.2.7 Revisioni temporanee	29
0.2.8 Descrizione del sistema e della lista di distribuzione del Manuale di Aeroporto, dei suoi emendamenti e revisioni	29
SEZIONE 1 – INFORMAZIONI GENERALI	1
1.1 Scopo e ambito del Manuale di Aeroporto.....	1
1.2 Requisiti legali per il Certificato di Aeroporto e il Manuale di Aeroporto	2
1.3 Condizione per l'utilizzo dell'Aeroporto da parte degli utenti.....	3
1.4 Responsabilità del Gestore e compiti dell'Autorità nell'ambito della sorveglianza e controllo	3
1.4.1 Responsabilità di GESAC	3
1.4.2 Compiti di ENAC nell'ambito del controllo e della sorveglianza	3

PARTE A – GENERALITÀ

SEZIONE 0 – GESTIONE DEL MANUALE DI AEROPORTO

0.1 INTRODUZIONE

L'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano è gestito da GESAC S.p.A., società privatizzata nel 1997 con l'acquisizione del pacchetto azionario di maggioranza da parte del gruppo britannico BAA plc, leader mondiale nella gestione aeroportuale.

In data 24 ottobre 2019 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione della società "AEROPORTO DI SALERNO – COSTA D'AMALFI S.p.A.", con sede legale in Bellizzi (SA), via Olmo snc, nella società per azioni "SOCIETÀ GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI S.p.A. – GE.S.A.C. S.p.A.", con sede legale in Napoli.

Gli effetti giuridici della fusione sono decorsi dal 1 novembre 2019; pertanto, ai sensi e per gli effetti del disposto del comma 2 dell'art. 2504-bis del Codice Civile, da tale data la Società incorporante SOCIETÀ GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI S.p.A. – GE.S.A.C. S.p.A. è subentrata senza soluzione di continuità alla Società incorporata AEROPORTO DI SALERNO – COSTA D'AMALFI S.p.A. in tutti i diritti, obblighi, atti e rapporti di qualsiasi natura, attivi e passivi, con soggetti terzi, privati e/o pubblici, instaurati e da instaurare, facenti comunque capo alla società incorporata. L'attuale compagine azionaria della GESAC SpA è così composta:

- 2i Aeroporti S.p.A. - 83,125%
- Città Metropolitana di Napoli - 11,875%
- Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano S.c.a.r.l. - 5%

GESAC opera quale Gestore Totale dell'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano con Certificato N. I – 052/APT rilasciato in prima emissione in data 20 dicembre 2019, in forza dell'Atto di convenzione n. 01/2013 del 22/02/2013 e successivo Atto Aggiuntivo alla citata convenzione prot. 53905/DG del 13/05/2019, approvato con Decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 239 del 14/06/2019.

GESAC, nella sua qualità di Gestore dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, provvede a:

- gestire l'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati destinati, direttamente o indirettamente, alle attività aeronautiche;
- garantire lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché delle attività ad essa connesse o collegate;
- organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia, di economicità e di tutela dell'ambiente;

PARTE A – GENERALITÀ

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

- erogare con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza, i servizi di propria competenza.

Qualora dovessero ricorrere casi di trasferimento o di cessione della gestione dell'aeroporto, GESAC provvederà ad informare preventivamente ENAC per le autorizzazioni e i procedimenti di competenza dell'Ente.

In base alla Tabella “Criteri per la valutazione delle “less complex Organization/Operation” pubblicata da ENAC in data 21.04.2017, l’Aeroporto di Salerno – Pontecagnano è classificato less complex, in linea con gli indicatori prevista dalla tabella stessa (Volume di Traffico, Layout, Densità di Traffico, Categoria Operativa):

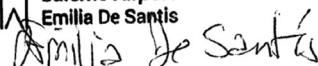
Volume Traffico 1: Pax < 3M e Mov < 30.000 2: Pax ≥ 3M o Mov ≥ 30.000	Layout 1: 1 pista 2: 2 o più piste	Densità Traffico 1: Light 2: Medium/Heavy	Categoria Op. 1: NS/NPA/Cat I 2: Cat II/III)	CLASSIFICAZIONE (Complex / Non Complex)
1	1	1	1	LESS COMPLEX

0.1.1 Dichiarazione dell'Accountable Manager di Conformità del Manuale di Aeroporto ai Requisiti applicabili e alle condizioni del Certificato

L'*Accountable Manager*, consapevole delle responsabilità che derivano dal proprio ruolo, assicura che i contenuti del presente Manuale sono conformi ai requisiti normativi e regolamentari applicabili ed in linea con quanto contenuto nel certificato, impegnandosi ad aggiornare i contenuti del Manuale per renderlo conforme agli eventuali nuovi requisiti e/o variazioni, nonché di aggiornarlo in funzione di future modifiche dell'organizzazione, delle infrastrutture e/o dei servizi offerti secondo le modalità previste dallo stesso e procedendo agli adempimenti previsti verso ENAC.

L'*Accountable Manager* garantisce che tutte le attività aeroportuali rientranti nella propria sfera di competenza avvengono nel rispetto delle indicazioni e dei contenuti del presente Manuale, assicurando altresì che i contenuti del Manuale siano noti a tutti gli interessati.

L'*Accountable Manager* è consapevole che ENAC si riserva il diritto di sospendere, modificare o revocare la certificazione rilasciata, qualora dovessero emergere evidenze che le prescrizioni contenute all'interno del presente Manuale non siano rispettate, e garantisce al personale ispettivo designato da ENAC, l'accesso alle sedi ed ai locali di GESAC S.p.A. ogni qual volta necessario ai fini della verifica di rispondenza ai requisiti richiesti.


GESAC SpA
Accountable Manager
Salerno Airport
Emilia De Santis


PARTE A – GENERALITÀ

0.1.2 Dichiaraione dell'Accountable Manager relativa al contenuto del Manuale di Aeroporto e sue Procedure

L'Accountable Manager si impegna a garantire che il Manuale di Aeroporto contenga tutte le procedure operative richieste e a rendere noti a tutte le funzioni aziendali interessate i contenuti dello stesso Manuale.

L'Accountable Manager si impegna altresì ad assicurare che tutto il personale dipendente rispetti e osservi quanto in esso riportato al fine di assicurare che tutte le attività siano condotte costantemente nel rispetto dei requisiti applicabili. Tale impegno si estende anche ai terzi a cui GESAC, nella qualità di Gestore aeroportuale, affida alcuni dei compiti rientranti nelle proprie competenze, effettuando una costante vigilanza sugli stessi.

GESAC SpA
Accountable Manager
Salerno Airport
Emilia De Santis


PARTE A – GENERALITÀ

0.1.3 Elenco e breve descrizione delle varie parti del Manuale, relativi contenuti, applicabilità ed utilizzo

L'obiettivo principale del presente Manuale è definire come GESAC S.p.A. adempie ai propri compiti di Gestore aeroportuale, al fine di garantire la sicurezza delle operazioni.

Il Manuale di Aeroporto è suddiviso in Parti e Sezioni, come da elenco di seguito riportato, e quando necessario richiama o rinvia ad altra documentazione di riferimento:

- A. PARTE A – GENERALITA'
 - SEZIONE 0 – Gestione del Manuale di Aeroporto
 - SEZIONE 1 – Informazioni generali
- B. PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI, QUALIFICAZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE
 - SEZIONE 2 – Descrizione del sistema di gestione dell'aeroporto
 - SEZIONE 3 – Qualifiche e addestramento del personale operante in aeroporto
- C. PARTE C – CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO
 - SEZIONE 4 – Descrizione del sedime e dell'intorno aeroportuale
- D. PARTE D – INFORMAZIONI DELL'AEROPORTO DA RIPORTARE IN AIP (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION)
 - SEZIONE 5 – Caratteristiche dell'aeroporto da comunicare al Servizio di informazione aeronautica
 - SEZIONE 6 – Dimensioni delle infrastrutture aeroportuali e relative informazioni
- E. PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO, EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA
 - SEZIONE 7 – Gestione delle informazioni aeroportuali
 - SEZIONE 8 – Modalità di accesso all'area di movimento
 - SEZIONE 9 – Ispezione, valutazione e segnalazione delle condizioni dell'area di movimento e delle altre aree operative
 - SEZIONE 10 – Ispezione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli aiuti visivi
 - SEZIONE 11 – Equipaggiamenti aeroportuali
 - SEZIONE 12 – Manutenzione delle pavimentazioni e delle aree non pavimentate dell'area di movimento
 - SEZIONE 13 – Gestione dei lavori in area di movimento
 - SEZIONE 14 – Gestione del piazzale (Apron Management Services – AMS)
 - SEZIONE 15 – Gestione della safety sul piazzale
 - SEZIONE 16 – Controllo dei veicoli operanti in area di movimento, regole di circolazione e rilascio delle patenti aeroportuali
 - SEZIONE 17 – Gestione dei pericoli derivanti dalla fauna selvatica
 - SEZIONE 18 – Controllo e monitoraggio dell'aeroporto e dei suoi dintorni (surroundings)
 - SEZIONE 19 – Piano di Emergenza Aeroportuale

PARTE A – GENERALITÀ

- SEZIONE 20 – Servizi di salvataggio e antincendio
- SEZIONE 21 – Rimozione degli aeromobili incidentati
- SEZIONE 22 – Gestione e stoccaggio del carburante e delle merci pericolose
- SEZIONE 23 – Operazioni in ridotta visibilità
- SEZIONE 24 – Operazioni invernali (Winter Operations)
- SEZIONE 25 – Operazioni in condizioni meteorologiche avverse
- SEZIONE 26 – Operazioni notturne
- SEZIONE 27 – Protezione dei radar ed altri aiuti alla navigazione
- SEZIONE 28 – Operazioni di aeromobile con codice letterale superiore al codice di riferimento dell'aeroporto
- SEZIONE 29 – Prevenzione di incendi in area di movimento
- SEZIONE 30 – Comunicazioni
- SEZIONE 31 – Operazioni di traino aeromobili
- SEZIONE 32 – Passaggio di consegne per le attività – fornitura di informazioni operative.

Il formato delle pagine è quello standard “UNI A4”, fatte salve le dimensioni di taluna cartografia che può essere di diversa ampiezza, con le necessarie piegature.

Il Manuale è disponibile in lingua italiana; il Gestore fornisce, su richiesta dei Destinatari, versioni tradotte in lingua inglese di parti di esso.

Il Manuale, in sintesi:

- costituisce la fonte documentale di riferimento contenente tutte le procedure operative, la politica aziendale, gli standard di prestazione e i riferimenti tecnici, al fine di garantire i massimi standard di sicurezza delle operazioni e dei servizi aeroportuali;
- descrive la struttura del Gestore e indica le figure responsabili, i relativi ruoli e le attribuzioni di responsabilità;
- descrive l'aeroporto sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi erogati;
- fornisce idonee informazioni e istruzioni a cui il personale operativo deve attenersi nell'espletamento dei propri compiti e mansioni, costituendo il mezzo di diffusione primario per garantire la sicurezza della gestione aeroportuale;
- consente a ENAC di valutare l'adeguatezza e la conformità dell'organizzazione e delle procedure del Gestore ai requisiti di certificazione.

Il Manuale di Aeroporto costituisce combinato disposto con il Regolamento di Scalo per tutte le regole e discipline in esso riportate e/o richiamate.

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

PARTE A – GENERALITÀ

Resta inteso che ulteriori norme e procedure operative che interessano aree ed infrastrutture, non immediatamente riconducibili al presente Manuale e che non costituiscono espresso adempimento alle prescrizioni del Reg. 139/2014, sono ricomprese nel Regolamento di Scalo o ad esso rimandate.

PARTE A – GENERALITÀ

0.1.4 Chiarimenti, abbreviazioni e definizioni dei termini utilizzati nel Manuale

0.1.4.1 Abbreviazioni - Acronimi

A/M (a/c)	<i>Aircraft (Aeromobile)</i>
ADP	<i>Airside Driving Permit</i> (Certificato di abilitazione alla guida nella zona airside)
AI	<i>Airfield Inspector</i>
AIC	<i>Aeronautical Information Circulars</i> (Circolari di Informazione Aeronautica)
AIP	<i>Aeronautical Information Publication</i> (Pubblicazioni di informazioni aeronautiche)
AIRAC	<i>Aeronautical Information Regulation And Control</i> (Regolamentazione e controllo delle informazioni aeronautiche)
AIS	<i>Aeronautical Information Service</i> (Servizio Informazioni aeronautiche)
AltMoC	<i>Alternative Means of Compliance</i> (Criteri alternativi di conformità)
AM	<i>Accountable Manager</i>
AMC	<i>Acceptable Means of Compliance</i> (Criteri accettabili di conformità)
AMS	<i>Apron Management Service</i>
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOM	<i>Aerodrome Operating Minima</i> (Minimi operativi di aerodromo)
APP	<i>Approach control</i> (Controllo di avvicinamento)
ARO	<i>Air Traffic Services Reporting Office</i> (Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo)
ASDOC	<i>Airside Safety & Driving Operating Code</i> (Principali regole di circolazione in airside)
ASS	<i>Airport Security Services</i>
ATC	<i>Air Traffic Control</i> (Controllo del traffico aereo)
ATS	<i>Air Traffic Services</i> (Servizio per il controllo del traffico aereo - ENAV)
AVP	<i>Airside Vehicle Permit</i> (Permesso per la circolazione dei mezzi in area Airside)
AWO	<i>All Weather Operations</i>
AWY	<i>Airway</i> (Aerovia)
BCU	<i>Bird Control Unit</i> (Unità di monitoraggio, controllo e allontanamento avifauna)
CB	<i>Certification Base</i> (Insieme dei criteri contenuti nel Regolamento UE 139/14 per i quali è stato concesso il Certificato di Aeroporto)
CM	<i>Compliance Monitoring Manager</i>
CRCv	<i>Cyclic Redundancy Check Value</i> (Codice sulle maschere Excel, a protezione dell'integrità del dato emesso)
CSA	Comitato di Sicurezza Aeroportuale
DTC	Direzione Territoriale Campania- ENAC
DH	<i>Decision Height</i> (altezza di decisione rispetto alla soglia pista)
DME	<i>Distance Measuring Equipment</i> (Attrezzatura di misurazione a distanza)
DPI	Dispositivi di protezione individuali
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

PARTE A – GENERALITÀ

ENAV	Ente Nazionale di Assistenza al Volo - fornitore Servizio ATS
FIC	<i>Flight Information Centre</i> (Centro informazioni volo)
FIR	<i>Flight Information Region</i> (Controllo Regionale Traffico Aereo)
FL	<i>Flight Level</i> (Livello di volo)
FOD	<i>Foreign Object Debris/Damage</i> (Oggetto estraneo/Danneggiamento da corpo estraneo)
FT	<i>Feet</i> (Piedi)
FT/NM	<i>Feet per NM</i> (Piedi per miglio nautico)
GESAC	Gestione Servizi Aeroporti Campani (Gestore Aeroporto Internazionale di Napoli)
GND	<i>Ground</i> (Suolo)
GSR	<i>Ground Safety Report</i> (Modello segnalazione evento)
IAS	<i>Indicated Air Speed</i> (Velocità indicata di aeromobile in volo)
ICM	<i>Initial Change Meeting</i> (Riunione iniziale di valutazione del cambiamento)
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i> (Regole del volo strumentale)
ILS	<i>Instrument Landing System</i> (Sistema di atterraggio strumentale)
IMC	<i>Instrument meteorological conditions</i> (Condizioni meteorologiche strumentali)
LVP	<i>Low Visibility Procedures</i>
MdA	Manuale di Aeroporto
NDB	<i>Non directional beacon</i> (Faro non-direzionale)
NM	<i>Nautical mile</i> (Miglia nautiche)
NOF	<i>NOTAM Office</i> (Ufficio centrale di ENAV dedicato all'Informazione Aeronautica che ha il compito di raccogliere, elaborare e distribuire tutte le informazioni, nazionali e internazionali, che riguardano la sicurezza del volo sia al suolo che in rotta)
NOTAM	<i>Notices To Air Men</i> (Avvisi per il personale interessato alle operazioni di volo)
OM	<i>Operations Manager</i>
PHP	<i>Post Holder</i> Progettazione Infrastrutture e Impianti
PHT	<i>Post Holder Terminal</i>
RI	Richiesta d'Investimento
RSO	Responsabile Servizi Operativi (già PH Movimento)
RUP	Responsabile Unico del Procedimento
RVR	<i>Runway visual range</i> (Visibilità di pista)
SEC	<i>Security Manager</i>
SCR	<i>Slot Clearance Request</i>
SID	<i>Standard Instrument Departure</i> (Rotta di partenza strumentale standard)
SM	<i>Safety Manager</i>
SMI	Responsabile Sviluppo e Manutenzione Infrastrutture
SMS	<i>Safety Management System</i> (Sistema di gestione della sicurezza)
STAR	<i>Standard Arrival Route</i> (Rotta di arrivo strumentale standard)
SWY	<i>Stopway</i> (Distanza di arresto)

PARTE A – GENERALITÀ

T/O	<i>Take off</i> (Decollo)
TA	<i>Transition altitude</i> (Altitudine di transizione)
TdV	Team di Valutazione: composto dai responsabili della funzione <i>Safety e Compliance</i> e dal responsabile delle aree operative interessate
THR	<i>Threshold</i> (soglia)
TL	<i>Transition level</i> (il più basso livello di volo utilizzabile al di sopra dell'altitudine di transizione)
TM	<i>Training Manager</i>
TWR	Torre di Controllo (ENAV)
UHF	<i>Ultra High Frequency</i>
VHF	<i>Very High Frequency</i>
VMC	<i>Visual meteorological conditions</i> (Condizioni meteorologiche visive)
VOR	<i>VHF omnidirectional range</i> (Antenna di guida omnidirezionale)
WI-WO	Procedura "Walk-in/walk-out" (imbarco/sbarco passeggeri a piedi)
W/V	<i>Wind direction and speed</i> (Velocità e direzione del vento)

0.1.4.2 Definizioni

ADP: *Airside Driving Permit* – Permesso di guida in *airside*

AEROMOBILE “CRITICO” corrisponde al velivolo, tra quelli in uso sull'aeroporto, che necessita della maggior distanza/corsa di decollo.

A/M BLOCCATO: Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nello stand, si è posizionato, ha spento i motori, ha spento le luci anticollisione ed è stato bloccato con i tacchi.

A/M READY: "Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse e lo stand è libero da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo, e inoltre:

- per le piazzole tipo *nose-in* tale definizione si applica agli aeromobili che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche il trattore agganciato (*push-back*);
- per le piazzole tipo *self-manouevring*, tale definizione si applica agli aeromobili che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche la presenza di un servizio di *marshalling*.

AEROMOBILI LOCALI: Aeromobili appartenenti a sub-concessionari aventi base sull'Aeroporto di Napoli.

AFFIDABILITÀ DEL SISTEMA DI ILLUMINAZIONE: la probabilità che l'installazione completa funzioni entro le tolleranze specificate e che il sistema sia operativamente utilizzabile

AIUTI VISIVI: indicatori e dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale, luci, segnaletica verticale e marker o loro combinazioni

AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: Carta aeroportuale, prodotta da GESAC, approvata da ENAC e pubblicata in AIP/ITALIA da ENAV, che definisce le piazzole di sosta ed i percorsi utilizzabili.

AIRCRAFT STAND: Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile anche definita piazzola o *stand*.

PARTE A – GENERALITÀ

AIRFIELD MANAGEMENT: Funzione di GESAC deputata all'attività di gestione operativa dell'area di movimento.

AIRSIDE (AREA LATO VOLO): Settore dell'aeroporto destinato principalmente ad operazioni strettamente connesse all'attività aerea. È l'area dell'aeroporto che comprende i piazzali, le aree di manovra e le vie destinate al movimento degli aeromobili e dei veicoli di assistenza e supporto a terra, le zone operative interne, compresi terreni e edifici adiacenti, o parti di essi, il cui accesso è controllato per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e consentito soltanto ai soggetti provvisti di specifica autorizzazione, al fine di svolgere servizi aeroportuali.

AMS - APRON MANAGEMENT SERVICE: Servizio fornito al fine di regolare le attività e i movimenti di aa/mm, veicoli e persone sui piazzali aeromobili (Apron).

AOC-TYPE A Aerodrome Obstacle Chart – Tipo A: Planimetria della pista e dei relativi sentieri di decollo e atterraggio, nonché la sezione verticale dell'asse pista con ostacoli verticali compresi.

AOC-TYPE B Aerodrome Obstacle Chart – Tipo B: Studio planimetrico di tutta la zona circostante l'aeroporto con una estensione di circa 6 km intorno alla pista.

AOS – ATM "Airport Operative System – Air Traffic Management: Sistema operativo informatico per la gestione dell'AMS e interscambio dei dati relativi ai voli con ENAV.

APRON (PIAZZALE): Un'area specifica dell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili, all'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione.

APRON OVEST e APRON EST: Piazzali di sosta aeromobili dell'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano (vedi AIP-ITALIA AD2 LIRI 2-3 e AD2 LIRI 2-5)

APRON MANAGEMENT OFFICE/CONTROL ROOM: L'Ufficio di GESAC ove vengono svolte le attività di *Apron Management*.

APU: Auxiliary Power Unit – Alimentazione elettrica ausiliaria/Motore ausiliario di bordo

AREA COMUNE: Area destinata esclusivamente al parcheggio/sosta di autoveicoli.

AREA CRITICA: Un'area di dimensioni definite che si estende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale di precisione, all'interno della quale la presenza di veicoli o aeromobili determina un disturbo tale da pregiudicare l'attendibilità dei segnali di radioguida

AREA DI MANOVRA: La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali (*APRON*).

AREA DI MOVIMENTO: La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al movimento al suolo degli aeromobili, comprendente l'area di manovra ed i piazzali.

AREA SENSIBILE (Sensitive Area ILS): Un'area che si estende oltre l'Area Critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli può disturbare il segnale di radioguida degli aeromobili fino al punto da renderlo inattendibile.

AREE A REGOLAMENTAZIONE SPECIALE: Aree sotto il controllo diretto o indiretto di Enti di Stato (piazzali elicotteri Rep. Volo VVF e Carabinieri).

AREE DI SERVIZIO: Le aree presenti sull'*airside* a servizio di prestatori e utenti aeroportuali.

ASA: Area destinata al parcheggio degli aa/mm, nella quale è vietato parcheggiare mezzi di rampa, di servizio o attrezzature.

PARTE A – GENERALITÀ

ASDOC: *Airside Safety & Driving Operating Code* – Regolamento e Codice di Sicurezza e guida in *airside* contenente le principali regole di circolazione e sicurezza sui piazzali aeromobili e sull'area di manovra dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano.

ATB: Autobotte per il rifornimento carburante agli aeromobili.

ATC: *Air Traffic Control* (Servizio di Controllo del Traffico Aereo).

ATFM: *Air Traffic Flow Management* (Gestione dei flussi di traffico aereo).

AVVISO AGLI AERONAVIGANTI (NOTAM): un avviso distribuito tramite mezzi di telecomunicazione contenente informazioni relative all'istituzione, allo stato o alla modifica di impianti, servizi, procedure aeronautici o relative a condizioni di pericolo per la navigazione aerea, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo

AVP: *Airside Vehicle Permit*- Permesso di accesso mezzi in *airside*.

AZIONE CORRETTIVA: Attività istituita per eliminare le cause delle non conformità riscontrate.

CAMBIAMENTO: Modifica, diversa dalla variazione, che avendo potenziale impatto sulla *safety* richiede una valutazione del livello di rischio a cui tale modifica espone il sistema.

C/L: *Center Line*.

CGA (Cleared and Graded Area): Quella parte della striscia di sicurezza (*runway strip*) livellata e priva di ostacoli, ad eccezione di oggetti non rilevanti debitamente specificati, destinata a ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista.

CIRCOLARE DI INFORMAZIONI AERONAUTICHE (AIC): un avviso contenente informazioni tali da non richiedere la creazione di un avviso agli aeronaviganti (NOTAM) o l'inserimento nelle AIP, ma che riguardano la sicurezza del volo, la navigazione aerea, argomenti tecnici, amministrativi o legislativi;

CLOSE IN: Tipologia di ostacolo localizzato nelle immediate vicinanze della pista di volo.

CODICE NOTAM: il codice contenuto nell'ultima edizione in vigore delle «Procedure per i servizi di navigazione aerea - Abbreviazioni e codici ICAO» (PANS ABC - Doc. 8400), approvata e pubblicata dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

CONDIZIONE DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA: una descrizione delle condizioni della superficie della pista utilizzata nell'RCR, che costituisce la base per la determinazione dell'RWYCC ai fini delle prestazioni del velivolo

CODICE DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA (RWYCC): un numero da utilizzare nel riporto sulle condizioni della pista (RCR), che descrive l'effetto delle condizioni della superficie della pista in relazione alle prestazioni di decelerazione e al controllo laterale del velivolo

CONDIZIONE DI VISIBILITÀ 1: "Visibilità sufficiente":

- al pilota per rullare a vista evitando collisioni con altro traffico sulle *taxiwayed* in corrispondenza delle intersezioni con le altre *taxiway*,
- al personale ATC per esercitare a vista il controllo su tutto il traffico.

CONDIZIONE DI VISIBILITÀ 2: "Visibilità sufficiente al pilota per rullare a vista evitando collisioni con altro traffico sulle *taxiwayed* in corrispondenza delle intersezioni con le altre *taxiway*, ma insufficiente al personale ATC per esercitare a vista il controllo su tutto il traffico.

Nota. Si individua quale "fascia bassa" delle condizioni di visibilità 2, di cui al Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, quella corrispondente ad un valore di RVR (misurata a qualsiasi punto) compreso fra 550 m e 400 m.

PARTE A – GENERALITÀ

CONDIZIONE DI VISIBILITÀ 3: Visibilità inferiore a 400m RVR (*Runway Visual Range*).

DATI AERONAUTICI: una rappresentazione dei fatti, dei concetti o delle istruzioni aeronautiche, adeguata ai fini della loro comunicazione, interpretazione o trattamento in modo formalizzato;

DECOLLO IN BASSA VISIBILITÀ (LVTO): Operazioni di decollo da una pista con RVR inferiore a 400m ma non inferiore a 75m.

DESCRITTORI DELLE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA, una delle seguenti sostanze sulla superficie della pista:

- a) **neve compatta (compacted snow):** neve compatta in una massa solida tale che il movimento degli pneumatici del velivolo, alle pressioni e ai carichi di esercizio, non la compattano ulteriormente né creano solchi nella superficie;
- b) **neve secca (dry snow):** neve con cui non è possibile modellare facilmente una palla di neve;
- c) **gelo (frost):** cristalli di ghiaccio formatisi dall'umidità nell'aria su una superficie la cui temperatura è pari o inferiore alla temperatura di congelamento; il gelo differisce dal ghiaccio in quanto i cristalli di gelo si sviluppano in modo indipendente e pertanto presentano una consistenza più granulosa;
- d) **ghiaccio (ice):** acqua congelata o neve compatta che è diventata ghiaccio in condizioni di freddo asciutto;
- e) **neve mista ad acqua (slush):** neve satura d'acqua al punto che, raccogliendone una manciata, perderà molta acqua o, calpestandola con decisione, provocherà degli schizzi;
- f) **acqua stagnante (standing water):** strato d'acqua di profondità superiore a 3 mm;
- g) **ghiaccio bagnato (wet ice):** ghiaccio parzialmente sciolto o ricoperto da uno strato d'acqua;
- h) **neve bagnata (wet snow):** neve che contiene acqua in quantità sufficiente da modellare facilmente una palla di neve ben compattata e solida da cui non sgocciola acqua

DETrito DI OGGETTI ESTRANEI (FOD): un oggetto inanimato all'interno dell'area di movimento che non ha funzione operativa o aeronautica e che può costituire un pericolo per l'esercizio dell'aeromobile.

DISTANZE DICHIARATE:

- «lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)»,
- «distanza disponibile per il decollo (TODA)»,
- «distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)»,
- distanza di atterraggio disponibile (LDA),

DISTANZA DI ATTERRAGGIO DISPONIBILE (LDA): la lunghezza di pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra del velivolo durante l'atterraggio

DISTANZA DISPONIBILE PER IL DECOLLO (TODA): lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più la lunghezza dell'area libera dagli ostacoli disponibile posta sul prolungamento della pista;

LUNGHEZZA DISPONIBILE PER LA CORSA DI DECOLLO (TORA): la lunghezza della pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra di un velivolo in decollo

EQUIPAGGIAMENTI AEROPORTUALI: ogni attrezzatura, apparato, connessi, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

PARTE A – GENERALITÀ

ECCAIRS2: Il sistema ECCAIRS 2 è stato sviluppato dalla Commissione Europea al fine di modernizzare la tecnologia del sistema di raccolta delle segnalazioni degli eventi aeronautici e di rendere il sistema di reporting più aderente ai requisiti del regolamento (EU) 376/2014

EQUIPMENT SERVICE AREA – ESA: Area destinata allo stazionamento delle attrezzature/veicoli utilizzati per l'espletamento del servizio di *Ground Handling*. Le aree risultano delimitate da linee bianche e rosse.

ERA: Area dello *stand* con accesso limitato per i mezzi di rampa.

ERL: Limite invalicabile fino al completo arresto dell'aeromobile e dei suoi motori.

ESAMINATORE: Soggetto qualificato e nominato da *Accountable Manager* per lo svolgimento delle attività di conduzione e valutazione di test di apprendimento

EVENTO: Un evento che ha prodotto, o avrebbe potuto produrre in circostanze diverse, un danno a persone, aeromobili, veicoli/mezzi/attrezzature, infrastrutture e impianti, ambiente.

EVENTO AERONAUTICO: Evento come descritto nel Regolamento EU 376/14: “qualsiasi evento relativo alla sicurezza che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, potrebbe mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, tra cui in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi”.

FATTORI UMANI (HUMAN FACTOR): i principi che si applicano alla progettazione aeronautica, alla certificazione, alla formazione, alle operazioni ed alla manutenzione, volti a creare un'interfaccia sicura tra la componente umana e gli altri elementi del sistema, tenendo in debito conto le variabili di rendimento («*human performance*»);

FOLLOW-ME: Automezzo dotato di dispositivi di segnalazione per la guida degli aeromobili al suolo attrezzato con tabella luminosa a messaggi variabili ed equipaggiato con radio UHF/VHF, utilizzato per fornire la guida agli aeromobili anche in condizioni non standard.

FREQUENZA ENAV: Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli aa/mm, sia per l'AMS, sia per il rullaggio. La frequenza in uso è la 119.175 MHz.

FUEL SPILLAGE: Versamento accidentale di combustibili.

G.A.S.M. (General Aviation Slot Management): Sistema di elaborazione e gestione informatizzata delle PPR (*Prior Permission Required*).

GESAC: Società di gestione dell'Aeroporto di Napoli Capodichino.

GRIP TESTER (misuratore di aderenza della pavimentazione della pista): Misuratore dell'attrito leggero della superficie, che utilizza il principio della misurazione simultanea del carico e della resistenza aerodinamica su una singola ruota di 10" di diametro, slittando approssimativamente al 15% della velocità di rollio.

GSR (Ground Safety Report): Modulo di segnalazione degli incidenti e inconvenienti in Airfield.

HANDLER(Prestatore di servizi di assistenza a terra): Società in possesso della certificazione ENAC attestante il possesso dei requisiti d'idoneità previsti dall'art. 13 del D. Lgs. n. 18/99 atti a garantire idonei standard di qualità e sicurezza per l'espletamento dei servizi di assistenza a terra in ambito aeroportuale.

HANDLER RIFORNITORE: Società incaricata dall'Operatore Aereo per le operazioni di rifornimento degli aeromobili, in possesso della certificazione ENAC (vedi *Handler*) specificatamente per le attività di cui al D. Lgs. N.18/99 – Allegato A – punto 7

PARTE A – GENERALITÀ

INDICATORI DI LOCALITÀ: l'ultima edizione in vigore del documento «Indicatori di località» (Doc. 7910), approvato e pubblicato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

INCIDENTE AERONAUTICO: Evento come descritto nel Regolamento UE n. 996/2010: "un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento.

Un evento aeronautico è un evento in cui:

- a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:
 - essere dentro l'aeromobile, oppure
 - venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure
 - essere direttamente esposta al getto dei reattori,fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure
- b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure
- c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

INCONVENIENTE DI TIPO AERONAUTICO: Evento come descritto nel Regolamento UE n. 996/2010: "un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni".

INCONVENIENTE GRAVE DI TIPO AERONAUTICO: Evento come descritto nel Regolamento UE n. 996/2010: "un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

INTEGRITÀ: il livello di certezza che un dato aeronautico e il suo valore non sia stato smarrito o alterato dal momento della creazione del dato o della sua modifica autorizzata

ISPEZIONE: Determinazione, tramite attenta e accurata osservazione visiva, che le aree e gli impianti siano esenti da qualunque condizione pericolosa quale ad esempio la presenza di detriti o guasti.

ISTRUTTORE: Soggetto qualificato e nominato da *Accountable Manager* per lo svolgimento delle attività di formazione.

JET A1: Carburante (cherosene) impiegato dai motori a turbina per aviazione.

LIMITE AREA DI MOVIMENTO / AREA DI MANOVRA: Limite tra le due aree. Nel caso specifico è rappresentato dal bordo della strip di *taxiway* segnalato sulla perimetrale.

LL100: Carburante (benzina avio 100 ottani) impiegato dai motori a scoppio per aviazione.

PARTE A – GENERALITÀ

LUNGHEZZA CAMPO DI RIFERIMENTO: è la lunghezza minima richiesta per il decollo di un aeromobile alla massima massa certificata (MTOW), a livello medio del mare (MSL), in condizioni atmosferiche standard internazionali (ISA), in assenza di vento e con pendenza di pista nulla. Tale lunghezza è ricavabile dal Manuale di Volo (AFM) o documento equipollente fornito dal costruttore del velivolo.

MARKER: un oggetto collocato al suolo che segnala un ostacolo o indica un limite.

MARSHALLER. Operatore al suolo che fornisce la guida alla movimentazione degli aeromobili sui piazzali (*marshalling*), comunicando con l'equipaggio di condotta via filo o attraverso segnalazioni codificate.

MARSHALLING. Metodo standardizzato di guida aeromobile in entrata e uscita da uno stand a mezzo segnalazione tra il personale addetto alle operazioni di terra (*Marshaller*) ed il pilota.

MATRICE DI VALUTAZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA (RCAM): una matrice che consente di valutare il codice delle condizioni della pista (RWYCC), utilizzando le procedure associate, a partire da una serie di condizioni osservate della superficie della pista e dalle azioni frenanti riportate dal pilota.

MERCI PERICOLOSE: articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che sono riportate in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni

METODI ACCETTABILI DI RISPONDENZA (AMC): norme non vincolanti adottate da EASA per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative;

METODI ALTERNATIVI DI RISPONDENZA (ALTMOC): i metodi che propongono un'alternativa ai metodi accettabili di rispondenza esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per il quale non sono stati adottati da EASA metodi accettabili di rispondenza corrispondenti

NON CONFORMITÀ: Non soddisfacimento di un requisito specificato. Tale definizione comprende lo scostamento o l'assenza, rispetto ai requisiti specificati di una o più caratteristiche degli standard operativi/normativi.

OPERATORE AEREO (COMPAGNIA AEREA O VETTORE): Impresa di trasporto aereo commerciale, in possesso di Certificato di Operatore Aereo (COA) in corso di validità.

OPERATORE AL RIFORNIMENTO: Persona dell'*Handler* Rifornitore addestrata e certificata dai VVF a svolgere le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.

OPERAZIONI DI AVVICINAMENTO ED ATTERRAGGIO DI PRECISIONE: Operazioni di avvicinamento e di atterraggio di tipo strumentale che utilizzano sistemi di guida di precisione per la direzione e la pendenza del sentiero di discesa, nel rispetto delle minime correlate alla categoria delle operazioni. Tali operazioni sono definite in CAT I, CAT II e CAT III A e IIIB.

OPERAZIONI DI TRASPORTO AEREO COMMERCIALE: Operazioni effettuate per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Esse comprendono quindi, il trasporto aereo di linea, *charter* e aerotaxi.

OPERAZIONI DI TRASPORTO AEREO NON COMMERCIALE O DI AVIAZIONE GENERALE: Operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale; esse comprendono sostanzialmente l'attività degli Aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed i servizi di lavoro aereo.

OPERAZIONI IN CATEGORIA I (CAT I): Avvicinamento strumentale di precisione ed atterraggio con:

- altezza di decisione (*Decision Height – DH*) non inferiore a 60 metri (200 ft), e
- visibilità non inferiore a 800 metri o portata visiva di pista (*Runway Visual Range – RVR*) non inferiore a 550 metri

OPERAZIONI OGNI TEMPO (AWO – All Weather Operations): Operazioni di rullaggio, decollo, avvicinamento e atterraggio nelle condizioni in cui il riferimento visivo è limitato dalle condizioni meteorologiche.

PARTE A – GENERALITÀ

ORIGINATORE RICHIESTA DI AGGIORNAMENTO AIP: Soggetto che riceve i dati aeronautici trasmessi dal Responsabile del dato e li inoltra ad ENAV-AIS per la pubblicazione in AIP attraverso il sistema PLX (sistema di trasmissione e accuratezza dei dati)

ORIGINATORE DEL DATO: Soggetto responsabile della creazione di dati aeronautici, documentazioni e elaborati grafici, mediante rilevamento, calcoli e elaborazioni, garantendo la conformità degli standard di qualità del dato per l'intero processo.

PISTA: area rettangolare definita su un aeroporto su terra predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili

PISTA ASCIUTTA: con riferimento alle condizioni della pista, descrive una superficie della pista priva di umidità visibile e non contaminata nell'area che si intende utilizzare

PISTA DI AVVICINAMENTO DI PRECISIONE DI CATEGORIA I: pista strumentale servita da aiuti visivi e non visivi, destinata alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) non inferiore a 60 m (200 ft) e una visibilità non inferiore a 800 m o una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 550 m

PISTA BAGNATA: una pista la cui superficie è ricoperta da umidità visibile o da uno strato d'acqua non superiore a 3 mm all'interno dell'area che si intende utilizzare

PISTA CONTAMINATA: una pista in cui una parte significativa della superficie della pista (in aree isolate o meno) compresa nella lunghezza e nella larghezza utilizzata è ricoperta da una o più delle sostanze elencate tra i descrittori delle condizioni della superficie della pista

PISTA INVERNALE APPositamente PREPARATA: una pista dalla superficie asciutta e congelata, costituita da neve compatta e/o ghiaccio e trattata con sabbia o ghiaia oppure trattata meccanicamente per migliorare l'aderenza della pista

PISTA SCIVOLOSA E BAGNATA: una pista bagnata la cui superficie presenta caratteristiche di aderenza considerate degradate per una parte significativa della stessa

POSIZIONE ATTESA PISTA: posizione definita intesa a proteggere una pista, una superficie di delimitazione ostacoli o un'area critica o sensibile di un sistema di atterraggio strumentale (ILS) o a microonde (MLS), presso la quale gli aeromobili in rullaggio e i veicoli devono fermarsi e attendere, a meno che diversamente autorizzati dalla torre di controllo dell'aeroporto

POST HOLDER. Figura responsabile della società di gestione ai sensi della Circolare ENAC APT 16.

PPR (Prior Permission Required): Codice numerico associato all'autorizzazione all'occupazione della piazzola di sosta.

PROCEDURE IN BASSA VISIBILITÀ (LVP): Specifiche procedure applicate in un aeroporto con lo scopo di assicurare operazioni sicure durante avvicinamenti ed atterraggi in Cat II e Cat III e decolli in bassa visibilità (LVTO). **Nota:** Indipendentemente dalla definizione sopra riportata l'ENAC nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" prevede che le LVP siano attivate con valori di RVR uguali o inferiori a 550m

PRODOTTO DI INFORMAZIONI AERONAUTICHE: dati aeronautici e informazioni aeronautiche forniti come set di dati digitali o presentazione standardizzata in formato cartaceo o elettronico. I prodotti di informazioni aeronautiche comprendono: – AIP, comprese le modifiche e i supplementi, – AIC, – carte aeronautiche, – NOTAM, – set di dati digitali.

PROPONENTE: La funzione aziendale da cui dipende la gestione operativa dell'intervento di cambiamento proposto.

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

PARTE A – GENERALITÀ

PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI AERONAUTICHE (AIP): pubblicazione emessa da uno Stato membro o a seguito di autorizzazione dello stesso, contenente informazioni aeronautiche a carattere duraturo essenziali per la navigazione aerea.

PUSH-BACK: Operazioni svolte da veicolo/attrezzatura semovente utilizzata per la spinta degli aeromobili dagli *stand nose-in*.

RACCORDO DI USCITA RAPIDA (RET): via di rullaggio collegata, ad angolo acuto, ad una pista e avente lo scopo di permettere ai velivoli in atterraggio di liberare la pista a velocità maggiore di quella consentita sugli altri raccordi di uscita, minimizzando di conseguenza i tempi di occupazione della pista stessa

REFRESHER TEST: Test teorico per il rinnovo dell'ADP.

RESA (Runway End Safety Area): Un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata primariamente a ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero atterrare troppo corti o uscire oltre la fine pista in decollo o in atterraggio.

RESPONSABILE DEL DATO: Soggetto responsabile delle attività che determinano la generazione di nuovi dati aeronautici (prove e rilievi, interventi di nuove costruzioni e di manutenzione straordinaria, iniziative *airside*, ecc.) che verifica la documentazione e i dati aeronautici prodotti dall'originatore del dato.

RESPONSABILE DEL RIFORNIMENTO: Persona, individuata dall'Operatore Aereo, che svolge attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento. Parte dei compiti del Responsabile del Rifornimento possono essere affidati, attraverso appositi accordi di tipo contrattuale, ad un Supervisore a terra, purché i compiti di ognuno siano chiariti in un'apposita procedura condivisa fra l'Operatore aereo e la società affidataria, che la procedura sia conosciuta dagli altri *handler* operanti sottobordo, che la procedura sia inserita nel Manuale delle Operazioni dell'Operatore e che sia trasmessa al Gestore. La responsabilità delle operazioni di rifornimento, non potendo essere delegata, permane comunque in capo all'Operatore aereo.

RFD (Radar Flight Data): Dati Radar relativi all'identificazione e posizione dinamica degli aeromobili.

RIPORTO SULLE CONDIZIONI DELLA PISTA (RCR): una relazione completa e standardizzata relativa alle condizioni della superficie della pista e all'effetto di tali condizioni sulle prestazioni di atterraggio e decollo del velivolo, descritto mediante il codice delle condizioni della pista

RUNWAY STATE GROUP: stringa di 8 caratteri che caratterizza lo stato della pista in presenza di agente contaminante.

RSO: Responsabile Servizi Operativi

RUNWAY VISUAL RANGE (RVR): La distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può visivamente distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse.

SCR (slot clearance request) messaggio utilizzato dalle Compagnie Aeree per richiedere l'autorizzazione ad operare su un aeroporto coordinato.

SEGNALETICA ORIZZONTALE: un simbolo o gruppo di simboli visibile sulla superficie dell'area di movimento al fine di fornire delle informazioni aeronautiche

SERVIZIO DI INFORMAZIONI AERONAUTICHE: un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;

SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA: i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea, e i servizi di informazione aeronautica;

PARTE A – GENERALITÀ

SERVIZI DI TRAFFICO AEREO: i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, avvicinamento e aeroporto);

SERVIZIO DI CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO (ATC): un servizio fornito al fine di:

1. prevenire collisioni:
 - tra aeromobili, e
 - nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli, e
2. rendere spedito e mantenere un ordinato flusso di traffico aereo.

SHOULDER (Banchina): Un'area adiacente al bordo di una superficie pavimentata predisposta per costituire una transizione tra la pavimentazione e la superficie adiacente.

SNOWTAM: una serie speciale di NOTAM in formato standard, che riporta le condizioni della superficie e notifica la presenza o la cessazione di condizioni dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, gelo o acqua associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo nell'area di movimento;

SPECIFICHE DEL CERTIFICATO:

- indicatori di località ICAO,
- condizioni di esercizio (VFR/IFR, giorno/notte),
- operazioni dei velivoli su piste invernali appositamente preparate;
- pista,
- distanze dichiarate,
- tipi di pista e avvicinamenti forniti,
- codice di riferimento dell'aeroporto,
- portata delle operazioni degli aeromobili con lettera del codice di riferimento dell'aeroporto superiore,
- fornitura di servizi di gestione del piazzale (sì/no),
- soccorso e livello di protezione antincendio

STA: Orario schedulato di arrivo.

STAND (PIAZZOLA): Area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.

STD: Orario schedulato di partenza.

STRADA PERIMETRALE: Strada adiacente la recinzione aeroportuale destinata alla circolazione di mezzi e veicoli autorizzati.

STRADE DI CIRCOLAZIONE DI MEZZI E VEICOLI: Area del piazzale delimitata da strisce bianche e destinata alla circolazione di veicoli.

STRIP(Striscia di Sicurezza): Un'area di dimensioni definite che comprende la pista e la *stopway*, se presente, realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio.

TAXIWAY (TWY): "Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto; esso include:

- Via/raccordo di accesso alle piazzole (*Aircraft Stand Taxilane*) - Parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.
- Via di rullaggio sul piazzale (*Apron Taxiway*) - Parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio attraverso il piazzale stesso.

PARTE A – GENERALITÀ

- Raccordo/ *Taxiway* di uscita rapida / (*Rapid Exit Taxiway*) - Via di rullaggio collegata, ad angolo acuto, ad una pista e avente lo scopo di permettere ai velivoli in atterraggio di liberare la pista a velocità maggiore di quella consentita sugli altri raccordi di uscita, minimizzando di conseguenza i tempi di occupazione della pista stessa."

TORRE DI CONTROLLO (TWR): Ente dei servizi del traffico aereo.

TRAINING MANAGER: Soggetto del Gestore qualificato e nominato per l'attività di stesura, coordinamento e gestione del Programma di formazione

VARIABILI DI RENDIMENTO (human performance): l'insieme delle capacità e dei limiti umani che possono avere ripercussioni sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni aeronautiche

VARIAZIONE: Qualunque azione, pianificata o meno, che generi un impatto.

VOLI DI SOCCORSO ED EMERGENZA: Attività volativa non pianificabile in quanto operata a protezione e a soccorso di soggetti e/o infrastrutture colpiti da eventi catastrofali e/o da emergenze di tipo medico – sanitario.

VOLI DI STATO: Trasporto aereo atto ad assicurare i trasferimenti in Italia e all'estero delle massime cariche dello Stato per lo svolgimento di compiti istituzionali. Possono rientrare in questa categoria i trasporti di cariche di Stato straniere, o qualsiasi attività volativa che, in quanto organizzata dal Governo della Repubblica Italiana, si riferisca a situazioni di calamità, disagio, emergenza.

VOLI EQUIPARABILI A VOLI DI STATO: Voli che seppur detenuti da soggetti privati e da questi esercitati, sono adibiti a servizio di Stato di carattere non commerciale in quanto operanti nell'interesse delle autorità e delle pubbliche istituzioni.

WILDLIFE STRIKE: Impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze di gravità più o meno rilevanti (leggi anche *BIRDSTRIKE*).

ZONA D'ARRESTO: area rettangolare su terra situata alla fine della pista di decollo e predisposta come area idonea nella quale un aeromobile può essere arrestato nel caso di mancato decollo

ZONA DI SICUREZZA: Area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento.

0.1.4.3 Riferimenti normativi

ICAO

- ICAO ANNEX 11 – *Air Traffic Services*;
- ICAO ANNEX 14;

PARTE A – GENERALITÀ

- ICAO ANNEX 15 – *Aeronautical Information Service*;
- Doc 9137 - *Airport Service Manual*;
- Doc 9981 – *Procedures for Air Navigation Services*;
- Doc 4444-ATM/501 "Procedures for Air Navigation Services ATM";
- DOC 9365-AN/910 "Manual of all Weather Operations" (AWO);
- Eur DOC 013 "European Guidance Material on All Weather Operations at aerodromes";
- DOC 9476 - AN/927 "Manual of Surface Movement Guidance and Control System";
- DOC 9830-AN/452 "Advance Surface Movement Guidance and Control Systems (ASMGCS Manual)
- EU-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking on board or disembarking";

IATA

- IATA – Airport Handling Manual.

EUROCONTROL

- EUROCONTROL Specifications:
 - *Data Quality Requirements* (DQR);
 - *Origination of Aeronautical Data* (DO) Vol. I e II;
 - *Aeronautical Information Exchange* (DAL);
 - *Electronic AIP* (eAIP).

NORMATIVA EUROPEA

- EU *Single Sky Regulation* - Reg. (UE) n. 73/2010 e Reg. (UE) n.134/2014;
- Regolamento (UE) n.139/2014 della Commissione del 12 febbraio 2014 Regolamento europeo che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n.216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- Regolamento (UE) 1139/2018;
- Regolamento (UE) 2148/2020;
- Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione
- Regolamento (UE) n.2015/1018 della Commissione del 29 giugno 2015 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.
- Regolamento (CEE) n. 2407/92, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;

PARTE A – GENERALITÀ

- Regolamento (CE) N. 859/2008 della commissione del 20 agosto 2008
- Regolamento (UE) N. 923/2012 (SERA) della commissione del 26 settembre 2012
- Regolamento (UE) N. 965/2012 della commissione del 5 ottobre 2012
- Regolamento (UE) N. 800/2013 della commissione del 14 agosto 2013
- Regolamento (UE) 1185/2016, detto "SERA Parte C".

NORMATIVA ITALIANA

- Codice della Navigazione, Parte Aeronautica;
- Codice della Strada e norme specifiche di comportamento nelle aree operative aeroportuali;
- Decreto Legislativo 81/08 - Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro;
- Legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti, e in particolare l'articolo 1 che recita: "*Il Ministero dell'interno provvede con personale e con mezzi e materiali antincendi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco all'espletamento del servizio antincendi per il traffico aereo civile negli aeroporti civili e militari, sia in gestione diretta dello Stato sia gestiti in concessione, elencati nell'allegata tabella A ...*";
- Legge 2 dicembre 1991, n. 384, recante modifiche alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, e in particolare quanto previsto dall'articolo 2;
- Decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, l'articolo 26 "Soccorso aeroportuale e portuale" del quale recita: "*// Corpo nazionale assicura con personale, mezzi e materiali propri il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi per il traffico aereo civile negli aeroporti civili e militari aperti al traffico commerciale ed assume la direzione tecnica dei relativi interventi, secondo la normativa dell'aviazione civile applicabile agli aeroporti nazionali*";
- D. Lgs. n.18 del 13.01.1999;
- DM 10 marzo 1998 "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro";
- D.M. 30/06/2011 "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili";
- DPR 151/2011 e s.m.i. – Normativa in materia di Prevenzione Incendi e relative normative di riferimento per attività di deposito e rifornimento;
- Codice degli Appalti - Decreto legislativo, 18.04.2016 n° 50, G.U. 19.04.2016 e s.m.i.
- NTC 2018 – Norme Tecniche per le Costruzioni – decreto 17/01/2018 e s.m.i.
- Legge 1086 - Legge 5 novembre 1971 n°1086: norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 21 dicembre 1971, n°321;
- D. Lgs. 9 aprile 2008 n°81 coordinato con D. Lgs. 106/2009 - Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007 n°123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- UNI 10449 - Criteri per la formulazione e gestione del permesso di lavoro.

PARTE A – GENERALITÀ

- D.M. 49/2018 – Linee guida Direzione Lavori
- D.M. 37/08 – Normativa per installazione degli impianti.

ENAC

- ENAC - Regolamento "Servizi Informazioni Aeronautiche";
- ENAC – Regolamento Certificazione dei Prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra – Edizione 5 del 23 aprile 2012 (Emendamento 1 del 25 gennaio 2018);
- Regolamento ENAC "Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale" – Edizione del 30 giugno 2003;
- Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia Edizione 3 – Emendamento 1 del 17/11/2017;
- Regolamento ENAC "Trasporto merci pericolose"- Ed. 2 del 2 luglio 2019;
- Nota ENAC 2000/1032/DG del 09.03.2000 "Controllo della quantità e qualità del carburante";
- Circolare ENAC GEN 01E - La segnalazione obbligatoria degli eventi aeronautici (Mandatory Occurrence Reporting);
- Circolare ENAC APT05: procedure in caso di avaria o degrado di installazioni aeroportuali in bassa visibilità - L.V.O.;
- Circolare ENAC APT 16 - La certificazione dell'aeroporto;
- Circolare ENAC APT 19 - Regolamento di Scalo per gli aeroporti;
- Circolare ENAC APT 21 – Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali;
- Circolare ENAC APT 22 - Il Sistema di Gestione della Sicurezza (*Safety Management System*) dell'aeroporto;
- Circolare ENAC APT 25 - Sorveglianza e rinnovo del certificato di aeroporto;
- Regolamento di Scalo (redatto da GESAC e adottato con Ordinanza da Enac DAC);
- Nota Informativa NI-2021-005 del 29 aprile 2021.

ENAV

- ENAV - Manuale AIS;
- ENAV/GESAC - Accordo per la fornitura dei Dati Aeronautici;
- Manuale Operativo dei Servizi del traffico Aereo (MO-ATS);
- AWO Linee Guida e Disposizioni Ed. 2 - 2017
- AIP ITALIA;
- MO-MET;
- Regolamento Operazioni Volo Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale - Edizione 1 del 30 giugno 2003.

GESAC – ENAV

- Accordo ENAV SpA / GESAC SpA

GESAC – VVF

PARTE A – GENERALITÀ

- Accordo VV.F. / GESAC SpA

PARTE A – GENERALITÀ

0.2 SISTEMA DI GESTIONE DEGLI EMENDAMENTI E DELLE REVISIONI

Il Manuale viene aggiornato ognqualvolta le normative, procedure, dati, informazioni e qualsiasi altro riferimento in esso contenuti subiscano variazioni o siano aggiornati.

GESAC trasmette a ENAC le revisioni del Manuale di Aeroporto a seguito di modifiche che richiedono la prevista approvazione o la semplice notifica, come disciplinato dal processo di Change Management di cui alla Parte B.

GESAC garantisce che le modifiche elaborate non vengano attuate prima di ottenere l'approvazione da parte dell'ENAC. Se la modifica richiede soltanto una notifica a ENAC, GESAC fornirà a ENAC gli aggiornamenti e/o revisioni in linea con quanto disciplinato alla Parte B del presente Manuale, Sez. 2 par. 2.2.10 *Change Management*.

Quando sono necessarie revisioni nell'interesse della sicurezza, esse possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, a condizione che venga fatta la relativa domanda di approvazione nei casi in cui sia prevista. A titolo esemplificativo ma non esaustivo, possono essere annoverati in questi casi l'aggiornamento delle relative sezioni del Manuale per la chiusura e/o l'indisponibilità temporanea di alcune infrastrutture, e/o la relativa modifica di un dato aeronautico, la modifica di alcune procedure operative derivanti da *Safety Investigation* che richiedono l'immediata applicazione di nuove *mitigation actions*, ecc.

In riferimento all'attività ispettiva da parte di Autorità, Gesac attua un processo di recepimento di rilievi e osservazioni, predisponendo le seguenti azioni:

- a) individua le cause che sono alla base delle non conformità, coinvolgendo i responsabili delle aree interessate (root cause);
- b) definisce le azioni correttive e i tempi di rientro delle non conformità, notificandole all'Autorità;
- c) fornisce l'evidenza dell'attuazione delle azioni correttive nei tempi previsti.

Una nuova edizione del Manuale di Aeroporto viene emessa ognqualvolta si renda necessario procedere ad una nuova strutturazione del Manuale. La riedizione del Manuale comporta l'azzeramento dell'indice di revisione di tutte le pagine.

Il Manuale di Aeroporto è gestito secondo le modalità previste dal presente documento e comunque secondo le modalità richiamate ed indicate dal Manuale del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia di GESAC.

PARTE A – GENERALITÀ

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

0.2.1 Nominativo/Funzione responsabile per l'emissione e l'inserimento di modifiche e revisioni.

Il Manuale di Aeroporto è gestito dal Responsabile Servizi Operativi, responsabile per l'emissione, l'inserimento di modifiche e revisioni e la relativa pubblicazione.

Ciascun responsabile all'interno della struttura organizzativa, garantisce che il presente Manuale rifletta accuratamente la realtà delle operazioni, provvedendo all'aggiornamento delle parti di competenza secondo quanto descritto in Tabella 1.

PARTE A – GENERALITÀRevisione: 00
Data: 08/07/2024**0.2.2 Tracciabilità delle modifiche e revisioni con l'indicazione delle date di inserimento e relative date di entrata in vigore.**

Revisione	Motivo della Revisione	Data di pubblicazione	Data di entrata in vigore
	-		

0.2.3 Dichiarazione di inammissibilità di modifiche e revisioni scritte a mano, ad eccezione di quei casi che richiedono un'azione immediata per motivi di safety

È fatto divieto di apportare le modifiche a mano e/o in modalità diverse da quelle previste nel presente Manuale, ad eccezione delle revisioni che si rendono necessarie, nell'immediata urgenza e nell'interesse della *safety* quali la modifica di un dato aeronautico a salvaguardia delle operazioni di volo, l'applicazione di nuove/diverse *mitigation actions*, ecc.

0.2.4 Descrizione del sistema di annotazione delle pagine o paragrafi e relative date di validità.

L'aggiornamento del Manuale di Aeroporto è effettuato mediante la revisione di una o più pagine o appendici avendo cura di compilare in ogni sua parte la tabella riportata al paragrafo successivo, indicando per ogni sezione il numero di pagine valide (da/a) e il relativo stato di revisione.

Inoltre, nel caso di una revisione permanente, occorrerà riportare la data di entrata in vigore, mentre per una revisione temporanea occorrerà riportare il periodo di validità della stessa.

PARTE A – GENERALITÀ

0.2.5 Elenco delle pagine e paragrafi in vigore

Sezione	Pagine (da/a)	Revisione	Data di entrata in vigore/periodo di validità
PARTE A			
SEZIONE 0			
SEZIONE 1			
PARTE B			
SEZIONE 2			
SEZIONE 3			
PARTE C			
SEZIONE 4			
PARTE D			
SEZIONE 5			
SEZIONE 6			
PARTE E			
SEZIONE 7			
SEZIONE 8			
SEZIONE 9			
SEZIONE 10			
SEZIONE 11			
SEZIONE 12			
SEZIONE 13			
SEZIONE 14			
SEZIONE 15			
SEZIONE 16			
SEZIONE 17			
SEZIONE 18			
SEZIONE 19			
SEZIONE 20			
SEZIONE 21			
SEZIONE 22			
SEZIONE 23			
SEZIONE 24			
SEZIONE 25			
SEZIONE 26			
SEZIONE 27			
SEZIONE 28			
SEZIONE 29			

PARTE A – GENERALITÀ

SEZIONE 30			
SEZIONE 31			
SEZIONE 32			

0.2.6 Annotazione delle modifiche

Le modifiche sono evidenziate in blu con barre verticali poste lungo il margine sinistro della pagina interessata, in corrispondenza del testo modificato e comportano l'avanzamento del numero di revisione riportato in alto a destra di ogni sezione interessata.

0.2.7 Revisioni temporanee

Ogniqualvolta le procedure, dati, informazioni e qualsiasi altro riferimento contenuto nel Manuale sono soggette a modifica temporanea, il Manuale viene aggiornato nelle sue parti con revisioni temporanee secondo il ciclo di approvazione previsto.

Le modifiche temporanee sono evidenziate in rosso con barre verticali poste lungo il margine sinistro della pagina interessata, in corrispondenza del testo modificato e comportano l'aggiornamento del numero di revisione riportato in alto a destra di ogni pagina interessata, nonché della tabella riportante lo stato delle revisioni, in cui viene indicato oltre alla data di emissione quella della durata di validità della revisione stessa.

0.2.8 Descrizione del sistema e della lista di distribuzione del Manuale di Aeroporto, dei suoi emendamenti e revisioni

Il Manuale di Aeroporto viene distribuito ai destinatari indicati nella Tabella di seguito riportata, in forma digitale, nell'area riservata del portale di GESAC. L'accesso da parte dei singoli destinatari alle parti di interesse, in funzione di attività svolte e responsabilità, avviene mediante l'utilizzo di credenziali di accesso al Portale (ID e password) rilasciate da GESAC.

Una copia cartacea controllata del documento è custodita presso il Gestore, mentre una ulteriore copia cartacea è disponibile c/o ENAC Team di Certificazione.

PARTE A – GENERALITÀ

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

Ogni modifica e revisione del Manuale o di parte di esso viene notificata dal Responsabile Servizi Operativi, mediante una apposita comunicazione alla *mailing list*, che include i destinatari in possesso di credenziali di accesso alla sezione del Portale. Ciascun destinatario deve fornire, a mezzo mail, conferma di avvenuta ricezione della revisione/emendamento.

Sono inseriti nella mailing list anche i seguenti soggetti interni a Gesac:

1. Accountable Manager;
2. Responsabile Servizi Operativi;
3. Safety Manager;
4. Compliance Monitoring Manager;
5. Maintenance Manager;
6. Training Manager;
7. Ph Progettazione Infrastrutture e Sistemi;
8. Ph Terminal;
9. Security Manager;
10. Quality Manager.

Con cadenza annuale, Gesac effettua una verifica della validità degli indirizzi di cui alla *mailing list*.

Il Manuale di Aeroporto è altresì pubblicato in tutte le sue parti sul Portale Documentazione eDoc con accesso riservato al personale GESAC, previo ciclo di approvazione interno.

Il Manuale di Aeroporto, redatto per le aree di competenza dai vari responsabili come indicato nella tabella di seguito riportata, verificato dal *Compliance Monitoring Manager* è sottoposto all'*Accountable Manager* per le necessarie approvazioni propedeutiche alla trasmissione ad ENAC per gli adempimenti di competenza.

PARTE A – GENERALITÀ

TABELLA 1

PARTE	SEZIONE	TITOLARE DELL'EMISSIONE / AGGIORNAMENTO
Parte A		<i>Responsabile Servizi Operativi</i>
Parte B		<i>Safety Manager</i>
Parte C		PH Progettazione Infrastrutture e Sistemi
Parte D		Responsabile Manutenzione
Parte E		Per aree di competenza
Procedure EME		Per aree di competenza
Procedure TEC		PH Progettazione Infrastrutture e Sistemi

Le successive modifiche o integrazioni al Manuale, seguono lo stesso iter della prima emissione, in termini di responsabilità dell'aggiornamento.

PARTE A – GENERALITÀ

Revisione: 00
Data: 08/07/2024

Di seguito si riporta la tabella relativa ai Destinatari del Manuale di Aeroporto

	Destinatari Manuale	Parte A	Parte B	Parte C	Parte D	Parte E
1	ENAC - DIREZIONE TERRITORIALE CAMPANIA	X	X	X	X	X
2	ENAC - TEAM SORVEGLIANZA CERTIFICAZIONE	X	X	X	X	X
3	ENAV	X	X	X	X	X
4	POLIZIA DI STATO	X	X	X	X	X
5	GUARDIA DI FINANZA	X	X	X	X	X
6	VV.F.	X	X	X	X	X
7	SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE	X	X	X	X	X
8	AVIATION SERVICES	X	X	X	X	X
6	ALISUD	X	X	X	X	X
7	ARGOS VIP	X	X	X	X	X
8	FLY SERVICES	X	X	X	X	X
9	SKY SERVICES	X	X	X	X	X
10	HANDLER RIFORNITORE	X	X	X	X	X
11	EASYJET	X	X	X	X	X
12	VOLOTEA	X	X	X	X	X

PARTE A – GENERALITÀ

--- INTENZIONALMENTE BIANCA ---

SEZIONE 1 – INFORMAZIONI GENERALI

1.1 Scopo e ambito del Manuale di Aeroporto

Il Manuale contiene o fa riferimento a tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo in sicurezza, il funzionamento, la manutenzione dell'Aeroporto e dei suoi equipaggiamenti, nonché delle superfici di protezione e limitazione ostacoli e delle altre aree ad esso connesse.

Il Manuale è costituito da una raccolta di informazioni, documenti, planimetrie e procedure volte a rappresentare le caratteristiche delle infrastrutture *airside*, delle operazioni e dell'organizzazione di GESAC.

Tutte le informazioni/dati acquisite e/o riferite nel presente Manuale, riconducibili anche a soggetti diversi dal Gestore, sono trattate nel rispetto della normativa vigente in materia di *privacy*.

Il contenuto del Manuale di Aeroporto riflette la Base di Certificazione e i requisiti elencati nella parte *Certification Specification* e nella parte *Organization and Operation Requirements* (Annesso III e IV del Regolamento UE 139/2014).

Per i servizi non forniti direttamente dal Gestore sullo scalo di Salerno - Pontecagnano, GESAC ha sottoscritto appositi accordi che definiscono competenze e responsabilità, rispettivamente del Gestore e dei soggetti terzi che forniscono tali servizi, nonché le procedure di controllo del Gestore a garanzia del rispetto dei requisiti essenziali dettati del Regolamento.

Il Manuale costituisce il riferimento per tutto il personale, sia del Gestore, sia degli altri soggetti aeroportuali pubblici e privati, che dovranno attenersi obbligatoriamente a quanto in esso indicato durante lo svolgimento dei propri compiti, a garanzia del funzionamento dell'aeroporto, in riferimento alla sicurezza operativa.

PARTE A – GENERALITÀ

1.2 Requisiti legali per il Certificato di Aeroporto e il Manuale di Aeroporto

Di seguito si riportano le principali norme di riferimento e ulteriori documenti applicabili:

- Regolamento (UE) 139/2014;
- Codice della Navigazione;
- Regolamento (UE) 376/2014;
- Regolamento (CE) 1108/2009;
- Regolamento (UE) 996/2010;
- Regolamento (UE) 1139/2018;
- Annex 14 "Aerodromes" ICAO;
- Linee Guida, Circolari e Regolamenti ENAC;
- Atto di convenzione n. 50, del 09 dicembre 2002, approvato con Decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa n. 4591 dell'11.03.2003, e integrazione D. DG 14/03 del 25.03.2003.
- Decreto Legislativo 13/1/1999 n. 18;
- Regolamento di Scalo;
- Manuale del Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, Sicurezza, Ambiente e Energia della GESAC;
- Accordo GESAC - ENAV
- Accordo GESAC – VV.F.

1.3 Condizione per l'utilizzo dell'Aeroporto da parte degli utenti

È fatto obbligo a tutti coloro che esercitano attività nell'area *airside* di rispettare, in aggiunta alle prescrizioni contenute nella normativa applicabile alla tipologia di attività svolta, le disposizioni contenute nei seguenti documenti:

- Manuale di Aeroporto;
- Regolamento di Scalo;
- AIP Italia.

1.4 Responsabilità del Gestore e compiti dell'Autorità nell'ambito della sorveglianza e controllo

1.4.1 Responsabilità di GESAC

GESAC, in qualità di Gestore Aeroportuale, è responsabile dell'attuazione di quanto previsto dal Regolamento (UE) 1139/2018, dal Regolamento (UE) n. 139/2014, dal Codice della Navigazione e dagli Obblighi di Concessione, così come derivanti dallo stesso Codice della Navigazione.

Alcune attività e servizi previsti dal citato Regolamento (UE) 139/14 sono affidati a soggetti terzi, pubblici e/o privati, e/o coordinati attraverso la sottoscrizione di appositi accordi che ne regolano le attività e le modalità di erogazione.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, tra i servizi principali, sono stati sottoscritti specifici accordi tra GESAC e:

- ENAV S.p.A. per la fornitura dei servizi di navigazione aerea appropriate al livello del traffico ed alle condizioni operative dell'aeroporto;
- ENAV S.p.A. per il progetto e la manutenzione delle procedure di volo in conformità dei requisiti applicabili;
- Con i C.N.VV.F. per il servizio di soccorso e lotta antincendio.

Nello specifico, nella Procedura Aeroportuale di *Compliance Monitoring* (QSR_CMM 01), sono elencati i contratti soggetti a controllo di compliance secondo il Regolamento (UE) 139/14.

1.4.2 Compiti di ENAC nell'ambito del controllo e della sorveglianza

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), nel rispetto dei poteri d'indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari. Localmente l'ENAC è rappresentata dalla DTC (Direzione Campania).

PARTE A – GENERALITÀ

Ai fini della determinazione della conformità ai pertinenti requisiti del Regolamento (EU) 2018/1139 e alle corrispondenti norme attuative, GESAC assicura al personale competente di ENAC:

- a) l'accesso a impianti, documenti, registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente per l'attività soggetta a certificazione o dichiarazione, che sia oggetto di contratto o no;
- b) l'esecuzione di qualsiasi azione, ispezione, controllo, valutazione o attività che l'autorità competente ritenga necessaria al fine della dimostrazione della conformità.