

Le presenti Linee Guida contengono elementi di dettaglio interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi e 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 derivante dalle medesime ed esprime il 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 divulgate a tutto il personale interessato.

Uso dell'aeroporto da parte di aeromobili con codice letterale superiore



SVILUPPATA ED EMESSA DALLE DIREZIONI CENTRALI VIGILANZA TECNICA E REGOLAZIONE AEREA

NOMINATIVI E FIRME DIRETTORI CENTRALI Dott. Roberto Vergari ed Ing. Fabio Nicolai

INDICE

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI

APPLICABILITÀ

1. INTRODUZIONE

2. COMPITI E RESPONSABILITÀ

3. PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE

Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
Regolamento (UE) n. 2018/1139		
Regolamento (UE) n. 139/2014, ss.mm.ii. e correlati AMC e GM	ADR.OR.B.040 ADR.OPS.B.090	Changes Use of the Aerodrome by higher code letter aircraft
Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti		
Regolamento (UE) n. 965/2012, ss.mm.ii.	ORO.GEN.200	Management system
ICAO Doc. 9981. PANS Aerodromes	Chapter 4	Aerodrome compatibility
ICAO Circular 305 AN/177		Operation of New Larger Aeroplanes at Existing Aerodromes
ICAO Circular 301 AN/174		New Larger Aeroplanes-Infringement of Obstacle Free Zone

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

1. INTRODUZIONE

La norma ADR.OPS.B.090 "Use of the aerodrome by higher code letter aircraft" del Regolamento (UE) n. 139/2014 contempla la possibilità di consentire, previa approvazione dell'Autorità Competente, l'uso dell'aeroporto da parte di un aeromobile avente codice letterale superiore rispetto a quello indicato nella specifica del Certificato.

In particolare, tale variazione nell'uso dell'aeroporto:

- rientra fra le modifiche che sono soggette alla preventiva approvazione da parte dell'Autorità (cfr. ADR.OR.B.040 punto (a) e correlato AMC1) e pertanto la richiesta deve essere formulata dal Gestore in accordo alle previsioni di cui ai punti (e) ed (f) dell'ADR.OR.B.040; e, una volta valutata positivamente dall'Autorità,
- deve essere riportata sia nella specifica sia nel manuale di aeroporto (cfr. GM1 ADR.AR.C.035(d) e GM1 ADR.AR.C.035(e)) indicando la tipologia di aeromobile e dettagliando restrizioni e misure di mitigazione individuate in esito alla precipua valutazione di compatibilità effettuata.

Scopo delle presenti Linee Guida è fornire un orientamento applicativo per la gestione delle richieste di uso dell'aeroporto, da parte di aeromobili eccedenti le sue caratteristiche, sia ai Gestori Aeroportuali sia alle Strutture dell'Ente interessate nell'ambito del processo di sorveglianza della certificazione di aeroporto rilasciata ai sensi del citato Regolamento (UE) n. 139/2014.

Per gli aspetti relativi alla complessiva procedura di gestione delle modifiche (c.d. "change") che richiedono la preventiva approvazione da parte dell'Autorità si rinvia ai pertinenti paragrafi delle Linee Guida ENAC "Gestione delle modifiche nell'ambito della sorveglianza della certificazione di aeroporto ai sensi del Regolamento (UE) 139/2014".

Si ritiene inoltre che le indicazioni qui fornite possano essere utilmente applicate anche per la gestione di analoghe richieste da parte di Gestori di aeroporti certificati in accordo al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti – RCEA. Ciò in ragione della sostanziale corrispondenza alla normativa internazionale della regolamentazione comunitaria emessa sulla tematica nonché delle autorizzazioni rilasciate dall'ENAC, per gli aeroporti certificati secondo RCEA e sin dal 2004, prendendo a riferimento le previsioni della normativa internazionale.

2. COMPITI E RESPONSABILITA'

Ferme restando le modalità operative da seguire e la documentazione da produrre, in ossequio alla norma ADR.OR.B.040, prima dell'implementazione di una modifica che richiede la preventiva approvazione dell'Autorità, nel caso di richiesta di uso dell'aeroporto da parte di un (o più) tipo (tipi) di aeromobile il cui codice ecceda la parte letterale del codice alfanumerico di riferimento dell'aeroporto, il Gestore è tenuto a valutare l'impatto delle caratteristiche dell'aeromobile su infrastrutture, equipaggiamenti ed operazioni dell'aeroporto mediante uno studio aeronautico *ad hoc* (studio di compatibilità).

Lo studio di compatibilità, che sarà elaborato anche in accordo alle previsioni di cui al punto (f) della norma ADR.OR.B.040, dovrà quindi tra l'altro includere un *safety assessment* che tenga conto delle interdipendenze con tutte le parti (anche terze) sulle quali la modifica può avere impatto. In particolare, nel caso in questione, le parti da interessare sono certamente l'Operatore Aereo, il Fornitore dei Servizi del Traffico Aereo, il Fornitore dei Servizi di Soccorso e Lotta Antincendio (ove diverso dal Gestore) ed i Prestatori dei Servizi di Assistenza a terra.

Al riguardo si sottolinea il ruolo cruciale dell'Operatore Aereo nella valutazione di impatto elaborata dal Gestore. Entrambi dovranno confrontarsi su fattibilità e condizioni delle operazioni con aeromobili del tipo da accogliere assicurando, in particolare, che nello sviluppo dello studio di compatibilità vengano seguite le seguenti fasi di lavoro:

- identificazione delle caratteristiche fisiche ed operative del tipo di aeromobile (univocamente individuato dal Type Certificate Data Sheet - TCDS);
- identificazione dei requisiti applicabili;
- valutazione di rispondenza ed adeguatezza di infrastrutture, equipaggiamenti ed operazioni dell'aeroporto rispetto ai requisiti associati al tipo di aeromobile;
- individuazione delle eventuali modifiche e limitazioni di impiego da introdurre relativamente ad infrastrutture, equipaggiamenti ed operazioni dell'aeroporto;
- elaborazione e coordinamento dei rispettivi *safety assessment*.

Si evidenzia infatti che, in accordo alla normativa inerente alle operazioni di volo, anche l'Operatore Aereo dovrà elaborare un proprio studio aeronautico per valutare la compatibilità con la configurazione dell'aeroporto. Nel caso si tratti di Third Country Operator (TCO), è necessario che lo stesso fornisca al Gestore, unitamente al citato studio, l'evidenza della relativa notifica alla propria Competent Authority.

Ai fini dell'elaborazione dello studio di compatibilità, il Gestore dovrà prendere in considerazione almeno le caratteristiche dell'aeromobile elencate - punti da (a) ad (o) - in AMC1 ADR.OPS.B.090.

Come già evidenziato, lo studio deve essere sviluppato con riferimento ad un determinato tipo di aeromobile, da identificarsi mediante i dati contenuti nel Type Certificate Data Sheet (TCDS). Occorre quindi valutare l'opportunità di includere le diverse varianti di Serie (o almeno quella più

limitante, laddove applicabile) nell'analisi di compatibilità del tipo; ciò anche allo scopo di rendere meno gravose o scongiurare le eventuali successive richieste di modifica nell'ambito dello stesso tipo.

Riguardo poi alle caratteristiche dell'aeroporto da sottoporre a verifica di compatibilità con il tipo di aeromobile da accogliere, si riporta di seguito un elenco indicativo:

- a) Runways (length, width, shoulders, turn pads);
- b) Runway strips and RESA;
- c) Taxiways (curves, shoulders);
- d) Taxiways on Bridges;
- e) Runway and Taxiway minimum separation distances;
- f) Taxiway and taxilane minimum separation distances;
- g) Clearance distance on aircraft stands;
- h) De-icing/anti-icing facilities;
- i) Pavement Design;
- j) Obstacle limitation surfaces (Obstacle free zone);
- k) Visual aids (Lights, Markings and Signs);
- l) Flight Procedures design.

A queste caratteristiche occorre aggiungerne altre per tenere conto di alcuni requisiti, trattati nella parte OPS del Regolamento (UE) n. 139/2014, inerenti alla portanza delle pavimentazioni ed alla gestione del livello di protezione per il soccorso e l'antincendio (cfr. GM1 ADR.OPS.B.090).

Ulteriori aspetti da prendere in considerazione nell'ambito dei Servizi di aeroporto sono la rimozione degli aeromobili incidentati nonché le operazioni in condizioni: di visibilità ridotta, atmosferiche invernali e meteorologiche avverse.

3. PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE

La proposta di introduzione di un nuovo tipo di aeromobile avente codice letterale superiore rispetto a quello indicato nella specifica del Certificato deve essere richiesta per iscritto dal Gestore aeroportuale alla Direzione Operazioni competente con congruo anticipo rispetto alla data di avvio delle operazioni con il nuovo tipo di aeromobili (individuato dal TCDS).

Come già anticipato nel precedente Capitolo 2, la richiesta deve essere accompagnata:

- dalla documentazione prevista da ADR.OR.B.040(f) e ADR.OR.E.005 e - in particolare - da un documento di sintesi (*Change Management Document*, cfr. Form Allegato 1 alle Linee Guida ENAC "Gestione delle modifiche nell'ambito della sorveglianza della certificazione di aeroporto ai sensi del Regolamento (UE) 139/2014"), che descriva la modifica, ne indichi le motivazioni ed il relativo Process Owner - ovvero il soggetto che la promuove all'interno dell'organizzazione - e che individui in modo puntuale l'impatto della modifica su quanto previsto ai punti da (a) a (d) dell'AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b), nonché

- dallo Studio di compatibilità condiviso con l'Operatore Aereo - di cui al precedente Capitolo 2 - corredato del Safety Assessment richiesto da ADR.OR.B.040(f).

Si precisa che il documento di sintesi e lo Studio di compatibilità dovranno essere sottoscritti dal post holder Area Movimento e dal Compliance Monitoring Manager; la sottoscrizione dei documenti da parte di quest'ultimo garantisce la conformità della modifica alla normativa applicabile nonché la conformità del processo di implementazione della modifica alle previsioni dell'apposita procedura del Manuale di Aeroporto (*quality review*).

Il Safety Assessment dovrà essere sottoscritto dal post holder Area Movimento, dal personale del SMS responsabile della valutazione, dal Safety Manager nonché dagli altri soggetti eventualmente coinvolti nella valutazione.

In merito alla documentazione, oltre a quanto fin qui indicato, si evidenziano la puntuale integrazione del Manuale di Aeroporto e del Piano di Emergenza Aeroportuale nonché l'aggiornamento delle Pubblicazioni Aeronautiche.

Ulteriore aspetto di particolare attenzione è l'aggiornamento delle procedure di coordinamento/interfaccia tra il Gestore ed il Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea e tra il Gestore ed il Fornitore dei Servizi di Soccorso e Lotta antincendio (C.N.VV.F.). Tali procedure, allegare agli Accordi sottoscritti tra le parti in sede di certificazione/conversione, contribuiscono in maniera rilevante ai contenuti del Manuale di Aeroporto.

In particolare, il Manuale di Aeroporto (Parte E, Sez. 28 "Procedures for the operation of aircraft with higher code letter at the aerodrome, including taxiing routes") dovrà specificare:

- Azioni di competenza del Gestore con allocazione di responsabilità nelle varie funzioni/servizi coinvolti, ivi compresi gli aspetti di coordinamento con altri Fornitori di Servizi (RFFS, ANS, etc.);
- Azioni di competenza dell'Operatore Aereo in ordine alle responsabilità derivanti dall'utilizzo di infrastrutture ed equipaggiamenti rispetto alle prestazioni dell'aeromobile;
- Modalità di movimentazione a terra dell'aeromobile con individuazione dei percorsi di rullaggio in arrivo e partenza (comprehensive di eventuali restrizioni/limitazioni), nelle varie condizioni di visibilità e meteorologiche nonché della/e piazzola/e designata/e per il parcheggio con le relative manovre di ingresso ed uscita.
- Modalità di movimentazione a terra dell'aeromobile in caso di contingency (ad es. impossibilità di utilizzo del percorso standard);
- Possibilità di rimozione dell'aeromobile con adeguate attrezzature.

La valutazione della modifica da parte di ENAC è finalizzata a verificarne l'ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento Basico, del Regolamento (UE) n. 139/2014 e relativi AMC, nonché a quanto previsto nelle presenti Linee Guida e nelle Linee Guida ENAC "Gestione delle modifiche nell'ambito della sorveglianza della certificazione di aeroporto ai sensi del Regolamento (UE) 139/2014" (cfr. anche AMC2 ADR.AR.C.040(a) punto (a)).

Ai fini della predetta valutazione ed ove ritenuto necessario, la Direzione Operazioni ENAC competente si coordinerà con le altre Funzioni dell'Ente interessate (responsabili della Sorveglianza del Fornitore dei SNA e dell'Operatore Aereo, se italiano) e richiederà il supporto della Direzione Operatività Aeroporti per l'istruttoria dello Studio di compatibilità.

La modifica potrà essere approvata laddove il Gestore abbia dimostrato la conformità ai requisiti applicabili, inclusi i requisiti di cui in ADR.OR.B.040 e ADR.OR.E.005 (cfr. in particolare la modifica della Parte E - Sez. 28 del Manuale).

Il provvedimento di approvazione emesso dall'ENAC comporterà l'emendamento della Specifica di Certificazione¹ con l'indicazione del tipo di aeromobile approvato nel campo dedicato e, ove applicabile, della Base di Certificazione, nonché la modifica del Manuale di Aeroporto. Nel caso in cui si prevedessero anche delle modifiche alle infrastrutture, il citato provvedimento includerà eventuali condizioni da rispettare durante il periodo di implementazione del "change". (rif. ADR.AR.C.040(c),(d)).

A seguito della precitata approvazione, qualora un altro Operatore Aereo intenda impiegare aeromobili dello stesso tipo sull'aeroporto, dovrà sviluppare il proprio studio aeronautico comprensivo di risk assessment e fornirlo al Gestore.

Il Gestore, acquisito lo studio sviluppato dall'Operatore Aereo, attiverà comunque il proprio processo di gestione del cambiamento valutando in particolare la compatibilità della proposta coi termini dell'approvazione del tipo rilasciata da ENAC.

Nel caso individui uno scostamento avente effetto sui citati termini (ovvero sulle conclusioni del safety assessment elaborato a supporto della certificazione del tipo), dovrà avviare richiesta all'ENAC per la preventiva approvazione della modifica secondo la procedura delineata nel presente Capitolo.

In caso contrario, seguirà le modalità previste per le modifiche che non richiedono preventiva approvazione (cfr. nota ENAC n. 0119660 del 17/10/2019 e Linee Guida ENAC "Gestione delle modifiche nell'ambito della sorveglianza della certificazione di aeroporto ai sensi del Regolamento (UE) 139/2014").

¹ Secondo il GM1 ADR.AR.C.040(c) l'Autorità deve emendare la Specifica del Certificato ogni qualvolta si verifichi una variazione dei dati e delle informazioni in essa contenuti, a prescindere dalla rilevanza della modifica stessa. Per il Modello, Cfr. LG ENAC 2017/003-APT