

Le Linee Guida contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle Linee Guida (LG) non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo da esse come risultante ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

METODI DI RISPONDENZA ALTERNATIVI (ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE) AGLI AMC EMANATI DALL'EASA PER IL DOMINIO DEGLI AEROPORTI

SVILUPPATA ED EMESSA DALLA DIREZIONE CENTRALE REGOLAZIONE AEREA

Indice

Riferimenti Regolamentari

Applicabilita'

Glossario

1. PREMESSA E SCOPO

2. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE UTILIZZATI DALL'ENAC (AR)

3. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE UTILIZZATI DAL GESTORE (OR/OPS)

4. CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT

5. ALLEGATI

Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
Regolamento (CE) 216/2008		
Regolamento (CE) n. 1108/2009		
Regolamento (UE) n. 139/2014		
e correlati Acceptable Means of Compliance (AMC) e Guidance Material (GM)		

APPLICABILITÀ	
APT	Gestori Aeroportuali
ATM	N.A.
EAL	N.A.
LIC	N.A.
MED	N.A.
NAV	N.A.
OPV	N.A.
SEC	N.A.

GLOSSARIO

AltMoC (Alternative Means of Compliance)

CB (Certification Basis)

CS (Certification Specification)

DAAD (Deviation Acceptance and Action Document)

ELoS (Equivalent Level of Safety)

SC (Special Condition)

1. PREMESSA E SCOPO

Con il Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, - comunemente denominato “Regolamento basico” (BR, Basic Regulation) -, recante regole comuni nel settore dell’aviazione civile e che ha istituito l’Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), gli Stati Membri dell’Unione Europea sono obbligati ad adottare regole comuni nel settore dell’aviazione civile aventi come scopo il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza e compatibilità ambientale nonché il libero scambio di merci, prodotti e servizi.

L’emendamento, introdotto dal successivo Regolamento (CE) n. 1108/2009, ha ampliato le competenze dell’European Aviation Safety Agency (EASA), inglobando anche i domini degli aeroporti e dell’*Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS)* nell’European Aviation Safety Regulatory System.

Il richiamato Regolamento (CE) n. 216, nel definire gli obiettivi da perseguire (Essential Requirements - ERs) contenuti, per quanto riguarda il dominio degli aeroporti, nell’Annex Va (Essential Requirements for aerodromes) e, per quanto applicabile, nell’Annex Vb (Essential Requirements for ATM/ANS and Air Traffic controllers), ha stabilito che le modalità attuative dello stesso vengano dettagliate in “Regolamenti di attuazione” (Implementing Rules – IRs).

Con il Regolamento (UE) n. 139 del 12 febbraio 2014 (G.U. dell’Unione Europea L. 44 del 14 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014, la Commissione Europea ha adottato e pubblicato il *Regolamento di attuazione* (IRs) del sopra richiamato Regolamento Basico.

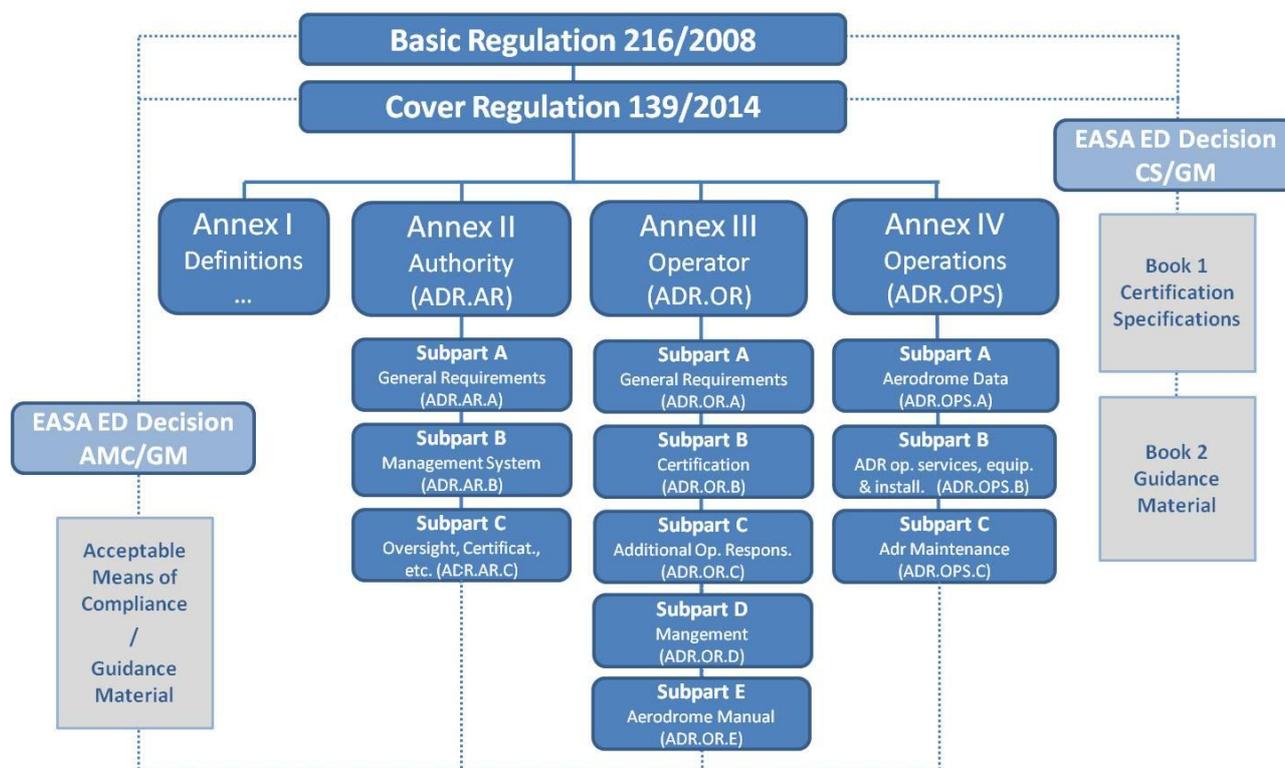
I destinatari del Regolamento, direttamente applicabile, sono:

- gli Stati Membri,
- le competenti Autorità dell’Aviazione Civile (NAA) per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti certificati,
- gli Aeroporti (Aerodromes) che rientrano nell’applicabilità di cui all’art. 4 comma 3a del Regolamento Basico,
- i relativi Gestori (Aerodrome Operators),

che, ai fini della complessiva transizione alla nuova regolamentazione europea, dovranno assicurarne la rispondenza entro il **31 dicembre 2017** (Art. 11 “Entrata in vigore e applicazione”).

Il Regolamento (UE) n. 139/2014 è costituito da una serie di articoli (Cover Regulation artt. 1-11) destinati agli Stati Membri e da una serie di Implementing Rules - IRs, raccolte in tre distinte Parti e denominate rispettivamente:

- Part ADR.**AR** (Part **A**uthority **R**equirements, per le competenti Autorità);
- Part ADR.**OR** (Part **O**rganisation **R**equirements, per i Gestori aeroportuali);
- Part ADR.**OPS** (Part **O**perations **R**equirements, per le Operazioni aeroportuali).



Scopo delle presenti Linee Guida è fornire ai Gestori Aeroportuali un orientamento per la gestione degli Alternative Means of Compliance (AltMoC) utilizzati per dimostrare la conformità alle diverse Parti del Regolamento (UE) n. 139/2014, in alternativa ai corrispondenti AMC pubblicati dall’EASA.

Come noto, ai sensi dell’art. 6 del Regolamento (UE) n. 139/2014, ai fini della certificazione dell’aeroporto o della conversione del certificato di aeroporto è necessario che il Gestore dimostri - oltre alla conformità delle infrastrutture e degli impianti dell’aeroporto rispetto alla Certification Basis (CB), elaborata a partire dalle Certification Specification (CS) emanate dall’EASA - anche la conformità dell’organizzazione e delle operazioni ai requisiti stabiliti dal Regolamento Basico (Reg. (CE) n. 216/2008) ed alle sue regole di implementazione (Reg. (UE) n. 139/2014 - Annessi III e IV - rispettivamente Parti OR e OPS), e nel caso di conversione quando esse siano diverse dai requisiti nazionali in base ai quali l’attuale certificato è stato rilasciato (certificato nazionale).

Anche le competenti Autorità Nazionali dell’Aviazione Civile (NAA) sono chiamate ad conformarsi alle disposizioni contenute nel Regolamento Basico e nell’Annesso II del Regolamento (UE) n. 139/2014 e ai sensi del punto e) della IR ADR.AR.A.015 la stessa Autorità può utilizzare metodi alternativi di rispondenza (AltMoC).

L’Annesso II - ADR.AR.A.015 (Means of compliance) - stabilisce che, al fine di dimostrare la conformità al Regolamento Basico ed alle sue Implementing Rules, possono essere utilizzati gli Acceptable Means of Compliance (AMC) che sono standard tecnici non vincolanti adottati dall’EASA; l’applicazione degli AMC emanati dall’EASA garantisce la conformità ai relativi requisiti comunitari regolamentari.

E' comunque ammessa la possibilità di utilizzare metodi alternativi di rispondenza (Alternative Means of Compliance - AltMoC) ovvero metodi diversi dagli AMC adottati dall'EASA.

Gli Alternative Means of Compliance (AltMoC) possono essere utilizzati anche quali *nuovi metodi per stabilire la conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per le quali non sono stati adottati dall'Agenzia metodi accettabili di rispondenza corrispondenti.*

Le procedure per la gestione degli AltMoC eventualmente utilizzati dai Gestori o dall'ENAC (vedasi fig. 1 Flow Chart) sono riportate, in dettaglio, nei paragrafi che seguono.

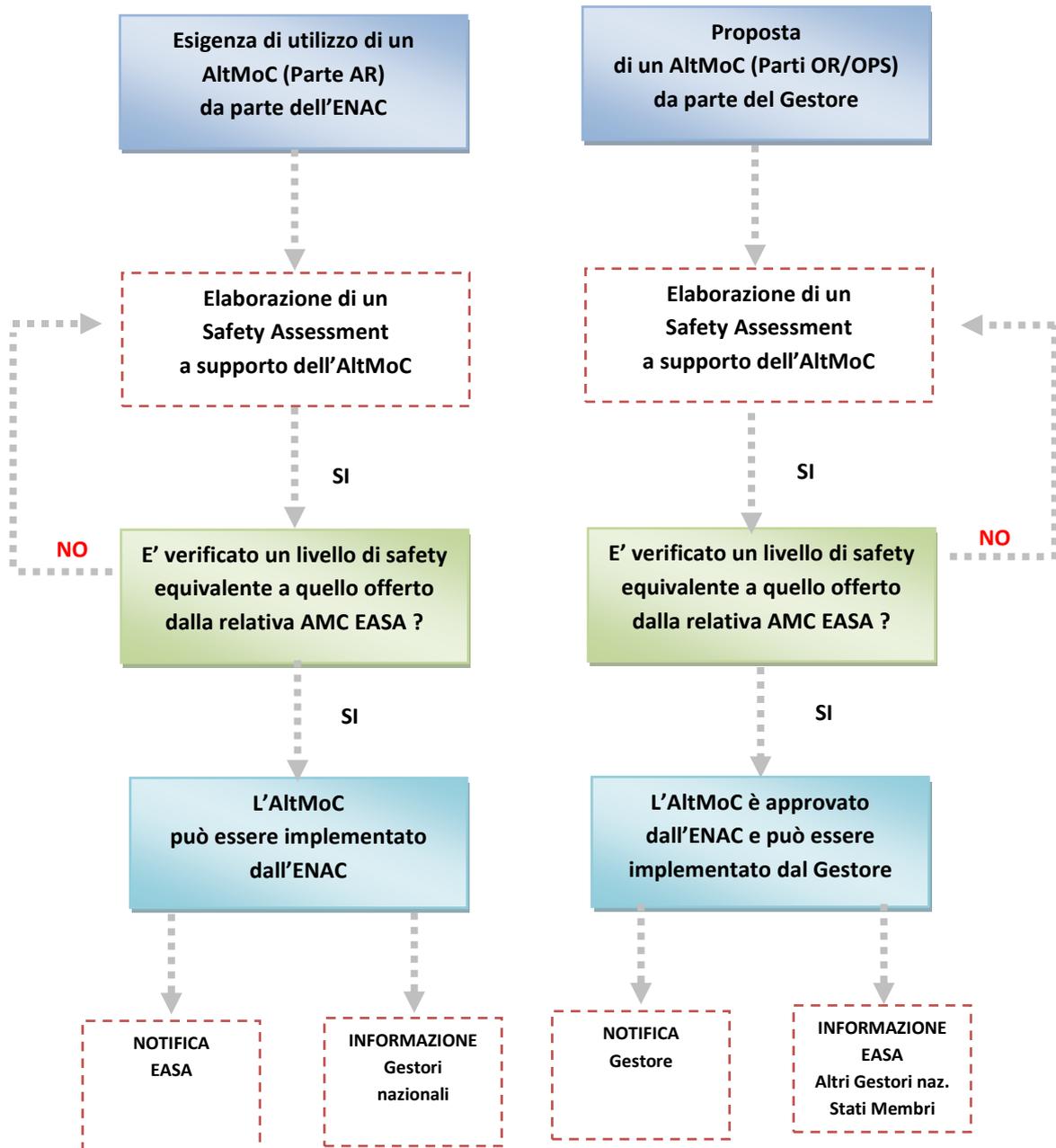


Fig. 1 - Flow Chart per la gestione delle deviazioni dalle AMC

2. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE UTILIZZATI DALL’ENAC (AR)

2.1. Premessa

Ai sensi dell’art. 1 del Regolamento (UE) n. 139/2014, l’ENAC è tenuta a conformarsi alle disposizioni dell’Annesso II (Parte AR - Authority Requirements) del Regolamento stesso; a tal fine, l’ENAC può utilizzare i metodi di rispondenza accettabili (Acceptable Means of Compliance - AMC) emanati dall’EASA ovvero metodi differenti di rispondenza che costituiscono pertanto Alternative Means of Compliance (AltMoC).

2.2. Utilizzo di un AltMoC

Qualora non risulti possibile avvalersi di uno specifico AMC emanato dall’EASA, al fine di dimostrare la conformità ad un determinato requisito del Regolamento Basico e del Regolamento (UE) n. 139/2014 (Annesso II Part - AR), la Direzione interessata contribuisce ad individuare il possibile metodo alternativo di rispondenza (AltMoC) e lo propone alla Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

La proposta di AltMoC deve essere supportata da una valutazione che dimostri la conformità al requisito per il quale si propone l’AltMoC, gli eventuali punti di scostamento dall’AMC pubblicato da EASA e le eventuali misure compensative identificate; tale valutazione deve essere effettuata con metodologie di *Risk Assessment* per identificare le aree di criticità in relazione al processo coinvolto ed i relativi eventuali metodi compensativi predisposti.

Il risultato della valutazione deve dimostrare che l’AltMoC proposto è in grado di assicurare la rispondenza al corrispondente requisito ovvero un livello di sicurezza equivalente a quello che può essere ottenuto con l’utilizzo dell’AMC pubblicato da EASA per il requisito stesso.

2.3. Approvazione degli AltMoC

La valutazione degli AltMoC utilizzati dall’ENAC al fine di dimostrare la conformità all’Annesso II del Regolamento (UE) n. 139/2014, è effettuata dalla Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo che - mediante proprio personale adeguatamente qualificato per l’assessment degli AltMoc - e di concerto con eventuali altre Direzioni interessate laddove ritenuto necessario, ne valuta l’ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento stesso, nonché a quanto previsto nelle presenti Linee Guida.

Nel decidere in merito all’AltMoC, la Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo considera le finalità del relativo AMC EASA, al fine di valutare se la proposta sia coerente con esse e garantisca un livello equivalente di safety.

In esito alla valutazione positiva da parte della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo, la Direzione Centrale Regolazione Aerea provvede ad approvare l’AltMoC.

A seguito dell’approvazione, la struttura competente provvede ad inviare notifica all’EASA; la notifica conterrà una descrizione completa degli AltMoC, incluse eventuali revisioni delle procedure, nonché l’assessment che dimostri che le relative Implementing Rules sono soddisfatte.

L’ENAC rende inoltre disponibile la relativa informazione ai Gestori operanti sul territorio nazionale.

Gli AltMoC utilizzati da un’altra Authority possono essere utilizzati dall’ENAC solo a seguito di una nuova specifica valutazione secondo quanto sopra indicato (in accordo ai contenuti della ADR.AR.A.015 (d) and (e)).

2.4. Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (EU) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (a) (7), la documentazione inerente a eventuali AltMoC relativi agli Authority Requirements è conservata a cura della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo.

Tutti gli AltMoC sono numerati, a cura della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo, in accordo al seguente criterio: AltMoC_ENAC.APT.[Numero progressivo dell’AltMoC per il Dominio Aeroporti]; es.: “AltMoC_ENAC.APT.001”.

La documentazione in oggetto è conservata per almeno 5 anni¹ dall’approvazione.

2.5. Modulistica

Ai fini della notifica all’EASA di un AltMoC Parte AR, si utilizza l’apposita modulistica predisposta dall’Agenzia e disponibile sul sito internet della stessa.

Il modello da utilizzare per l’informazione da fornire ai Gestori nazionali è riportato in Allegato 1.

¹ Cfr. ADR.AR.B.020 - Record keeping

3. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE UTILIZZATI DAL GESTORE (OR/OPS)

3.1. Premessa

Ai sensi dell'art. 1 del Regolamento (UE) n. 139/2014, ai fini della Certificazione o della conversione del Certificato di aeroporto, il Gestore deve assicurare la conformità alle disposizioni del Regolamento Basico e delle sue Implementing Rules, ed in particolare alle disposizioni contenute negli Annessi III e IV del Regolamento (UE) n. 139/2014 (Parti OR e OPS); a tal fine, il Gestore può utilizzare i metodi di rispondenza accettabili (Acceptable Means of Compliance - AMC) emanati dall'EASA ovvero metodi differenti di rispondenza che costituiscono pertanto Alternative Means of Compliance (AltMoC).

3.2. Proposta di AltMoC

Al fine di garantire la conformità al Regolamento Basico ed alle sue Implementing Rules, laddove non risulti possibile utilizzare uno specifico AMC, il Gestore può individuare eventuali AltMoC.

In tal caso è richiesto che il Gestore proponga all'ENAC una descrizione dell'AltMoC, incluse le eventuali revisioni ai Manuali che siano necessarie, ed un assessment che dimostri in quale modo le Implementing Rules sono soddisfatte.

La documentazione relativa è trasmessa alla Direzione Operazioni competente, nell'ambito del processo di certificazione (o conversione) ovvero nel caso di richiesta di valutazione di eventuali modifiche significative (*change requiring prior approval*), ed è normalmente corredata da:

- una Relazione che illustri l'AltMoC in relazione ai relativi Implementing Rules ed AMC,
- un Assessment, sottoscritto dal Safety Manager, che dimostri che l'AltMoC soddisfa lo scopo della relativa Implementing Rules e garantisce un livello di safety equivalente a quello associato al relativo AMC adottato dall'EASA,
- il Modello Allegato 2, sottoscritto dall'Accountable Manager e dal Compliance Monitoring Manager,
- ogni altro documento ritenuto utile dal Gestore o richiesto da ENAC.

Gli AltMoC possono altresì essere proposti nell'ambito delle richieste di approvazione delle modifiche significative (*change requiring prior approval*) sottoposte dal Gestore in accordo a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 - Annesso III ADR.OR.B.040 (cfr. ADR.AR.C.040); in tal caso il Gestore, nel richiedere ad ENAC l'approvazione della modifica, trasmetterà la documentazione necessaria alla valutazione dell'AltMoC.

L'uso di AltMoC è comunque, in quanto tale, da considerarsi modifica significativa.

3.3. Approvazione degli AltMoC

Gli AltMoC possono essere implementati dal Gestore solo dopo aver ricevuto la formale approvazione da parte dell'ENAC².

La valutazione preliminare di eventuali AltMoC è effettuata dalla Direzione Operazioni competente che, tramite il Team di Certificazione/Sorveglianza - e comunque mediante proprio personale adeguatamente qualificato per l'assessment degli AltMoc - ne valuta l'ammissibilità in relazione alle motivazioni addotte, alle previsioni del Regolamento (UE) n. 139/2014, ai correlati AMC/GM e alle presenti linee guida e formula un proprio parere, sulla base della documentazione presentata dal Gestore.

In particolare, nella valutazione della proposta, è opportuno considerare la finalità della relativa Implementing Rule, al fine di verificare che la stessa sia soddisfatta e che il mezzo di rispondenza proposto garantisca un livello di safety non inferiore a quello associato alla AMC EASA di cui costituisce alternativa; è inoltre opportuno considerare eventuali relazioni tra la norma (IR) in questione ed altri requisiti al fine di individuare l'eventuale impatto della proposta su altri elementi del sistema.

Al fine di giungere alle proprie determinazioni in merito ad eventuali AltMoC, il Team - oltre ad esaminare la documentazione trasmessa - può richiedere ulteriori documenti ed effettuare ispezioni o audit ad hoc secondo quanto ritenuto appropriato.

Laddove la valutazione preliminare risulti positiva, la Direzione Operazioni trasmette la documentazione prodotta dal Gestore, unitamente al proprio parere, alla Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo che effettua le proprie valutazioni, di concerto con eventuali altre Direzioni interessate laddove ritenuto necessario.

In esito alla valutazione positiva da parte della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo, la Direzione Centrale Regolazione Aerea provvede ad approvare l'AltMoC.

L'esito - positivo o negativo - delle valutazioni o la richiesta di ulteriori chiarimenti sono comunicati da ENAC al Gestore interessato.

A seguito dell'approvazione di un AltMoC, la Direzione Centrale Regolazione Aerea provvede a notificare l'approvazione al Gestore, informando la Direzione Operazioni competente, che emenderà la documentazione relativa al Certificato di Aeroporto laddove necessario.

Al procedimento si applicano i termini previsti dalle disposizioni applicabili ai processi di Certificazione e Sorveglianza.

La Direzione ENAC competente provvede quindi ad informare:

- l'EASA (includendo copie della documentazione pertinente),
- gli altri Stati Membri³,

² In caso contrario, l'ENAC può limitare, sospendere o revocare il Certificato.

³ In conformità ad AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3), le informazioni da fornire agli altri Stati Membri, a seguito dell'approvazione di un AltMoC, comprendono il riferimento dell'Acceptable Means of Compliance (AMC) cui si fornisce un'alternativa, ed alla relative Implementing Rule (indicando anche il/i sub paragrafo/i ove applicabile).

- gli altri Gestori operanti sul territorio nazionale.

Si precisa, infine, che gli AltMoC utilizzati da un Gestore possono essere utilizzati da un altro Gestore solo a seguito di specifica proposta - e conseguente valutazione - secondo quanto sopra indicato (in accordo ai contenuti della IR ADR.AR.A.015 (d) and (e)).

3.4. Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (a) (7), l’ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all’attività di certificazione e sorveglianza che garantisce un’adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni, inclusa la documentazione relativa agli AltMoC.

Tutti gli AltMoC sono numerati, a cura della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo, in accordo al seguente criterio: AltMoC_APT.[Codice ICAO Aeroporto].[Numero progressivo AltMoC riferito all’aeroporto]; es.: “AltMoC_APT.LIRF.001”.

La documentazione in oggetto è conservata a cura della Direzione Operazioni competente e della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo (ognuna per le proprie competenze) per la durata del certificato.

Il Gestore, nell’ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), fatti salvi ulteriori obblighi derivanti dalle disposizioni vigenti, conserverà la documentazione relativa agli AltMoC eventualmente utilizzati per la durata del Certificato⁴.

3.5. Modulistica

Il modello da utilizzare per la proposta di AltMoC da parte del Gestore - e l’accettazione da parte di ENAC - è riportato nell’Allegato 2.

Ai fini dell’informazione ad EASA di un AltMoC Part OR/OPS si utilizza l’apposita modulistica predisposta dall’Agenzia e disponibile sul sito internet della stessa.

Il modello da utilizzare per l’informazione da fornire ai Gestori nazionali ed agli altri Stati membri è riportato in Allegato 3.

⁴ In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Base e delle sue Implementing Rules. Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazione e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

4. CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT

La documentazione di Safety Assurance, elaborata dal Safety Management System del Gestore, al fine di dimostrare un AltMoC, deve identificare l'Implementing Rule che non può essere soddisfatta utilizzando il correlato AMC, la relativa motivazione oggettiva nonché il metodo alternativo di rispondenza al fine di dimostrarne l'equivalenza in termini di safety.

Il Safety Assessment dovrebbe essere sviluppato utilizzando le metodologie raccomandate dalla normativa nazionale ed internazionale sul Safety Management System (SMS), con particolare riferimento al Doc ICAO 9859 3^a ed luglio 2013, già peraltro ampiamente adottate nelle procedure di risk management dei Safety Management System dei Gestori Aeroportuali; a titolo di esempio, si riportano comunque di seguito le tabelle per la valutazione della severità, della probabilità di occorrenza e la matrice di rischio tratte dal suddetto Doc ICAO nonché un esempio di matrice di tollerabilità.

Ai fini della tracciabilità e della conservazione della documentazione di Safety Assurance, si rimanda a quanto previsto in linea generale, nei singoli Manuali, in merito ai criteri di gestione della documentazione afferente al Safety Management System.

<i>Likelihood</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently)	5
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently)	4
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)	3
Improbable	Very unlikely to occur (not known to have occurred)	2
Extremely improbable	Almost inconceivable that the event will occur	1

Tabella di valutazione della Probabilità (fonte: ICAO Doc 9859)

<i>Severity</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Catastrophic	<ul style="list-style-type: none"> — Equipment destroyed — Multiple deaths 	A
Hazardous	<ul style="list-style-type: none"> — A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely — Serious injury — Major equipment damage 	B
Major	<ul style="list-style-type: none"> — A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload or as a result of conditions impairing their efficiency — Serious incident — Injury to persons 	C
Minor	<ul style="list-style-type: none"> — Nuisance — Operating limitations — Use of emergency procedures — Minor incident 	D
Negligible	<ul style="list-style-type: none"> — Few consequences 	E

Tabella di valutazione della Severità (fonte: ICAO Doc 9859)

Risk probability	Risk severity				
	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Matrice di valutazione del Rischio (fonte: ICAO Doc 9859)

Tollerabilità	Indice di valutazione del rischio	Criterio di accettabilità del rischio
NON TOLLERABILE	5A, 5B, 5C 4A, 4B, 3A	Inaccettabile nelle circostanze esistenti: la probabilità e/o la severità delle conseguenze dell’evento è intollerabile. Le attività non possono essere intraprese o proseguite senza interventi di mitigazione che riconducano il rischio (in termini di probabilità e severità) nella zona gialla o verde.
TOLLERABILE	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Accettabile in ragione della mitigazione del rischio: devono essere ricercate misure per mitigare il rischio al livello più basso ragionevolmente possibile (ALARP). L’accettabilità del rischio residuale dopo la mitigazione può richiedere l’intervento decisionale dell’appropriato livello decisionale dell’Ente
ACCETTABILE	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Accettabile: la conseguenza è così improbabile o non abbastanza grave da essere preoccupante; il rischio è accettabile. Tuttavia, è consigliabile la riduzione ulteriore del rischio al livello più basso ragionevolmente praticabile, al fine di minimizzare il rischio di un incidente o inconveniente.

Esempio di matrice di Tollerabilità

5. ALLEGATI

Allegato 1 - Form per l’informativa di AltMoC (AR) ai Gestori aeroportuali nazionali

Allegato 2 - Form per la proposta/approvazione di AltMoC (OR/OPS)

Allegato 3 - Form per l’informativa di AltMoC (OR/OPS) ai Gestori aeroportuali nazionali