



WORKSHOP

Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, 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

**L'implementazione del Regolamento (UE) n. 139/2014:
aspetti di innovazione**

Roma, 4 maggio 2015

Il Regolamento Basico e il Regolamento (EU) n. 139/2014

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 Regolamento Basico (Regolamento (CE) n. 216/2008).

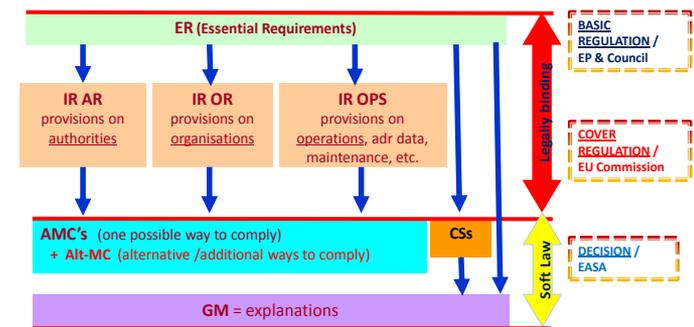
I destinatari del Regolamento (UE) n. 139/2014 sono:

- L'Autorità o le Autorità competenti per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti certificati
- I Gestori aeroportuali
- I Fornitori di servizi di gestione del piazzale (Apron Management Service – AMS)

La nuova Normativa Europea



Struttura/Gerarchia delle norme ADR



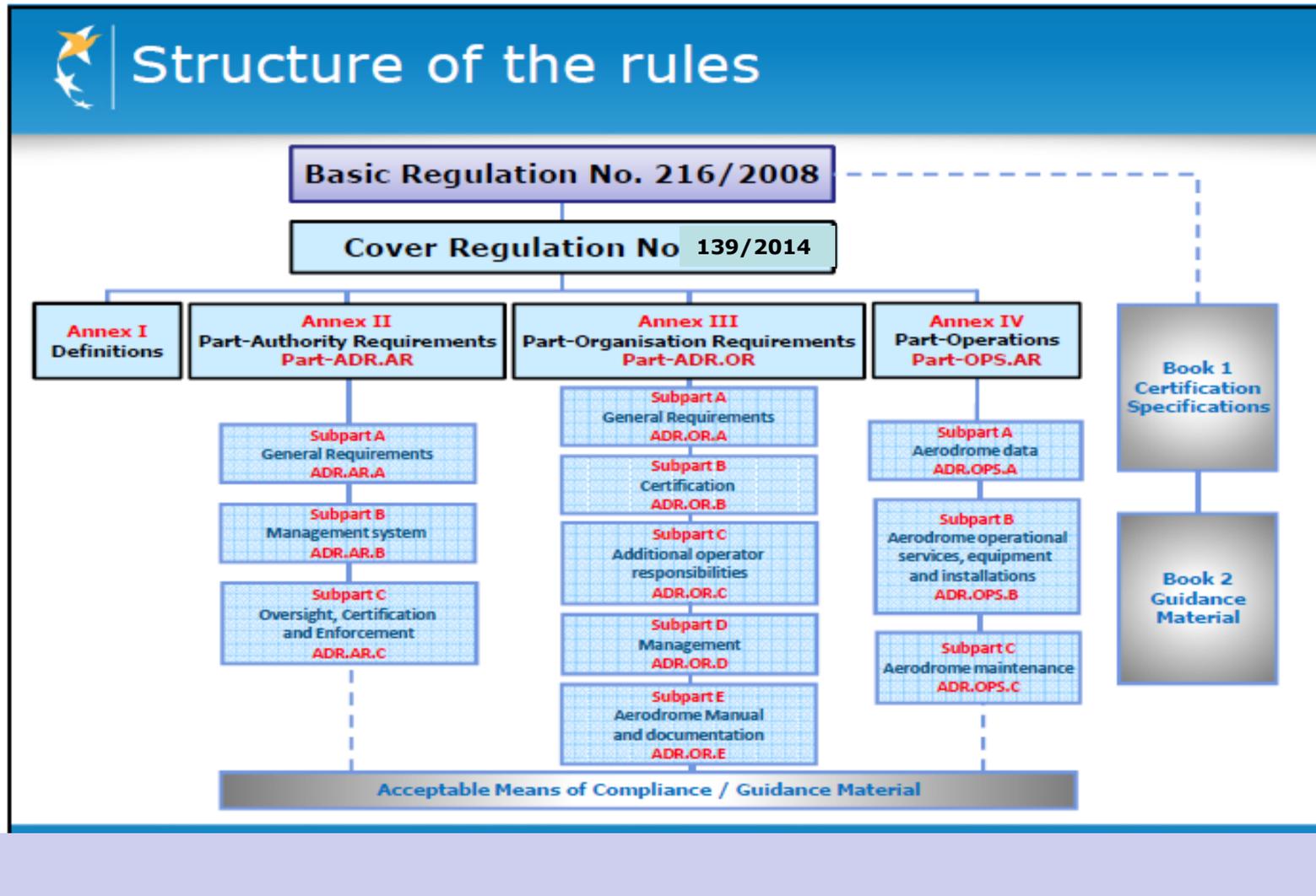
**Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014,
che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli
aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008
del Parlamento europeo e del Consiglio**

Il nuovo Reg. (UE) n. 139/2014 introduce un *articolato* (dall'art. 1 all'art. 11) destinato agli Stati Membri e, in allegato, una *serie di IRs*, raccolte in tre distinte Parti (Parts), denominate rispettivamente:

- Part ADR.**AR** (Part Authority Requirements, per le competenti Autorità dell'Aviazione Civile);
- Part ADR.**OR** (Part Organisation Requirements, per gli Aerodrome Operators);
- Part ADR.**OPS** (Part Operation Requirements, per le Operazioni aeroportuali).

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



Regolamento (UE) n. 139/2014

Ai sensi dell'art. 11 "Entry into force and application" del Regolamento (UE) n. 139/2014, **l'Autorità Competente, i Gestori ed i fornitori dell'AMS** dovranno assicurare la rispondenza alla nuova regolamentazione europea entro il **31 dicembre 2017** (*Transition to EU Rules*).

Le previsioni in tema di AMS, già presenti nel Regolamento (UE) n. 139/2014, saranno applicabili solo con l'entrata in vigore delle norme di attuazione relative alla fornitura dei servizi di gestione del piazzale - Apron Management Service – di emendamento al Reg. n. 139 (Art. 11, comma 5).



ENAC

**Piano di implementazione delle EASA Implementing Rules
nel dominio degli aeroporti**

Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (UE) n. 139/2014 ENAC Road Map

Con l'entrata in vigore della regolamentazione EASA nel dominio degli aeroporti, l'ENAC ha elaborato una Road Map in cui sono state individuate una serie di azioni coordinate e interdisciplinari da porre in essere affinché possa essere assicurata – entro il 31 dicembre 2017 – la compliance dell'intero sistema alla normativa europea.

La Road Map individua 4 macroaree tematiche all'interno delle quali sono state dettagliate le attività che le sostanziano.

Piano di implementazione delle EASA Implementing Rules nel dominio aeroporti

**Piano di implementazione delle
EASA Implementing Rules
nel dominio aeroporti**

ENAC – Italy

Edizione 1
Febbraio 2015

Draft del 27/02/2015

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo
Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti

Revisione 2 del 27.02.2015

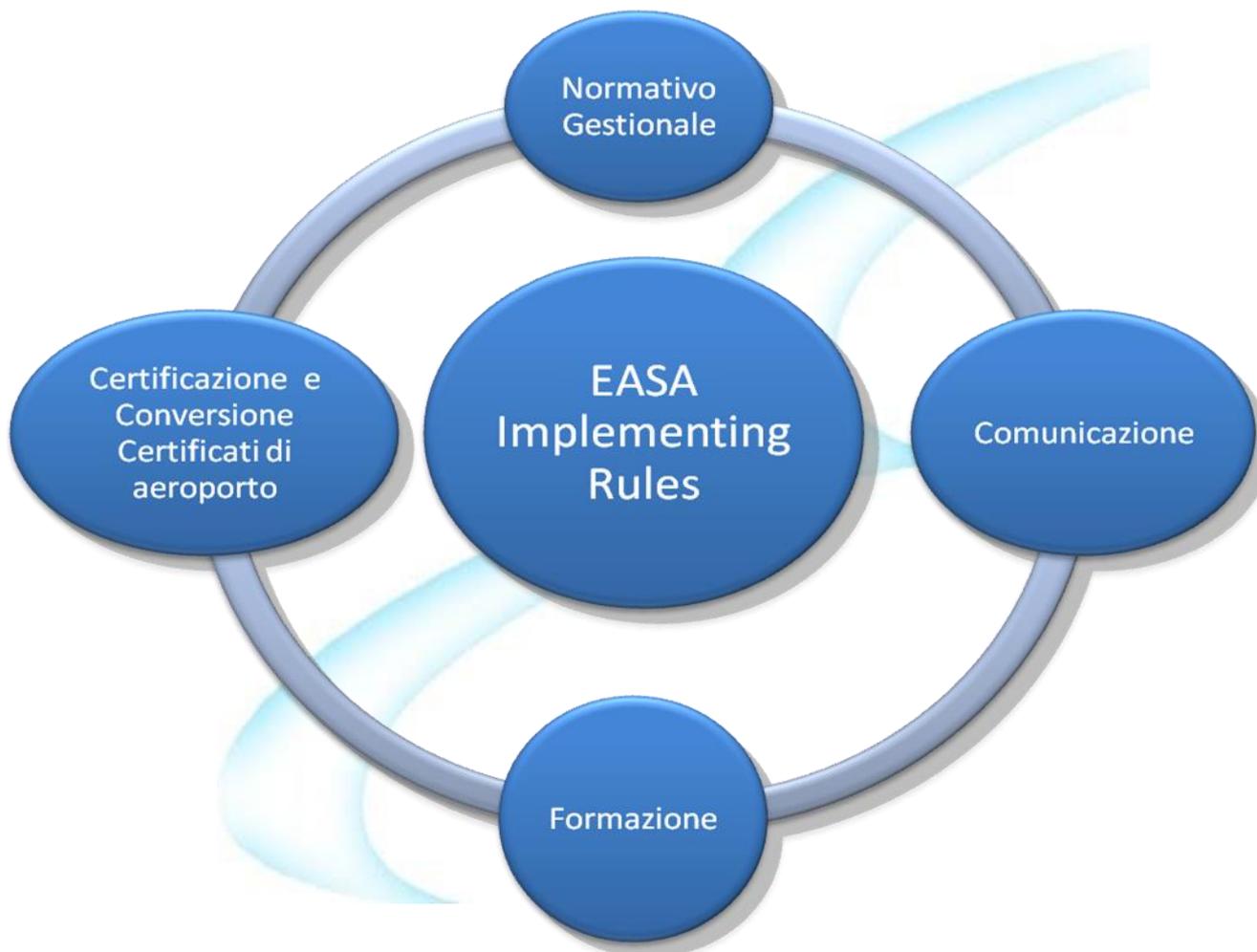


Implementation Plan

EASA Aerodrome Rules

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



Italian airports under EASA scope

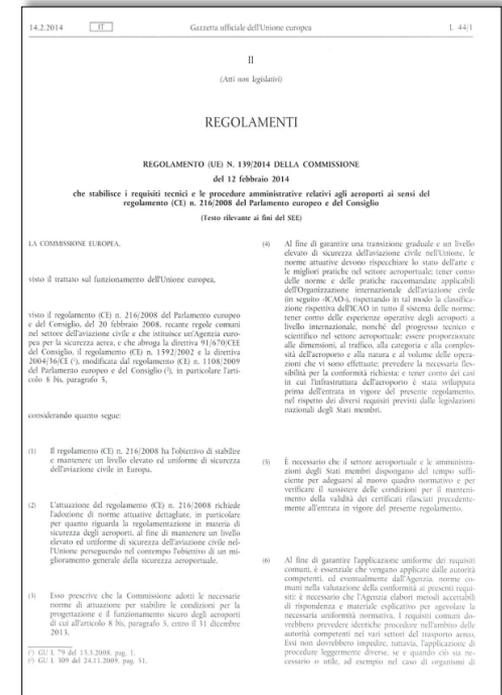
Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (UE) n. 139/2014

Articolo 4

Informazioni all'Agencia europea per la sicurezza aerea

Entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento gli Stati membri comunicano all'Agencia europea per la sicurezza aerea («l'Agencia») i nomi, le sedi, i codici ICAO degli aeroporti e i nomi dei gestori degli aeroporti, nonché il numero di movimenti di passeggeri e merci degli aeroporti a cui si applicano le disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008 e del presente regolamento.



Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea

L'art. 4, comma 3 *bis*, specifica il campo di applicabilità:

Gli aeroporti e i rispettivi equipaggiamenti, situati sul territorio in cui si applicano le disposizioni del trattato, aperti al pubblico e che offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che

a) hanno una pista *asfaltata* di almeno 800 metri; o

b) servono unicamente il traffico di elicotteri,

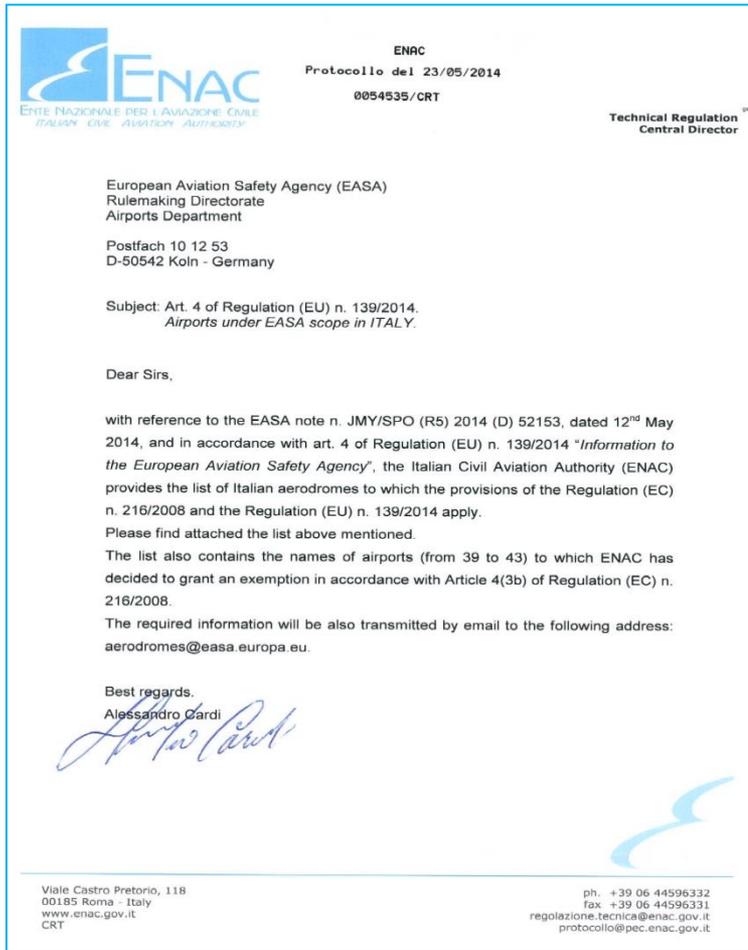
devono soddisfare il presente regolamento.

Il personale e le organizzazioni che partecipano alle operazioni di detti aeroporti devono soddisfare il presente Regolamento.



Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



Con nota n. 0054535/CRT del 23 maggio 2014, ENAC ha comunicato ad EASA l'elenco degli aeroporti italiani *under EASA scope*

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

	ICAO airport code	Aerodrome name	Location of aerodrome	Number of passengers in 2013	Cargo movements (*) in 2013	Expected to ask for exemption based on Art. 5 (139/2014)
1	LIEA	Alghero Fertilia	Sassari	1.549.443	34	No
2	LIPY	Ancona Falconara	Ancona	498.229	6.656	No
3	LIBD	Bari Palese Macchie	Bari	3.591.368	2.034	No
4	LIME	Bergamo Orio al Serio	Bergamo	8.882.611	115.950	No
5	LIPE	Bologna Borgo Panigale	Bologna	6.127.221	33.557	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

6	LIPB	Bolzano	Bolzano	25.255		No
7	LIPO	Brescia Montichiari	Brescia	7.163	11.204	No
8	LIBR	Brindisi Papola Casale	Brindisi	1.989.130	25	No
9	LIEE	Cagliari Elmas	Cagliari	3.577.560	3.357	No
10	LICC	Catania Fontanarossa	Catania	6.307.473	6.123	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

11	LICB	Comiso	Ragusa	56.854		No
12	LIBC	Crotone	Crotone	28.923		No
13	LIMZ	Cuneo	Cuneo	286.949		No
14	LIRQ	Firenze Peretola	Firenze	1.963.744	120	No
15	LIMJ	Genova Sestri	Genova	1.294.370	763	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

16	LICA	Lamezia Terme	Catanzaro	2.172.181	1.589	No
17	LICD	Lampedusa	Agrigento	203.389	34	No
18	LIML	Milano Linate	Milano	8.983.694	19.614	No
19	LIMC	Milano Malpensa	Varese	17.781.144	430.344	No
20	LIRN	Napoli Capodichino	Napoli	5.400.080	5.542	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

21	LIEO	Olbia Costa Smeralda	Sassari	1.978.022	284	No
22	LICJ	Palermo Punta Raisi	Palermo	4.335.668	1.533	No
23	LICG	Pantelleria	Trapani	127.102	39	No
24	LIMP	Parma	Parma	195.298		No
25	LIRZ	Perugia	Perugia	214.025		No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

26	LIBP	Pescara	Pescara	542.963	723	No
27	LIRP	Pisa San Giusto	Pisa	4.471.085	1.964	No
28	LICR	Reggio Calabria	Calabria	557.668	100	No
29	LIPR	Rimini	Rimini	558.335	834	No
30	LIRA	Roma Ciampino	Roma	4.744.716	16.435	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

31	LIRF	Roma Fiumicino	Roma	35.939.917	141.913	No
32	LIBG	Taranto Grottaglie	Taranto	345	5.691	No
33	LIMF	Torino Caselle	Torino	3.154.330	993	No
34	LICT	Trapani Birgi	Trapani	1.877.827	36	No
35	LIPH	Treviso Sant'Angelo	Treviso	2.156.115		No
36	LIPQ	Trieste Ronchi dei Legionari	Trieste	849.086	200	No
37	LIPZ	Venezia Tessera	Venezia	8.327.899	33.618	No
38	LIPX	Verona Villafranca	Verona	2.685.702	535	No

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



European Aviation Safety Agency

List of aerodromes under EASA scope, Regulation 139/2014 Article 4

39	LIMG	Albenga (Villanova di)	Savona	1.672		Yes
40	LIMW	Aosta	Aosta	62		Yes
41	LIBF	Foggia	Foggia	5.600		Yes
42	LIRS	Grosseto	Grosseto	4.639		Yes
43	LIRI	Salerno Pontecagnano	Salerno	2.009		Yes

La conversion dei certificati di aeroporto

Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (CE) n. 216/2008

Articolo 8 bis **Aeroporti**

2. La conformità degli aeroporti, degli equipaggiamenti aeroportuali e delle operazioni aeroportuali ai requisiti essenziali (ER) [di cui all'allegato Vbis e, *se applicabile*, all'allegato Vter] è stabilita conformemente alle seguenti disposizioni:

a) *ogni aeroporto deve essere in possesso di un certificato*. Il certificato e l'approvazione delle modifiche al certificato sono rilasciati se il richiedente dimostra che l'aeroporto è conforme alla *base di certificazione* di cui alla lettera b), e che l'aeroporto non presenta particolarità o caratteristiche che compromettano la sicurezza delle operazioni.

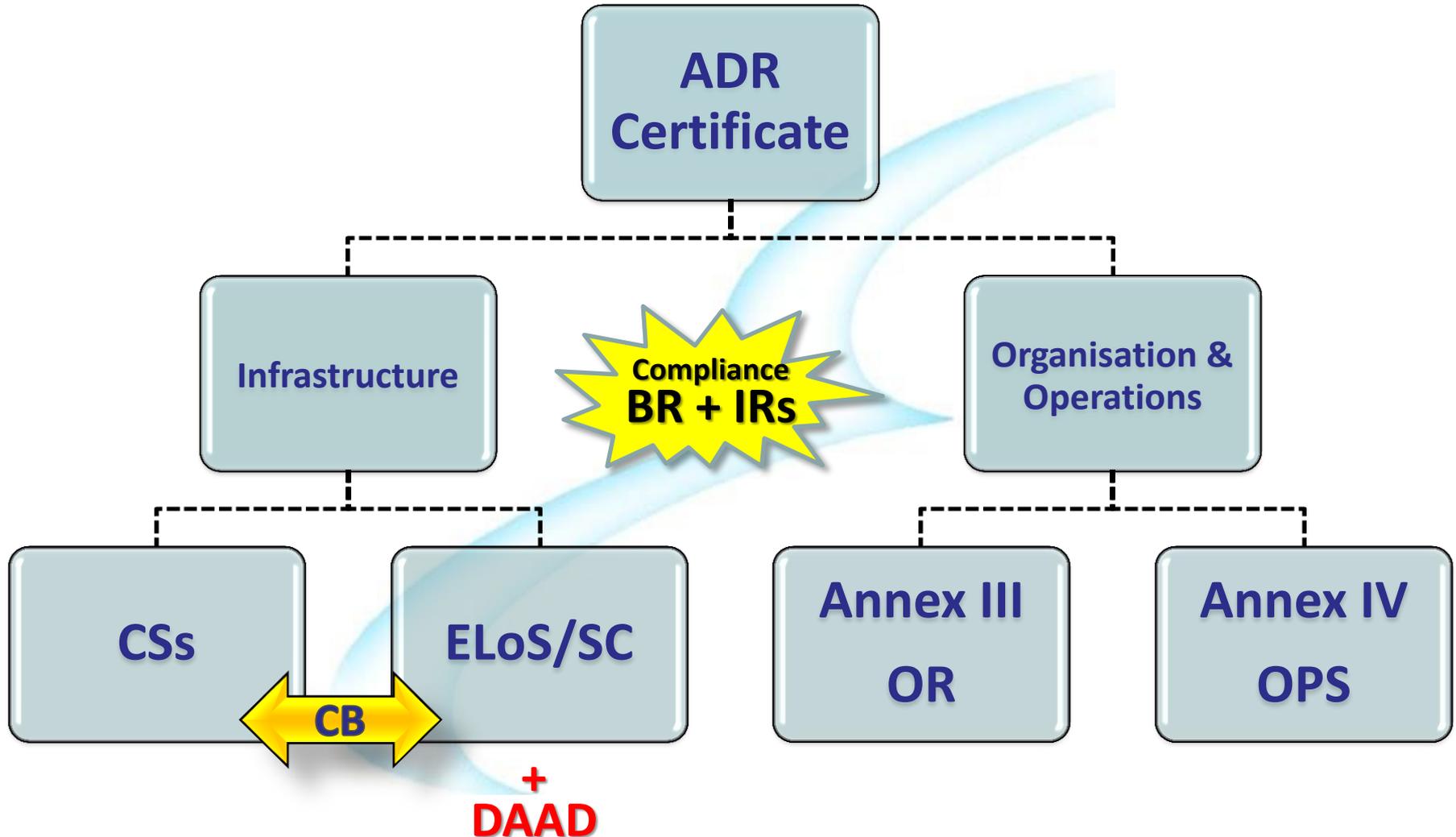
Il certificato riguarda l'aeroporto, le relative operazioni e i relativi equipaggiamenti afferenti alla sicurezza;

Regolamento (CE) n. 216/2008

b) la base per la certificazione (CB) di un aeroporto è costituita dai seguenti elementi:

- i) le specifiche di certificazione relative al tipo di aeroporto (**CS**);
- ii) le disposizioni per le quali è stato accettato un livello di sicurezza equivalente (**ELoS**); e
- iii) le specifiche tecniche dettagliate necessarie quando le caratteristiche di progettazione dell'aeroporto o l'esperienza in servizio rendono una delle specifiche di cui al punto i) inadeguata o inappropriata ad assicurare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V *bis* (**SC**);

Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo
Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti



Certification Specifications - CS

(ref. Cover Regulation Art. 2.7)

- CS sono standard tecnici adottati dall'Agenzia
- CS rappresentano gli strumenti tecnici con i quali dimostrare la conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative
- CS vengono utilizzate dall'organizzazione a fini del conseguimento della certificazione

Le CS diventano componenti della CB (Certification Basis), quindi binding, una volta che l'Autorità ha confermato che siano applicabili a quel particolare aeroporto.

Equivalent Level of Safety - ELoS

(ref. ADR.AR.C.020)

- ELoS deve assicurare il medesimo livello di sicurezza della CS a cui si riferisce
- ELoS è una componente della CB
- ELoS deve essere dimostrato e documentato dal richiedente e accettato dall'Autorità

ELoS, se accettato dall'Autorità, entra a far parte della CB

Special Conditions - SC

(ref. ADR.AR.C.025)

L'autorità competente deve definire nel dettaglio le specifiche tecniche, definite *condizioni particolari* (SC), applicabili ad un aeroporto, se le relative specifiche di certificazione (CS) pubblicate dall'Agenzia sono inadeguate o inappropriate, per garantire la conformità ai requisiti essenziali *per uno dei seguenti motivi*:

- 1) le specifiche di certificazione non possono essere rispettate a causa di limitazioni fisiche, topografiche o simili relative all'ubicazione dell'aeroporto;
- 2) l'aeroporto presenta delle caratteristiche progettuali nuove o inusuali; oppure
- 3) l'esperienza acquisita con il funzionamento di detto aeroporto o altri aeroporti con caratteristiche progettuali analoghe ha dimostrato che la sicurezza può essere messa a rischio.

Deviation Acceptance and Action Document - DAAD

(ref. Cover Reg. Art. 7)

1. L'autorità competente può, fino al **31 dicembre 2024**, accettare le domande per il rilascio di un certificato incluse le deviazioni rispetto alle specifiche di certificazione pubblicate dall'Agenzia, *se sono soddisfatte le seguenti condizioni*:
 - a) le deviazioni *non* devono configurarsi come un caso di livello di sicurezza equivalente (ELoS), né essere considerate un caso di condizione speciale (SC);
 - b) le deviazioni esistevano *precedentemente* all'entrata in vigore del presente regolamento (Reg. (UE) 139/2014);
 - c) i requisiti essenziali (ER) di cui all'allegato V *bis* del Regolamento (CE) n. 216/2008 sono rispettati, integrate da misure di mitigazione e misure correttive, ove opportuno;
 - d) è stata completata una valutazione a supporto della sicurezza per ogni deviazione.

Deviation Acceptance and Action Document - DAAD

(ref. Cover Reg. Art. 7)

2. L'autorità competente compila la documentazione che comprova il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 1, in un documento di azione e accettazione della deviazione (**DAAD**).

Il DAAD è allegato al certificato.

L'autorità competente specifica il periodo di validità del DAAD.

3. Il gestore aeroportuale e l'autorità competente verificano che le condizioni di cui al paragrafo 1 continuino a essere soddisfatte.

In caso contrario il DAAD deve essere modificato, sospeso o revocato.

Il DAAD è allegato al certificato di aeroporto, ma non fa parte della CB.

Conversione dei certificati

Per gli aeroporti, già certificati ai sensi del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA), che rientrano nell'applicabilità del Reg. (UE) n. 139/2014, è necessario procedere alla **“Conversion”** del certificato entro il **31 dicembre 2017**.

Conversione dei certificati

In merito al processo di “Conversion”, un elemento innovativo è rappresentato dalla riclassificazione delle esenzioni regolamentari secondo i nuovi criteri (ad esempio: ELoS, Special Condition, ecc.) introdotti dalla regolamentazione europea.

Rinnovo dei certificati in scadenza

I Certificati nazionali, a tutt'oggi emessi secondo il RCEA, hanno validità di tre anni dalla data di rilascio o di rinnovo.

Fermo restando l'obbligo di conversione entro il **31/12/2017**, pena la decadenza del Certificato nazionale, i Certificati in scadenza durante il *periodo di transizione (dal 06/03/2014 al 31/12/2017)* potranno, in caso di esito favorevole dell'attività di sorveglianza, essere rinnovati ai sensi del RCEA qualora non si proceda con la **Conversione del Certificato** e alla relativa emissione ai sensi della nuova normativa europea.

Regolamento (CE) n. 216/2008

Certificato unico di aeroporto

Il Regolamento Basico prevede che la rispondenza dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti ed operazioni siano attestati attraverso il rilascio del Certificato di aeroporto (art. 8 bis, punto 2(a)).

Lo stesso Regolamento prevede altresì la facoltà, per lo Stato Membro, di rilasciare un Certificato separato per attestare la sola rispondenza dell'organizzazione del Gestore (art. 8 bis, punto 2(d)).

Regolamento (CE) n. 216/2008

Certificato unico di aeroporto

Articolo 8 bis, punto 2(d)

d) le organizzazioni responsabili delle operazioni aeroportuali dimostrano di possedere le capacità e i mezzi per assumersi le responsabilità inerenti alle loro attribuzioni. Le capacità e i mezzi sono attestati tramite il rilascio del certificato di cui alla lettera a). Le capacità e i mezzi possono altresì essere riconosciuti mediante il rilascio di un certificato separato qualora così decida lo Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto. Le attribuzioni riconosciute all'organizzazione certificata e la portata del certificato, compresa una lista degli aeroporti in gestione, sono specificate nel certificato stesso;

L'ENAC ritiene che il **certificato** debba essere **unico**, come peraltro già previsto dalla normativa nazionale, e ciò al fine di ribadire – ancora una volta - l'unicità dell'aeroporto e del Gestore che lo “governa”, come entità inscindibili.

Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA)

L'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 139/2014, il cui ambito di applicazione (aeroporti nazionali - *under EASA scope* -) differisce dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA), comporta una rivisitazione di quest'ultimo allo scopo di assicurare un aggiornato quadro di riferimento normativo per quegli scali a cui non si applica il richiamato Regolamento n. 139/2014.

Tale azione ricade in un più generale progetto di rivisitazione del "corpus normativo" nazionale, già avviato dalla Direzione Centrale Regolazione Tecnica, nell'ambito del progetto di semplificazione e razionalizzazione dei prodotti regolamentari vigenti.

Aerodrome Surroundings

Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (CE) n. 216/2008

Aerodrome Surroundings

Il tema degli Aerodrome Surroundings è trattato nel Regolamento Basico, oltre che nell'Art. 1 "Scope", punto c), anche nell'art. 8 *bis* "Aerodromes" al comma 3 (*indirizzato ai Member State*) e al comma 4 (*indirizzato agli Aerodrome Operator*) nonché nell'Allegato V *bis* Parte C "Aerodrome surroundings", dove sono dettagliati i relativi Essential Requirements (ER).

Segue il testo regolamentare dell'art. 8 *bis* commi 3 e 4.

Aerodrome Surroundings

Estratto da Regolamento Basico, Art. 8 bis

[omissis]

3. ***Gli Stati Membri*** assicurano che siano in vigore le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto.

4. ***I gestori degli aeroporti*** vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell'aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione.

[omissis]

Regolamento (UE) n. 139/2014

Aerodrome Surroundings

Il Regolamento n. 139/2014 disciplina la tematica degli Aerodrome Surroundings:

*per quanto riguarda gli obblighi dei **Member State**:*

- nel punto (7) della Premessa nonché negli artt. 8 (Protezione delle aree limitrofe all'aeroporto), 9 (Monitoraggio delle aree limitrofe all'aeroporto) e 10 (Gestione dei pericoli provocati dalla fauna selvatica).

Si evidenzia che *non sono state sviluppate* dalla Commissione/EASA le *IR relative* a tale tematica.

*Per quanto riguarda gli obblighi dell'**Aerodrome Operator**:*

- nelle IR ADR.OPS.B.020 “Wildlife strike hazard reduction” e ADR.OPS.B.075 “Safeguarding of aerodromes”.

Surroundings aeroportuali

Sulla base delle previsioni dell'art. 8 *bis* comma 3 del Regolamento Basico, lo Stato Membro deve definire le norme di salvaguardia.

Ai fini della transizione alla nuova normativa europea entro il 31/12/2017 dovrà essere assicurata la rispondenza delle norme nazionali sia alle previsioni degli artt. 8, 9 e 10 del Reg. 139/14 sia agli ER di cui all'Annex Va Part C del Regolamento Basico.

Surroundings aeroportuali

Il Regolamento (UE) n. 216/2008, nel definire il nuovo assetto di competenze tra UE e Stato Membro, rimanda ai singoli Stati la disciplina afferente il presidio delle regole che governano le aree limitrofe agli aeroporti ai fini della transizione alla nuova normativa europea (art. 8 *bis comma 3*).

L'ENAC, pertanto, provvederà all'emanazione di un proprio Regolamento con riferimento, di massima, all'attuale disciplina già presente nel RCEA sia per quanto attiene alla tematica degli ostacoli e ai pericoli alla navigazione aerea sia agli aspetti relativi all'uso del territorio (ad es. Piani di rischio).

Il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

Roma, 4 maggio 2015

Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

La tematica del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) è trattata:

- nell'Allegato V bis, Parte B – “Operazioni e gestione “-, punto (i) del Regolamento Basico;
- nella ADR.OPS.B.005 “*Aerodrome emergency planning*” del Reg. (UE) n. 139/2014

Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

ADR.OPS.B.005 Pianificazione di emergenza per l'aeroporto

Il gestore aeroportuale dispone e attua () un piano di emergenza per l'aeroporto che:*

- a) è commisurato alle operazioni degli aeromobili e alle altre attività svolte nell'aeroporto;*
- b) prevede il coordinamento delle organizzazioni appropriate in risposta a una emergenza che si verifichi in un aeroporto o nelle sue vicinanze; e*
- c) contiene procedure per la verifica periodica dell'adeguatezza del piano e per il riesame dei risultati al fine di migliorarne l'efficacia.*

() nel testo inglese: "shall have and implement"*

Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

Fra le tematiche:

- ✓ A differenza di quanto sancito nell'ER B.1(i) dell'Annesso Vbis alla BR, il Gestore ha l'obbligo di "have and implement" e non di "establish and implement" un PEA;
- ✓ Il PEA prevede il coordinamento delle organizzazioni coinvolte nella risposta all'emergenza (punto b);

Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

Il nuovo assetto di responsabilità derivante dai regolamenti europei relativamente al Piano di emergenza aeroportuale sarà oggetto di apposita disposizione da parte di ENAC.

Apron Management Service (AMS)

Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (CE) n. 216/2008
Apron Management Service (AMS)

Il Regolamento Basico introduce l'AMS e, per la prima volta, il provider dell'AMS quale organizzazione definita e "soggetto giuridico" autonomo, contemplando, nell'art. 8 bis punto (e), la possibilità che quest'ultimo possa, in deroga all'obbligo di certificazione di cui all'art. 8 bis punto (d) ed ove ammesso dal Member State, dichiarare di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti (istituto della *Declaration*).

Regolamento (CE) n. 216/2008

Apron Management Service (AMS)

Articolo 8 bis – Aeroporti

e) in deroga alla lettera d), gli Stati membri possono decidere che i fornitori di servizi di gestione dell'area di stazionamento sono autorizzati a dichiarare di possedere le capacità e i mezzi necessari per assumersi le responsabilità associate ai servizi forniti.

A tale riguardo l'ENAC, ad una prima valutazione, non ritiene di consentire ai provider dell'AMS di produrre una Self Declaration e pertanto conferma l'orientamento verso la Certificazione del provider AMS.

Arrangements

Roma, 4 maggio 2015

Regolamento (CE) n. 216/2008

Articolo 8 bis – Aeroporti

1. *Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali e le operazioni aeroportuali devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato V bis e, se applicabile, all'allegato V ter.*

Nell'Allegato V bis - Parte B “Operazioni e gestione” vengono declinate, in termini di “requisiti essenziali” (ER), le responsabilità del gestore aeroportuale riguardo alla gestione ed alle operazioni dell'aeroporto.

Regolamento (CE) n. 216/2008

Allegato Vbis - Parte B

1. *L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:*

[omissis]

f) *il gestore dell'aeroporto stipula accordi con altre organizzazioni competenti, al fine di garantire una costante conformità con questi requisiti essenziali per gli aeroporti.*

Tali organizzazioni comprendono, a titolo esemplificativo, operatori degli aeromobili, fornitori di servizi di navigazione aerea, fornitori di servizi di assistenza a terra e altre organizzazioni le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili;

Regolamento (CE) n. 216/2008

Allegato V *bis* - Parte B

1. *L'operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto. Le sue responsabilità sono le seguenti:*

[omissis]

j) *il gestore dell'aeroporto garantisce che siano disponibili nell'aeroporto servizi adeguati di salvataggio e antincendio.*

Tali servizi sono in grado di reagire ad un incidente anche grave con la dovuta rapidità e comprendono almeno gli equipaggiamenti, le sostanze estinguenti e personale sufficiente;

Regolamento (UE) n. 139/2014

Il Reg. 139/2014, sia al punto (8) della Premessa sia nella IR ADR.OPS.B.001 “Fornitura di servizi” (come esplicitata dal relativo GM1 ADR.OPS.B.001), prevede che il Gestore fornisca, direttamente o indirettamente, i servizi di cui all’Allegato IV, Subpart B - Aerodrome operational services, equipment and installations (ADR.OPS.B); tra tali Servizi, ovviamente, rientrano anche i RFFS.

In particolare, qualora il Gestore non eroghi direttamente i Servizi in parola, forniti da un’altra organizzazione o una “*State Entity*” (caso del C.N.VV.F.), dovrà sottoscrivere specifici accordi con gli stessi e, anche in forza di ciò, non potrà essere considerato direttamente responsabile di eventuali non conformità alle previsioni del Regolamento.

Regolamento (CE) n. 216/2008

Annesso Vbis - Parte B

Gli Ers, di cui alla parte B, sottolineano la centralità della figura del Gestore aeroportuale nella conduzione in sicurezza dello scalo e del suo funzionamento.

Un aspetto fortemente innovativo è rappresentato dall'obbligo di sottoscrivere **accordi** relativamente ad attività presidiate da altri Soggetti.

In merito alla tematica degli arrangements, ENAC ha già avviato da tempo una serie di iniziative tra le quali l'istituzione di appositi **Tavoli Tecnici** con gli stakeholder interessati (ENAV e C.N.VV.F.)



Grazie per l'attenzione

ing. Franco D'AMICO
Responsabile Funzione Organizzativa Regolazione Aeroporti