



enac

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

CIRCOLARE

SERIE AEROPORTI

Data 15/3/2004

APT-16

Oggetto: La certificazione dell'aeroporto

1. PREMESSA E SCOPO

Il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti prevede oltre ai requisiti cui devono essere conformi le infrastrutture, gli impianti ed i sistemi aeroportuali, la certificazione dell'aeroporto. Lo stesso Regolamento chiarisce che il certificato dell'aeroporto attesta la conformità sia delle infrastrutture, impianti e sistemi dell'aeroporto, sia l'idoneità della organizzazione del gestore, intesa quale insieme di risorse umane, mezzi e procedure, ad assicurare il mantenimento delle condizioni di sicurezza stabilite per gli aeroporti.

Nella presente circolare sono stati sviluppati quegli aspetti, attinenti la certificazione dell'aeroporto, individuati nel Regolamento, onde fornire ai gestori un quadro organico di criteri per l'applicazione dei requisiti regolamentari e linee guida sulle procedure da seguire per un efficace conduzione del processo certificativo.

Nello sviluppo dei contenuti della Circolare sono stati tenuti in debita considerazione lo schema ed i riferimenti del DOC 9774 ICAO.

In particolare sono fornite indicazioni e procedure relative al processo di certificazione previsto dal Regolamento. Gli aspetti relativi ai metodi accettabili di rispondenza delle infrastrutture e degli impianti ritenuti necessari, sono oggetto di circolari emesse secondo necessità, quali ad esempio le Circolari APT-01 "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti", APT-10 "Rilevazione dei valori di aderenza delle piste di volo in presenza di acqua" e APT-13 "Aiuti visivi". Analogamente è trattato con apposita circolare il Piano di emergenza dell'aeroporto in caso di incidente aereo.

Per il significato dei termini utilizzati nella presente circolare si fa riferimento alle definizioni riportate nel Glossario del Regolamento.

2. APPLICABILITA'

Il Regolamento ENAC prevede l'obbligo della certificazione per quegli aeroporti, ove viene svolta attività di trasporto pubblico con velivoli aventi una configurazione dei posti di 10 o più passeggeri, oppure una Massa Massima al Decollo superiore a 5.700 Kg.

Per gli aeroporti già aperti al traffico commerciale il gestore dovrà ottenere la certificazione dell'ENAC entro le date stabilite dal Regolamento.



Ai fini dell'apertura al traffico aereo commerciale, gli aeroporti di nuova costruzione o quelli esistenti ma non ancora aperti al traffico aereo commerciale devono essere conformi ai requisiti del Regolamento ed il gestore essere in possesso del Certificato di aeroporto prima dell'inizio delle operazioni.

La presente Circolare si applica ai processi di certificazione degli aeroporti sopra citati ed alle variazioni della certificazione che intervengono dopo il rilascio del Certificato dell'aeroporto.

La verifica di conformità degli aeroporti in gestione diretta ENAC ai requisiti del Regolamento, è condotta solo per le infrastrutture ed impianti nonché dei piani di emergenza, non essendovi un soggetto gestore autonomo.

3. II CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

3.1 Significato del Certificato

Il Certificato dell'aeroporto attesta la conformità ai requisiti del Regolamento, secondo i criteri della presente circolare relativamente:

- a) alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe definite nel cap. 4 paragrafo 11 del Regolamento (*certificazione delle infrastrutture*);
- b) all'organizzazione aziendale ed operativa del gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e di tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché del Manuale di Aeroporto (*certificazione del gestore*);

Il Certificato viene rilasciato al gestore aeroportuale, organizzazione con personalità giuridica propria, in quanto, in virtù del rapporto di concessione di gestione con ENAC, esso è responsabile della conduzione ed operatività dell'aeroporto nel rispetto dei requisiti previsti dal Regolamento; il gestore assume le attribuzioni e gli obblighi relativi al mantenimento del certificato stesso con ENAC.

Nel quadro delle diverse attività operative, entrano altri soggetti con specifiche competenze istituzionali e non, quali:

- l'ENAV che provvede alle attività di assistenza al volo ed alla gestione degli aiuti visivi luminosi, ove questi non siano di competenza del gestore aeroportuale o dell'Aeronautica Militare;
- i Vigili del Fuoco (Ministero dell'Interno) per le attività di soccorso ed antincendio;
- Sanità Aerea, Servizio Veterinario per le attività di assistenza sanitaria;
- i prestatori di servizi di assistenza a terra che operano nel cosiddetto air side dell'aeroporto, interessati dalle procedure di sicurezza delle operazioni aeroportuali.

Alle competenze di tali soggetti sono connesse responsabilità proprie che si correlano indirettamente al processo di certificazione dell'aeroporto condotto dall'ENAC in base alla presente Circolare.

In tal senso il gestore ha quindi l'obbligo di provvedere alla definizione di tutte le procedure per la correlazione funzionale con i diversi Enti e soggetti indicati. Le caratteristiche delle relazioni tra il gestore ed i fornitori dei servizi di assistenza a terra sul piano operativo e funzionale sono definite nel Decreto Legislativo 18/99. Esse esulano dalla trattazione della presente circolare a meno degli aspetti connessi con la sicurezza delle operazioni aeroportuali, tipicamente presenti nei servizi a terra forniti nel cosiddetto "air side".



Quanto sopra affinché tutte le procedure per:

- le verifiche periodiche delle condizioni prestazionali delle infrastrutture ed impianti e gli eventuali interventi finalizzati alla loro efficienza;
- la gestione delle situazioni di emergenza derivanti da particolari eventi anche meteorologici e/o da anomalie o malfunzionamenti (contingency plans),

siano concordati preventivamente e chiaramente riportati nel manuale dell'aeroporto.

Ove il gestore, nel definire le procedure da introdurre nel manuale dell'aeroporto, riscontri difficoltà di correlazione con gli altri Enti e/o Soggetti istituzionali presenti in aeroporto, dovrà interessare l'ENAC, a livello locale o centrale, per gli opportuni interventi di concertazione.

Considerato che nel Regolamento gli aspetti di "security", ovvero sicurezza e protezione dagli atti illeciti, non sono al momento sviluppati, ne consegue che il certificato non attesta la conformità del gestore e delle sue procedure ai requisiti finora emessi in materia.

3.2 Responsabilità e obblighi del gestore

Il gestore ha l'obbligo di ottenere la certificazione, ove ne ricorrano le condizioni, e di assistere i funzionari ENAC incaricati degli accertamenti di certificazione, durante le attività di ispezione e verifica.

In particolare deve consentire al personale ENAC autorizzato l'accesso alle infrastrutture, agli impianti, ai servizi, ai documenti ed al personale, per condurre gli accertamenti relativi al rispetto dei requisiti del Regolamento e di ogni altro requisito applicabile, e deve rendere disponibili le evidenze che attestano la conformità ai requisiti.

Il gestore, ottenuta la certificazione, è responsabile del mantenimento nel tempo, per le parti di propria competenza, di detta conformità e non deve contravvenire a qualunque condizione del Certificato.

Il possesso della certificazione non esenta il titolare dall'ottemperare a ogni altra prescrizione di legge.

Il gestore assicura pertanto che l'attività di esercizio e prestazione di servizio delle infrastrutture, impianti, servizi, attrezzature e l'applicazione dei piani di emergenza (contingency plans), avvenga nel rispetto del Regolamento e delle indicazioni e contenuti del Manuale di Aeroporto, che è parte integrante della certificazione.

Il gestore mantiene le proprie responsabilità qualora affidi a terzi alcuni dei compiti che rientrano nelle sue competenze. In tali casi il gestore è responsabile della scelta e dell'operato dei soggetti da esso stesso individuati, nonché della vigilanza sui medesimi.

Inoltre, successivamente al rilascio della certificazione, nel caso dovessero intervenire delle variazioni nelle caratteristiche infrastrutturali, impiantistiche, o delle procedure operative, oppure variazioni significative nella propria organizzazione, il gestore dovrà valutarne l'impatto, al fine di mantenere la conformità ai requisiti applicabili del regolamento e dare tempestiva comunicazione all'ENAC.

Nell'ambito delle attività di pianificazione, poiché i termini di impiego delle infrastrutture devono risultare compresi nei limiti di capacità operativa dell'aeroporto, il gestore deve vigilare affinché la programmazione operativa non abbia a comportare livelli di attività incompatibili con le capacità infrastrutturali, segnalando eventuali anomalie agli enti competenti.

3.3 Aeroporti militari aperti al traffico aereo commerciale

Nel caso di aeroporti militari aperti al traffico aereo commerciale, l'Aeronautica Militare rimane titolare delle parti in attribuzione che, nella generalità dei casi, riguardano le infrastrutture di volo e gli impianti. Per tale motivo è necessario che siano correttamente documentati gli



impegni che le parti assumono in relazione alla conformità delle infrastrutture e degli impianti ai requisiti regolamentari.

In particolare è essenziale che sia chiaro quale è il soggetto (AM o gestore) che si impegna a potenziare o adeguare le infrastrutture e gli impianti esistenti, qualora tali interventi siano necessari per ripristinare la conformità ai requisiti del Regolamento, e con quali modalità.

Qualora, ad esempio, l'onere di adeguare le infrastrutture e gli impianti sia assunto dal gestore, appare utile stabilire le procedure attraverso le quali al gestore è consentito l'accesso a dette infrastrutture ed impianti e le modalità con le quali l'AM assume consapevolezza della portata degli interventi, anche in relazione alla compatibilità di essi con le proprie funzioni.

Nel caso in cui le caratteristiche operative delle attività militari dovessero creare situazioni di non rispondenza a specifici requisiti del Regolamento, saranno valutate dall'ENAC i possibili interventi/limitazioni o l'accettabilità di eventuali esenzioni, in accordo con l'Aeronautica Militare.

Per tale tipologia di aeroporti, il Certificato dell'aeroporto mantiene il significato di cui al paragrafo 4.1 e viene rilasciato al gestore; sarà quindi obbligo dello stesso inoltrare la domanda di certificazione per l'ottenimento del Certificato.

Il Team di certificazione ENAC, prima di iniziare le attività di certificazione, verifica con l'Aeronautica Militare ed il gestore le modalità di utilizzazione delle infrastrutture e degli impianti al fine di una corretta attribuzione delle rispettive competenze e responsabilità.

4. IL GESTORE AEROPORTUALE

4.1 Organizzazione

Il gestore dovrà dotarsi di una struttura organizzativa, di personale, di mezzi e procedure che, tenuto conto della entità delle operazioni e delle attività connesse alla gestione dell'aeroporto, siano adeguati ad assicurare la conformità dell'aeroporto ai requisiti del Regolamento e la sicurezza e la regolarità delle operazioni.

La struttura organizzativa, le risorse disponibili e le modalità con cui vengono garantite le condizioni di sicurezza delle operazioni, devono essere adeguatamente descritte in procedure aziendali contenute nel manuale dell'aeroporto.

Nell'ambito della struttura organizzativa devono essere individuate alcune figure responsabili, ritenute critiche ai fini della certificazione che assicurano la conformità dell'aeroporto e della sua gestione ai requisiti regolamentari.

In tali figure, identificate nel Regolamento con il nome di Post Holders, sono allocate le responsabilità del gestore ai fini della certificazione; del corretto esercizio di queste responsabilità danno dimostrazione all'ENAC durante l'attività di sorveglianza svolta dall'ENAC.

In relazione alla funzione di garanzia dell'operato del gestore che i Post Holders assumono nel contesto dell'organizzazione, essi sono oggetto di preventiva valutazione da parte dell'ENAC.

La valutazione è riferita alla capacità di tali soggetti di assolvere gli obblighi derivanti dalla certificazione. La valutazione è finalizzata ad accertare che le responsabilità assegnate possono essere effettivamente assolte, sia in termini di competenze acquisite e di esperienza, sia in termini di potestà, intesa come autonomia di scelta e poteri assegnati a quella funzione organizzativa da parte dei vertici aziendali.

Il modello dei Post Holders di seguito previsto, suggerito dall'ICAO, è rappresentativo della articolazione organizzativa che normalmente l'ENAC si aspetta che venga posta in essere dai gestori per la relativa attribuzione di funzioni e responsabilità.

Le funzioni dei Post Holders individuati dal Regolamento devono essere sempre e comunque attribuite dal gestore che, in relazione alle proprie specifiche esigenze aziendali, può proporre eventuali adeguamenti, ove ritenuti necessari.

Evenienze di tal genere possono verificarsi nel caso di strutture organizzative complesse ove una diversa articolazione delle funzioni dei Post Holders, riflette meglio le reali attribuzioni di



responsabilità dell'organizzazione aziendale. Analogamente, in strutture organizzative semplici, può manifestarsi l'esigenza, in relazione alla differente consistenza, tipologia e livelli di traffico degli scali, di concentrare alcune delle diverse funzioni esplicitate in precedenza, affinché siano assolte da una medesima figura con opportuna qualifica.

Differenti articolazioni devono comunque essere proposte dall'Accountable Manager all'ENAC unitamente alle considerazioni e motivazioni organizzative di supporto, inclusi il livello di competenza dei Post Holders ed una analisi del previsto impegno (workload). L'ENAC esprime sulla proposta un giudizio di accettabilità sulla base di una valutazione di congruenza sotto il profilo della rispondenza alle funzioni ed ai compiti previsti dal Regolamento.

Il gestore deve disporre di personale quantitativamente adeguato per l'assolvimento delle funzioni e delle attività da assicurare e opportunamente qualificato per garantire l'efficacia delle azioni. Dovrà altresì provvedere all'addestramento del personale per le attività di emergenza che sono di competenza propria, nonché all'aggiornamento attraverso corsi appropriati in materia di sicurezza.

Ai fini della valutazione generale di cui sopra, il personale inserito nell'organigramma si intende abbia un rapporto di lavoro non occasionale e che rispetti le disposizioni legislative al riguardo. Tale rapporto deve prevedere prestazioni quantitativamente adeguate alle funzioni ed al carico del lavoro da svolgere.

Per le prestazioni dei Post Holders l'impegno è da considerarsi svolto a tempo pieno, a meno di specifica valutazione da parte di ENAC.

Per il personale impiegato a tempo parziale, nel Manuale di aeroporto deve essere definito l'impegno temporale assunto singolarmente.

Inoltre il gestore dovrà assicurare la disponibilità e l'efficienza di tutti i mezzi ed attrezzature, di propria competenza, inclusi quelli necessari alla attuazione delle procedure di emergenza e soccorso di cui ai relativi piani.

4.2 Post Holders

Tra il personale tecnico/direttivo le seguenti posizioni, già individuate nel Regolamento, devono essere ricoperte da persone che saranno valutate ed accettate dall'ENAC sulla base di un curriculum vitae e di un colloquio.

La terminologia personale tecnico/direttivo non si riferisce necessariamente a connotazioni di inquadramento connesso a contratti collettivi di lavoro, ma deve intendersi quale personale a capo di strutture organizzative e gestionali con responsabilità aziendale e assunzione verso l'esterno di specifiche responsabilità per conto del gestore.

Accountable Manager

E' la figura, da individuare nell'ambito dei vertici aziendali, con l'autorità e l'autonomia per provvedere alle risorse umane e finanziarie necessarie ad assicurare che tutte le attività siano condotte in sicurezza, secondo le previsioni del regolamento e secondo qualsiasi altra condizione definita dal gestore stesso.

L'Accountable Manager è responsabile della certificazione ed è il garante, attraverso l'organizzazione stabilita, che il gestore operi in conformità al Regolamento ed alle norme e leggi applicabili.

In particolare l'Accountable Manager garantisce che il Manuale dell'Aeroporto rifletta l'organizzazione del gestore e sottopone all'ENAC le domande di rilascio, rinnovo, modifica o cancellazione del certificato dell'aeroporto.

All'Accountable Manager non è richiesta una specifica conoscenza in materia di operazioni.



Post Holder area di movimento

Le funzioni normalmente attribuite all'area di movimento comprendono:

- a) l'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aeromobili e dei mezzi, di tutte le attività e le operazioni connesse con il volo che si svolgono o comprendono l'area di movimento e della gestione della stessa;
- b) la gestione dei servizi connessi con il volo;
- c) il monitoraggio delle aree soggette a lavori;
- d) il monitoraggio ostacoli in relazione alle superfici ostacoli connesse alla pista, al decollo e all'avvicinamento;
- e) il monitoraggio durante le operazioni dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa;
- f) l'allontanamento dei volatili o della attuazione del piano di prevenzione e controllo del rischio da impatto con volatili, se esistente;
- g) il controllo delle procedure aeroportuali per il contenimento del rumore;
- h) la registrazione dei dati relativi agli incidenti e agli incidenti gravi, della rimozione dei mezzi e degli aerei incidentati;
- i) la redazione e della implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza;
- j) la gestione e la formazione del personale alle proprie dipendenze.

Il Post Holder dell'area di movimento assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite a detta area. In relazione alle funzioni il profilo di competenze atteso è costituito da:

- a) titolo di studio non inferiore a diploma di scuola media superiore;
- b) esperienza consolidata nel campo di uno o più servizi primari connessi con l'area di manovra o con attività di volo o in campo ispettivo aeroportuale;
- c) conoscenza dei regolamenti nazionali ed ICAO inerenti alla Certificazione e gestione degli Aeroporti,
- d) conoscenza delle procedure aziendali;
- e) conoscenza della lingua inglese.

Post Holder Terminal

Le funzioni normalmente attribuite al terminal comprendono:

- a) le procedure ordinarie di sicurezza e di assistenza ai passeggeri e di quelle che, ai fini della "safety", interessano la correlazione del Terminal con l'aeromobile e più in generale il lato aria;
- b) la redazione e la implementazione delle procedure di crisi e di "contingency" nonché dei piani di emergenza, per le parti di competenza.

Il Post Holder terminal assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite a detta area. In relazione alle funzioni il profilo di competenze atteso è costituito da:

- a) titolo di studio non inferiore a diploma di scuola media superiore;
- b) esperienza consolidata come responsabile di servizi correlati direttamente al passeggero;
- c) conoscenza delle regolamentazioni nazionali e della normativa ICAO relativa agli aeroporti ed al trasporto pubblico;



- d) conoscenza delle procedure aziendali;
- e) conoscenza della lingua inglese.

Post Holder progettazione infrastrutture e sistemi

Le funzioni normalmente attribuite alla progettazione infrastrutture e sistemi comprendono la gestione e supervisione delle attività, ed in particolare:

- a) la conformità delle progettazioni, di proprio sviluppo o effettuate da terzi, di tutte le nuove infrastrutture relative alle aree terminal, movimento (ivi comprese piste, raccordi, piazzali, taxiway, ecc.) sedime aeroportuale e aree limitrofe;
- b) la conformità della progettazione di tutte le ristrutturazioni e che le medesime siano conformi ai regolamenti in vigore;
- c) la determinazione e la comunicazione dei dati relativi alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto;
- d) l'efficacia della progettazione relativamente ai livelli di sicurezza attesi;
- e) le attività previste dalle vigenti normative in materia ambientale ed il monitoraggio sulle interrelazioni aeroporto/territorio.

Il Post Holder progettazione assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite a detta area. In relazione alle funzioni il profilo di competenze atteso è costituito da:

- a) possesso di titoli professionali per firmare progetti di opere aeroportuali;
- b) esperienza e competenza in progetti attinenti le attività e le costruzioni aeroportuali;
- c) conoscenza delle regolamentazioni e delle normative nazionali ed ICAO relative al proprio incarico;
- d) conoscenza delle procedure aziendali;
- e) conoscenza della lingua inglese.

Post Holder manutenzione infrastrutture e sistemi

Le funzioni normalmente attribuite alla manutenzione infrastrutture e sistemi comprendono:

- a) la predisposizione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati, edifici, segnaletica, AVL, piste (con particolare riferimento al pavement management system), incluse la verifiche periodiche delle condizioni di aderenza delle piste ed il controllo dei sistemi di illuminazione piste e la segnaletica luminosa, taxiway, raccordi, strade aeroportuali, recinzioni, drenaggi, equipaggiamenti e mezzi di trasporto ed attrezzature speciali (De Icing Bay e De Icing Systems, mezzi per rimozione aerei incidentati), alimentazioni ecc. che concernono l'aeroporto nella sua completezza, per quanto rientra nelle competenze ed attribuzioni del gestore;
- b) il controllo periodico dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa, dell'area movimento e più in generale la effettiva e corretta attuazione della manutenzione programmata e straordinaria, al fine di garantire la costante efficienza di infrastrutture ed impianti per il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza delle operazioni.
- c) La segnalazione ed il controllo delle aree soggette a lavori.

Il Post Holder manutenzione assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite a detta area. In relazione alle funzioni il profilo di competenze atteso è costituito da:



- a) titolo di studio non inferiore a diploma di scuola media superiore;
- b) esperienza consolidata nel campo come responsabile anche di una sola area manutentiva aeroportuale;
- c) conoscenza delle norme che regolano la manutenzione;
- d) capacità di redazione di un programma di manutenzione preventiva;
- e) conoscenza delle norme vigenti nel settore aeroportuale;
- f) conoscenza delle procedure aziendali.

Le funzioni attribuite ai Post Holder nella presente circolare sono di indirizzo e rispecchiano alcune diffuse realtà; esse possono comunque variare in relazione al tipo di organizzazione scelto dal gestore. In particolare alcune funzioni, quali ad esempio il controllo dello stato di pista e raccordi, possono essere suddivise in modi differenti tra Post Holder movimento e Post Holder manutenzione o accorpate nell'una o nell'altra funzione. Va valutato in tali casi che le attività siano tutte identificate ed attribuite con chiarezza ai vari Post Holder.

4.3 Il Safety Management System

Il Regolamento prevede che dal 24 novembre 2005 il gestore si organizzi adottando un Sistema di Gestione della Sicurezza (Safety Management System).

Il Safety Management System, di seguito riferito come SMS, costituisce un approccio diverso alla gestione degli aspetti connessi alla sicurezza delle operazioni; esso si riflette in un modello organizzativo più evoluto rispetto alla struttura organizzativa normalmente posta in essere dal gestore per lo svolgimento delle attività giornaliere, nella gestione dell'aeroporto.

L'introduzione di un SMS in una organizzazione può portare o meno a modifiche della struttura organizzativa iniziale in relazione alla allocazione di responsabilità che il gestore utilizza nei riguardi del proprio management e dei compiti ed obiettivi assegnati.

L'impatto più rilevante di un SMS può infatti ricercarsi nell'impianto procedurale di gestione organizzativa, afferente quindi le attività gestionali, che dovrebbero concretizzare una gestione proattiva delle problematiche della sicurezza. Ciò in luogo dell'attuale approccio che pur a fronte di considerazioni ed analisi preventive si basa su una accettabile capacità reattiva, ovvero in grado di reagire prontamente ad eventuali deficienze del sistema al verificarsi delle stesse.

Un SMS è caratterizzato dal profondo coinvolgimento dei vertici dell'organizzazione che devono definire le politiche di sicurezza, assicurare un processo continuo per il miglioramento della sicurezza, elaborare requisiti ed obiettivi aziendali che tengano conto di tutte le specificità dell'aeroporto.

Tra gli elementi fondamentali di un SMS si evidenziano ad esempio le attività della struttura organizzativa nel monitoraggio delle prestazioni infrastrutturali e dei livelli di servizio operativi attuati; le valutazioni dei risultati ed infine i miglioramenti ed i correttivi opportuni. Con l'introduzione del SMS andranno quindi sviluppate nuove funzioni ed attività intese a fornire adeguato feed-back ai responsabili dei vari settori ed ai vertici dirigenziali sulle prestazioni del sistema (organizzazione e procedure) mediante il ricorso alla raccolta dati e loro analisi per stabilire indicatori di performance ed eventuali trend negativi che consentano di intervenire con ampi margini, prima che il sistema degradi.

Dato il carattere di novità che tale requisito presenta ed in considerazione che lo stesso sarà obbligatorio solo dal 24 novembre 2005, nella versione iniziale della circolare, non vengono inseriti criteri e metodi accettabili di rispondenza.

Qualora un gestore ritenga comunque opportuno proporre una organizzazione sviluppata in accordo ai requisiti relativi ai Sistemi di gestione della Sicurezza, l'ENAC effettuerà le proprie valutazioni caso per caso.



5. PIANI DI EMERGENZA

Il Regolamento richiede che il gestore sviluppi piani di emergenza per attenuare o limitare le conseguenze che derivano da eventi naturali o connessi all'attività umana che hanno impatto negativo sulla operatività dell'aeroporto. I piani di emergenza cui si riferisce il Regolamento sono quelli relativi agli aspetti aeroportuali e non riguardano gli obblighi derivanti dall'applicazione delle leggi sulla sicurezza negli ambienti di lavoro (L.626/94 ecc.), per i quali il gestore assume responsabilità nei confronti di altri soggetti ed Autorità pubbliche.

Per poter sviluppare dei piani di emergenza efficaci è opportuno avere la migliore conoscenza possibile del tipo di rischio da controllare, della sua entità potenziale e della catena degli eventi che può determinarsi se esso dovesse verificarsi. A tale scopo è essenziale che il gestore sviluppi appropriati studi per la valutazione del rischio associato alle specifiche realtà dell'aeroporto, tenendo nel dovuto conto le attività che vi si svolgono, le modalità di svolgimento, la configurazione dell'aeroporto stesso e le eventuali situazioni di alleviazione del rischio già disponibili.

Inoltre devono essere considerate l'esposizione ai fenomeni ambientali statisticamente rilevanti che interessano l'aeroporto, quali neve, acqua o altro, la cui intensità può incidere negativamente sulla regolare conduzione delle operazioni aeroportuali.

Il soddisfacimento dei requisiti regolamentari in merito ai piani di emergenza da parte del gestore viene quindi soddisfatto mediante la identificazione dei rischi (mappatura), l'analisi degli stessi e delle loro conseguenze (risk assessment), la definizione delle azioni da porre in essere e l'individuazione dei soggetti che intervengono per controllare, eliminare o attenuare le conseguenze degli eventi di rischio. L'elaborazione dei piani di emergenza citati, a volte denominati anche "contingency plans", danno origine ad un insieme di azioni che il gestore descrive in procedure da riportare in una specifica sezione del Manuale dell'Aeroporto, nella quale sono appunto raccolte le procedure da adottare nelle varie situazioni di emergenza.

Una buona articolazione delle procedure di attuazione di un piano di emergenza è essenziale per garantire la tempestività e l'idoneità degli interventi al verificarsi dell'evento.

In particolare detta articolazione deve prevedere:

- procedure di intervento e di soccorso relative ai diversi tipi e gradi di importanza dell'emergenza (per i casi di incidente aereo si rimanda alla circolare ENAC APT-18);
- la specificazione dei compiti del personale del gestore nell'applicazione delle procedure, incluse le indicazioni sui soggetti da interessare; il tutto può essere rappresentato per mezzo di un diagramma a blocchi in modo da porre in risalto la sequenza temporale delle azioni che ogni soggetto è tenuto ad eseguire;
- le modalità di comunicazione da attivare nei diversi tipi di emergenza, i soggetti da interessare, individuazione delle frequenze da utilizzare, ove applicabile.

La stesura delle procedure di emergenza richiede spesso il coinvolgimento di altri enti, quali ad esempio l'ENAV o i Vigili del Fuoco, con i quali coordinare le azioni da porre in essere nel rispetto delle singole responsabilità. Le procedure di emergenza, unitamente alle altre sezioni del Manuale, sono approvate dall'ENAC che ne valuta l'accettabilità, anche mediante verifiche parziali su aspetti critici della procedura o simulazioni. In ragione della criticità che riveste per il regolare svolgimento delle attività di certificazione, in caso di difficoltà nella definizione dei piani di emergenza che vedono coinvolti soggetti diversi dal gestore, l'ENAC si riserva di intervenire direttamente per assicurare il corretto sviluppo dei piani.

L'emergenza derivante da un incidente aereo che interessi l'aeroporto o le sue immediate vicinanze è trattata in apposita circolare, stante il diverso coinvolgimento degli enti interni ed esterni dell'aeroporto; per tale tipo di emergenza il relativo piano è adottato dall'ENAC. Anche in tal caso però il gestore deve sviluppare proprie procedure per l'assolvimento dei compiti per i quali esso deve assicurare il corretto svolgimento. Le procedure relative sono trattate dal gestore



in modo analogo a quelle relative agli altri piani di emergenza e raccolte nella stessa sezione del Manuale.

6. MANUALE DELL'AEROPORTO

Il Manuale dell'Aeroporto è un documento indispensabile ai fini di una corretta gestione in sicurezza delle attività operative, in esso sono descritte le procedure da adottare nelle varie situazioni sia ordinarie che d'emergenza.

Queste ultime è opportuno che vengano riportate in una apposita sezione dedicata ai Piani d'Emergenza Aeroportuale.

Le specifiche contenute nel manuale costituiscono riferimento vincolante ai fini della valutazione di idoneità del gestore nel conseguire la certificazione; pertanto esso deve essere approvato dall'ENAC.

Nel Regolamento è riportato una schematizzazione del Manuale ed una indicazione dei contenuti, descrizioni, responsabilità organizzative, procedure operative ed altro, che normalmente compongono questo documento. Per lo specifico aeroporto il gestore deve valutare l'esigenza di integrare le procedure operative indicate nel Capitolo 2 di Regolamento, sulla base della realtà aeroportuale e delle modalità con cui intende dimostrare la conformità ai vari requisiti regolamentari. Ad esempio la capacità del gestore di disporre di una progettazione autonoma comporta un differente impianto procedurale rispetto alla situazione in cui tale capacità è ridotta.

Il Manuale deve essere aggiornato dal gestore in conseguenza delle modifiche apportate alle infrastrutture, alle procedure operative e gestionali, all'organizzazione, al personale responsabile (post holders) ed ogni volta che modifiche regolamentari hanno impatto sui contenuti del manuale. Le modifiche del manuale sono valutate dall'ENAC e soggette ad approvazione per l'inserimento nel manuale. Possono essere identificate nel manuale le parti di esso la cui modifica non richiede preventiva approvazione da parte dell'ENAC.

Dal momento che contiene anche informazioni riservate, tale manuale viene distribuito soltanto agli Enti ed operatori interessati.

Il Manuale deve:

- riportare l'organigramma aziendale;
- individuare, per ciascun compito, le figure responsabili e le relative attribuzioni;
- formalizzare le procedure con cui il gestore adempie ai propri compiti con la finalità di garantire le condizioni di sicurezza delle operazioni, individuare, per ciascun compito, le figure responsabili nominativamente e le relative attribuzioni;
- essere distribuito a tutti gli operatori interessati, in copia numerata o nelle sole parti relative ai loro compiti e funzioni, tenendo la lista di tutti i destinatari;
- essere modificato ove se ne presenti la necessità, previa approvazione dell'ENAC, e le modifiche essere chiaramente individuabili rispetto alle previsioni originarie.

Il gestore deve inoltre assicurarsi che i contenuti del manuale siano correttamente recepiti dal proprio personale operativo, anche mediante interventi di qualificazione o di verifica durante lo svolgimento delle attività. In tale contesto assumono particolare importanza iniziative sistematiche di addestramento del personale sia mediante la partecipazione a specifici corsi di addestramento iniziale che di addestramento ricorrente, organizzati dalle strutture competenti del gestore.

Nell'ambito del Manuale è altresì gestita la programmazione degli interventi di manutenzione e di ispezione per la verifica dello stato di infrastrutture ed impianti. Una esemplificazione di detta programmazione è riportata nella Appendice 1 alla presente Circolare.

La sezione del Manuale relativa alla manutenzione deve contenere i programmi di manutenzione preventiva a cui sottopone infrastrutture e impianti ed i criteri da adottare per le ispezioni periodiche. Per ogni settore deve essere specificato l'ente ed il personale responsabile, è accettabile che il Manuale non contenga ma faccia riferimento a specifiche di dettaglio relative ai singoli programmi manutentivi, ai singoli componenti ed ai vari apparati, gestiti a parte. Inoltre



deve essere indicato il luogo di custodia dei manuali di uso e manutenzione delle infrastrutture ed impianti editati dal costruttore.

7. PROCEDURA DI CERTIFICAZIONE

7.1 Avvio del procedimento

Per la certificazione di aeroporti non ancora aperti al traffico aereo commerciale, la procedura comporta una fase preventiva di accertamento comprendente:

- l'analisi delle principali procedure di navigazione aerea da e per l'aeroporto (avvicinamento, atterraggio, decollo e procedure di uscita), affinché non vi siano rischi nelle fasi più delicate, sia per la eventuale presenza di ostacoli, sia per le limitazioni che potrebbero insorgere per la vicinanza allo scalo in esame di altre infrastrutture civili e/o militari;
- la valutazione della necessità di impianti per la navigazione aerea;
- l'analisi della compatibilità con il territorio, sia urbanistica che ambientale.

Per gli aeroporti già aperti al traffico aereo commerciale, le procedure aeronautiche sono già codificate e non è quindi necessaria la fase preventiva.

Le fasi secondo cui è articolata la procedura sono le seguenti:

- presentazione della domanda ed avvio del procedimento;
- prima riunione di certificazione;
- esecuzione degli accertamenti;
- certificazione.

La domanda per l'ottenimento del Certificato dell'aeroporto, firmata dall'Accountable Manager proposto dal gestore, corredata dal manuale di aeroporto, da una mappa che mostri l'ubicazione ed i confini dell'aeroporto e dalla documentazione attinente le procedure per la navigazione (decollo ed avvicinamento), è inoltrata dal Gestore alla Direzione Generale – Dipartimento Sicurezza – Area Infrastrutture Aeroportuali (AIA) e per conoscenza alla Direzione Circoscrizionale competente.

Su richiesta dell'ENAC il gestore dovrà inoltre fornire tutti i dati sulle rilevazioni, tabelle, profili, sezioni, prove della portanza delle infrastrutture di volo e delle aree più significative ad esse circostanti.

Qualora la documentazione fosse giudicata incompleta, l'Area Infrastrutture Aeroportuali ne da comunicazione al Gestore al fine di ottenere le integrazioni necessarie per l'avvio del procedimento.

All'interno del Dipartimento Sicurezza - Area Infrastrutture Aeroportuali, il Servizio Operatività cui è attribuito il processo di certificazione, assicura il coordinamento dell'attività dei Team di certificazione e la supervisione del processo.

L'Area Infrastrutture Aeroportuali, dalla quale dipende il Servizio Operatività, assicura il coordinamento con gli altri Servizi ed Uffici dell'Area.

Il Dipartimento Sicurezza garantisce il supporto delle strutture del Dipartimento stesso, interessate dal processo di certificazione ed estranee all'Area Infrastrutture Aeroportuali.

7.2 Prima riunione di certificazione

Il Team di certificazione incaricato da AIA, procederà ad una generale valutazione delle documentazioni al fine di poter organizzare la prima riunione di certificazione.

Nel corso di questa prima riunione, alla quale dovrà partecipare l'Accountable Manager ed i Post Holders del Gestore, il Team di certificazione definirà il programma di certificazione concordandone la tempistica con il Gestore.



Il Gestore renderà note, ove già disponibili, le modalità con cui intende fornire le evidenze della conformità ai requisiti e il tipo di supporto per gli accertamenti dell'ENAC.

Qualora il gestore abbia già attuato un proprio piano di verifiche per valutare la rispondenza della propria organizzazione e delle attività ai requisiti regolamentari, è opportuno che renda noto al Team ENAC i risultati di questa attività affinché se ne possa tener conto durante l'iter certificativo.

7.3 Svolgimento degli accertamenti

Gli accertamenti e le riunioni eseguite nel corso del procedimento certificativo, saranno sempre formalizzate, i relativi documenti saranno depositati come atti propedeutici alla certificazione.

A discrezione del Team, gli accertamenti potranno essere condotti collegialmente o meno dai componenti del Team stesso, secondo una logica di competenze professionali.

Ove ritenuto opportuno, prima della riunione finale di certificazione, il Team potrà richiedere la convocazione di altre riunioni plenarie di certificazione, intese ad approfondire questioni di particolare rilevanza.

7.4 Gestione delle problematiche e dei rilievi emersi durante gli accertamenti

Le problematiche e le divergenze interpretative dei requisiti di natura tecnica scaturite nel corso degli accertamenti sono riferite al Dipartimento Sicurezza – Area Infrastrutture Aeroportuali – Servizio Operatività; interpretazioni applicative sono emanate dal Dipartimento Sicurezza con il supporto del Servizio Normativa Tecnica.

I rilievi riscontrati nel corso degli accertamenti sono classificati secondo livelli; nella Appendice 3 sono riportati i criteri di classificazione degli stessi.

Il rilascio della Certificazione può avvenire solo dopo la conclusione delle azioni correttive relative a tutti i rilievi di livello 1.

E' possibile che alcuni rilievi di livello 2 possano rimanere aperti, purché il gestore abbia sviluppato ed attivato un piano di azioni correttive accettabile dall'ENAC. I rilievi di livello 2 devono essere risolti entro un periodo massimo di 6 mesi.

Può verificarsi il caso che alcuni requisiti non siano soddisfatti, in tutto o in parte, e che i tempi per stabilire la conformità regolamentare eccedano i 6 mesi. Tale situazione tende a verificarsi soprattutto per i casi di adeguamento delle infrastrutture ed impianti, ove i tempi di progettazione delle modifiche da introdurre, di appalto e di realizzazione delle opere comportano inevitabilmente tempistiche di più ampio respiro. In tali casi le difformità riscontrate sono gestite quali esenzioni temporanee in fase di prima applicazione del requisito, secondo le esistenti e consolidate procedure ENAC.

Per tutti i casi in cui vi sia una non conformità rilevata ed oggetto di un piano di rientro nel tempo, devono comunque essere stabilite le condizioni e/o limitazioni con cui viene garantita la continuità delle operazioni. Tali condizioni e/o limitazioni, proposte dal gestore, devono essere accettabili per l'ENAC.

7.5 Fase conclusiva

Al termine degli accertamenti il team produrrà una dettagliata relazione sulla base della quale sarà convocata dal Dipartimento Sicurezza – Area Infrastrutture Aeroportuali la riunione finale di certificazione alla quale parteciperanno l'Accountable Manager ed i Post Holders del Gestore. In questa occasione il team presenterà l'attività certificativa condotta e contestualmente il Servizio Operatività Aeroportuale, a seguito dell'istruttoria degli atti, riassumerà gli esiti complessivi del procedimento con il quadro dei rilievi relativi alle non conformità riscontrate dal team, integrato da



altri eventuali rilievi ed osservazioni nati nel corso dell'istruttoria. Altresì viene concordato con il gestore il programma delle azioni correttive con evidenza dello stato di soddisfacimento delle stesse, inclusi i tempi e le modalità attuative, e quant'altro ritenuto opportuno.

Sulla base della positiva conclusione di questa riunione, su proposta del Team e di AIA, il Dipartimento Sicurezza emette il certificato dell'aeroporto a firma del Capo Dipartimento.

L'originale del documento sarà inviato al Gestore, ed in copia alla Direzione Circostrizionale.

Qualora non vi siano le condizioni per il rilascio della certificazione, il Dipartimento Sicurezza, formalizzerà, con giustificate motivazioni, tale decisione al gestore. Nel provvedimento saranno altresì fornite al gestore indicazioni in merito alla adozione di misure tecniche e/o operative, necessarie per stabilire la conformità agli standard fissati nel Regolamento necessarie per il conseguimento della certificazione.

Ai procedimenti di certificazione degli aeroporti sono applicabili le previsioni del regolamento delle tariffe dell'ENAC relative alla fatturazione delle prestazioni professionali (diritti e spese) connesse alla attività di certificazione.

8. CERTIFICATO E PORTATA DELLA CERTIFICAZIONE

Il Certificato è rilasciato dall'ENAC con numerazione progressiva dedicata al settore aeroportuale e riporta i dati essenziali per la identificazione dell'aeroporto, del gestore e dei requisiti di riferimento in base ai quali è stata stabilita la conformità. Variazioni dei dati riportati nel Certificato comportano l'emissione di una revisione del Certificato. Il Certificato non è trasferibile. Ad esclusione dei cambiamenti nella forma giuridica della società di gestione, le variazioni della ragione sociale del gestore comportano la emissione di un nuovo Certificato.

Il Certificato definisce inoltre la portata della certificazione, ovvero l'insieme delle caratteristiche fisiche e funzionali nonché prestazionali dell'aeroporto e dei suoi impianti e sistemi che determinano l'operatività dell'aeroporto stesso. A tale scopo è completato da una Specifica delle Abilitazioni nella quale sono riportate dette caratteristiche, ed in particolare:

- il numero delle piste ed il loro orientamento, il codice alfanumerico di riferimento, le distanze dichiarate TORA, TODA, ASDA, LDA, le dimensioni della RESA;
- la categoria di operazioni in bassa visibilità riconosciuta e le condizioni per decolli in bassa visibilità (LVTO);
- le caratteristiche del servizio antincendio, categoria attribuita all'aeroporto e fornitore.

La Specifica delle Abilitazioni riporta altresì eventuali esenzioni a singoli requisiti e condizioni per il mantenimento del Certificato dell'aeroporto.

La validità temporale della certificazione, fissata in tre anni dal regolamento, è esplicitata sulla Specifica delle Abilitazioni che riporta i periodi di validità del certificato, inclusi i dati relativi ai rinnovi successivi al rilascio.

Variazioni dei dati riportati nella Specifica comportano l'emissione di una revisione della stessa.

9. SORVEGLIANZA E RINNOVO

La certificazione di un aeroporto è assoggettata a rinnovo triennale. Tale rinnovo avviene sulla base della favorevole valutazione dei risultati dell'attività di sorveglianza sviluppata nel corso del triennio. Per accertare la continua rispondenza delle infrastrutture e del gestore ai requisiti del Regolamento, l'ENAC instaura e sviluppa un sistema di sorveglianza costituito da attività di verifica pianificate e da attività correnti.

Oltre alla attività di vigilanza ordinaria effettuata dalle strutture centrali e periferiche dell'ENAC vengono quindi effettuate ispezioni cadenzate, utilizzando tecniche di auditing, programmate all'inizio di ogni anno e di cui sarà redatto rapporto, per accertare che le condizioni



operative delle infrastrutture siano soddisfacenti rispetto ai requisiti di cui al Regolamento ed ai livelli di traffico realizzati.

Eventuali azioni correttive relative a carenze emerse nel corso dell'attività di sorveglianza, devono essere completate o gestite secondo un programma approvato.

Potranno altresì essere effettuate ispezioni straordinarie ogni qual volta l'ENAC ne ravvisi l'opportunità.

10. MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE

10.1 Esercizio delle attività operative e di manutenzione

Il gestore provvede al monitoraggio continuo dello stato delle infrastrutture, nonché alla manutenzione delle stesse per assicurarne l'efficienza delle prestazioni d'uso. I programmi di manutenzione di infrastrutture ed impianti devono tener conto degli specifici aspetti tecnici e del tipo di uso, devono inoltre contenere la frequenza e le modalità con cui viene effettuato l'intervento di manutenzione.

Al verificarsi di condizioni ed eventi che influenzano le prestazioni delle infrastrutture e/o il corretto esercizio operativo, le figure responsabili (come individuate nel manuale di aeroporto in riferimento alle linee guida della presente circolare), devono coordinarsi con gli Enti interessati (ENAC, ENAV, VV.F, ecc..) per assicurare oltre alla necessaria e rapida informazione, anche la assunzione delle determinazioni attinenti la sicurezza operativa.

Nell'esercizio delle prerogative derivanti dalla certificazione, il gestore fornisce all'ENAC evidenza del proprio operato e rende disponibili o facilmente accessibili le informazioni o i dati che l'ENAC ritiene necessari per acquisire gli elementi utili alle proprie determinazioni. Nel corso delle attività di sorveglianza e durante le verifiche ispettive si può verificare il caso che dati ed informazioni relativi alle attività controllate abbiano carattere di confidenzialità o siano riservati per l'organizzazione del gestore o per le sue attività aziendali.

L'uso di queste informazioni e dei dati assunti nel corso degli accertamenti da parte del personale dell'ENAC è strettamente limitato ai compiti istituzionali.

Qualora, successivamente al rilascio della certificazione, vengano eseguite nuove infrastrutture e/o impianti, che rientrano nella tipologia delle opere oggetto di certificazione, e/o vengano potenziati quelli esistenti, il gestore dovrà richiedere all'ENAC la modifica della certificazione, affinché sia verificata la conformità al Regolamento delle nuove realizzazioni.

È obbligo al gestore richiedere l'emissione dei NOTAM necessari in fase di realizzazione delle opere, per la massima diffusione di eventuali restrizioni operative, nonché di attivare la procedura per l'aggiornamento nelle pubblicazioni ufficiali.

10.2 Sanzioni

Qualora nel corso delle attività di sorveglianza, o a seguito di verifiche ispettive straordinarie, fossero rilevate non conformità gravi classificabili quali rilievi di livello 1, in relazione alla loro rilevanza ed al tipo di impatto sulle attività certificate (infrastrutture, impianti, sistemi ed operazioni), l'ENAC può emettere provvedimento restrittivi sulla certificazione. Detti provvedimenti possono essere di limitazione di una o più attività, di sospensione del certificato o di parte di esso o di revoca.

Le procedure per l'attivazione dei provvedimenti restrittivi sono stabilite da apposita circolare nel rispetto delle condizioni di trasparenza del procedimento, avendo a riguardo le esigenze di tempestività dell'azione amministrativa dell'ENAC a tutela della sicurezza.

In relazione alla tipologia dell'infrazione interessata o del tipo di carenza riscontrata, potranno essere attivate anche procedure sanzionatorie di natura pecuniaria, ove esse siano applicabili sulla base della concessione o dalle leggi in vigore.



11. DECORRENZA

La presente Circolare entra in vigore dalla data di emissione ed è applicabile agli eventuali procedimenti in corso.

Il Direttore Generale
Com.te Silvano Manera

Allegati: - Appendice 1 – Verifiche funzionali
- Appendice 2 – Criteri per la classificazione dei rilievi



APPENDICE 1

Verifiche funzionali

Ferma restando l'attività dei controlli quotidiani sulle infrastrutture ed impianti (ispezioni giornaliere), il gestore effettuerà ispezioni programmate con cadenza da definire in relazione all'uso o alle condizioni dello specifico aeroporto, con obbligo di rapporto secondo uno schema di successiva indicazione da parte di ENAC, che riguarderanno:

1. condizioni superficiali e assenza di oggetti e materiali di
 - pista/e di volo
 - shoulders pista
 - strips della pista
 - zone RESA della pista
 - stopways e clearways
 - taxiway(s)
 - shoulders taxiway(s)
 - taxiway strips
 - piazzali
 - reti di drenaggio e smaltimento acque meteoriche,
2. presenza di ostacoli nelle superfici di rispetto all'interno ed esterno dell'aeroporto,
3. funzionalità degli impianti visivi luminosi (AVL)
 - luci di pista e taxiway
 - luci di avvicinamento (ALS)
 - PAPI/APAPI o T-VASIS/AT-VASIS
 - Illuminazione piazzali
 - Luci segnalazione ostacoli
 - sistema di aiuto visivo per l'attracco dell'aeromobile al loading bridge,
4. sistemi di continuità assoluta (UPS),
5. indicatori di direzione del vento,
6. illuminazione degli indicatori di direzione del vento,
7. segnaletica orizzontale e (markers),
8. segnaletica verticale nelle aree di movimento,
9. tie-down points for aircraft,
10. ground earthing points,
11. impianti ed apparecchiature per il soccorso e l'antincendio,
12. dotazioni e strumentazioni per la valutazione delle prestazioni e grado di efficienza delle infrastrutture aeroportuali (friction level tester),
13. attrezzature per la pulizia delle pavimentazioni e sgombrò neve,
14. equipaggiamenti per la rimozione velivoli guasti,
15. sistemi di protezione dalla fauna selvatica,
16. apparecchiature per comunicazione radio,
17. presenza di luci non aeronautiche di disturbo alla navigazione aerea,
18. impianti di rifornimento carburante.



Per ognuna delle voci su elencate dovrà essere riportata la specifica delle verifiche nel manuale di aeroporto.

Per le aree air side dovrà comunque prevedersi una ispezione quotidiana ed ispezioni aggiuntive, minimo quotidiane, nel caso di:

- incidente ed eventi imprevisti,
- in caso di apertura cantieri interni ed esterni all'aeroporto, ma in aree contigue,
- eventi che possono incidere sulla sicurezza.

I rapporti delle ispezioni dovranno essere conservati per almeno 5 anni.



APPENDICE 2

Criteri per la classificazione dei rilievi

Nel presente allegato sono riportati criteri per la classificazione dei rilievi riscontrati nel corso dei processi di rilascio delle certificazioni degli aeroporti e durante le attività di sorveglianza dell'ENAC. I rilievi sono classificati in 2 livelli:

- **Rilievi di livello 1.** - Sono classificati di livello 1 i rilievi relativi a non conformità ai requisiti del Regolamento che abbassano gli standard di gestione dell'aeroporto, delle infrastrutture e delle operazioni aeroportuali, e che possono avere effetti negativi sulla sicurezza delle operazioni.
Inoltre è considerato rilievo di livello 1:
 - il non consentire all'ENAC di accedere ai locali di lavoro, documentazione, dati e quant'altro oggetto di certificazione, al fine di condurre i propri accertamenti,
 - la mancata eliminazione di rilievi di livello 2 entro le tempistiche autorizzate dall'ENAC.
- **Rilievi di livello 2.** - Sono classificati di livello 2 i rilievi relativi a non conformità ai requisiti del Regolamento non rientranti nella definizione di "rilievo di livello 1".
- **Osservazioni** - Possono essere segnalate al gestore osservazioni circa i metodi utilizzati per ottenere la conformità ai requisiti regolamentari. Esse non individuano condizioni di non conformità ai requisiti stessi ma tendono ad indicare situazioni di marginalità o possibili future criticità.