

PROCEDURA GESTIONE EVENTI CRITICI AEROPORTUALI

INTRODUZIONE

Premessa

Il Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo definisce un evento critico come *situazione insolita o crisi che comporta una perdita importante di capacità della EATMN (European Air Traffic Management Network) o un grave squilibrio tra la capacità della EATMN e la domanda o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della EATMN.*

In ambito aeroportuale sono DT considerarsi eventi critici tutte quelle situazioni non pianificate che riducono la capacità dell'aeroporto, ovvero incidenti aeronautici, gravi emergenze in atto, penalizzazioni infrastrutturali, impiantistiche e/o operative, condizioni meteorologiche avverse, o fenomeni naturali di grave entità.

In tali casi si pone la necessità di procedere ad una limitazione del flusso del traffico aeroportuale al fine di garantire una pianificazione accettabile per tutte le compagnie aeree. Il contenuto del presente documento è DT intendersi ad integrazione delle procedure esistenti riportate sul Manuale di Aeroporto e delle Operation Letter sottoscritte tra ENAV e SOGAER.

Scopo

Lo scopo della presente procedura è quello di definire le modalità, nel rispetto di un equo criterio, per procedere al bilanciamento tra la domanda di traffico sull'aeroporto e la capacità disponibile, a fronte del verificarsi di un evento critico, e con la finalità di ripristinare il normale funzionamento non appena le condizioni lo permettano.

L'obiettivo è quello di definire le azioni necessarie alla riduzione della capacità aeroportuale e al conseguente bilanciamento tra voli in arrivo e partenza secondo criteri di garanzia della sicurezza operativa e del volo, contenendo, per quanto possibile e attuabile, disservizi per i passeggeri e perdite economiche per i vettori.

La presente procedura è concepita per assolvere gli obblighi derivanti Dall'articolo 10.2 del Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo – Obblighi relativi ad eventi critici.

La procedura è condivisa Dal Gestore Aeroportuale e Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea ed è recepita dalla DT ENAC tramite la sua pubblicazione sul Manuale di aeroporto e sul Regolamento di Scalo.

Condizioni per la corretta applicazione della procedura

Per garantire l'efficacia della presente procedura è necessario che:

- ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati accurati sulla possibile ripresa delle normali operazioni;
- i vettori rispondono alle richieste di cancellazione e/o variazione degli slot secondo quanto deciso in sede di comitato di controllo della capacità aeroportuale sulla riduzione del rateo di traffico stabilito.

LA CAPACITA' DELLO SCALO

In condizioni di esercizio ordinarie:

- La capacità della pista 14/32 legata alle limitazioni dettate DT Aeronautica Militare – Cagliari Avvicinamento è di:
 - LUN–VEN dalle 07:00LT alle 19:00LT: 17 (diciassette) movimenti IFR/ora, di cui non più di 11 (undici) arrivi;
 - b. SAB–DOM e Festivi dalle 07:00LT alle 19:00LT: 18 (diciotto) movimenti IFR/ora, di cui non più di 12 (dodici) arrivi.
 - c. Tutti i giorni dalle 19:01LT alle 06:59LT: 13 (tredici) movimenti IFR/ora, di cui non più di 8 (otto) arrivi.

La capacità massima aeroportuale tiene conto della sola disponibilità infrastrutturale della pista di volo; quindi, potrebbe essere ulteriormente ridotta in caso di mancanza di altre infrastrutture o sistemi aeroportuali.

PIAZZOLE	23/25	
Configurazioni: Solo Narrow Body	25	
Con 2 Wide Body	23	
CAPACITA' AEROSTAZIONE	arrivi	partenze
Internazionale	1200	600
Area Schengen	1850	1200
Totale	3050	1800

COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)

Generalità

Il Comitato di Controllo della Capacità Aeroportuale (CCA) ha lo scopo di:

- condividere le informazioni sulla situazione in essere e gestire, a livello di operazioni di scalo, la riduzione di capacità rispetto alla situazione normale;
- individuare le azioni necessarie a bilanciare domanda ed offerta di trasporto;
- informare le compagnie aeree e gli handler delle decisioni in merito alla riduzione di capacità dello scalo;
- minimizzare i disagi per i passeggeri e coordinare misure straordinarie di assistenza;
- accelerare per quanto possibile il ripristino delle normali operazioni aeroportuali.

Il Comitato è così composto:

- Sogaer, rappresentata dall'Accountable Manager o DT un Post Holder o da Safety Manager o da Compliance Monitoring Manager;
- Enav CA Cagliari;
- AOC – il presidente o suo delegato, senza poteri decisionali;
- Vettori operanti sullo scalo, senza poteri decisionali.

ENAC DT dovrà essere informata e puntualmente aggiornata, attraverso il funzionario reperibile.

Il Comitato può essere allargato ad ulteriori rappresentanti degli Enti di Stato aeroportuali, locali e/o territoriali, laddove le decisioni coinvolgono temi non solo correlati alla disciplina di capacità e rateo dei flussi di traffico aereo. Ad esempio, i VVF possono essere chiamati, per specifiche tipologie di emergenza, a partecipare ai lavori del CCA, attraverso il Comandante del Distaccamento o suo delegato.

Il CCA è convocato DT SOGAER anche su richiesta di un membro del CCA e si riunirà presso la Sala COE nel minor tempo possibile e comunque entro 2 ore dalla convocazione.

Nel caso di indisponibilità della Sala COE, il CCA si riunisce presso altra sede aeroportuale ritenuta più vantaggiosa per la gestione dell'evento. Sono accettabili anche riunioni in teleconferenza.

In caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) o del Piano Leonardo DT Vinci, le funzioni del CCA sono assolte rispettivamente da COE o da CSA.

Compiti generali del Comitato

Di seguito si richiamano i compiti generali dei componenti del CCA:

1. ENAC: È informata delle scelte relative alla capacità disponibile e alle azioni DT intraprendere per bilanciare domanda ed offerta di trasporto. Coordina le informazioni con la Prefettura e con l'Unità di Crisi ENAC, nonché verso gli Enti di Stato aeroportuali convocandoli al tavolo se necessario. Se necessario, coordina tramite la Prefettura la comunicazione con le amministrazioni locali.
2. SOGAER: convoca il comitato sulla base delle informazioni ricevute oppure su richiesta dei membri del comitato. Nell'immediatezza, in condivisione con ENAV ed informando ENAC, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione delle operazioni di scalo e di informazione all'utenza aeroportuale. Condivide nel CCA le informazioni relative allo stato delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi svolti direttamente o dalle società private presenti in aeroporto, nonché le tempistiche degli eventuali interventi di ripristino relativi a impianti o infrastrutture di propria competenza. Comunica le decisioni condivise in CCA alle compagnie aeree e agli Handler, provvedendo alla richiesta di appositi NOTAM.
3. ENAV: nell'immediatezza, in condivisione con SOGAER, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione del controllo del traffico aereo e della movimentazione al suolo degli aeromobili. Condivide nel CCA le informazioni relative a eventuali restrizioni dello spazio aereo, allo stato della domanda di traffico aereo durante la durata dell'evento e alla disponibilità ricevuta dagli altri scali in caso di previsti dirottamenti. Comunica a EUROCONTROL eventuali limitazioni prolungate della capacità e gestisce la modifica dei flussi in arrivo e partenza secondo quanto previsto dalla presente procedura.
4. Tutti i soggetti del CCA: al fine di agevolare la presa di decisione del Comitato, hanno cura di fornire le tempistiche necessarie alla gestione delle attività di propria competenza, utili al raggiungimento degli scopi del comitato e al ripristino delle normali condizioni di operatività dello scalo.

Le matrici riportate al paragrafo successivo riassumono le azioni principali secondo la richiesta di limitazione in atto e la durata della stessa che è suddivisa nelle tre principali fasi di durata dell'evento.

IMPROVVISA LIMITAZIONE DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO CON DURATA INFERIORE ALLE 2 h

Quando un evento critico determina una significativa limitazione alla capacità dello scalo, ENAV C.A. Cagliari e SOGAER individuano congiuntamente la relativa limitazione di capacità applicabile.

Nel caso in cui:

1. Qualora l'improvvisa indisponibilità di una o più direzioni di avvicinamento/decollo per indisponibilità dello spazio aereo associato, determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, SOGAER COS ed ENAV TWR, informando rispettivamente il Post Holder Area di Movimento di SOGAER e il Responsabile ENAV, individueranno congiuntamente la limitazione di capacità applicabile, ipotizzando come dato di partenza la riduzione del rateo a 4 arrivi/h e 2 partenze/h.
Il Post Holder Movimento ne darà tempestiva informazione ad ENAC DT.
2. Oltre a quanto previsto al punto 1, nel caso siano indisponibili per l'utilizzo operativo altre infrastrutture o sistemi aeroportuali, SOGAER COS coordinerà con il Post Holder Area di movimento una ulteriore limitazione di capacità in arrivo e/o partenza ad integrazione, per difetto, di quella già eventualmente individuata al punto 1), comunicando tale limitazione a ENAV TWR e ad ENAC DT, ipotizzando come dato di partenza la riduzione del rateo a 3 arrivi/h e 1 partenza/h.
Qualora invece fosse maggiormente penalizzato lo spazio aereo la Torre di Controllo (TWR) coordinerà con il Responsabile ENAV una ulteriore limitazione di capacità in arrivo e/o partenza ad integrazione, per difetto, di quella già eventualmente individuata al punto 1), comunicando tale limitazione al SOGAER COS e ad ENAC DT, ipotizzando come dato di partenza la riduzione del rateo a 3 arrivi/h e 1 partenza/h.
3. Anche con la piena disponibilità della pista e delle direzioni di avvicinamento/decollo, l'improvvisa indisponibilità, per l'utilizzo operativo, di altre infrastrutture o sistemi aeroportuali determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, SOGAER COS coordinerà con il Post Holder Area di Movimento la capacità aeroportuale sostenibile in arrivo e partenza, comunicando tale limitazione alla ENAV TWR e ad ENAC DT, ipotizzando come dato di partenza la riduzione del rateo a 3 arrivi/h e 1 partenza/h.
4. Ad eccezione delle situazioni in cui l'indisponibilità della pista sia diretta conseguenza della mancanza della necessaria copertura di servizi antincendio, della quale il Comando del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco è già tenuto ad informare la ENAV TWR ed il SOGAER COS, quando ritenuto opportuno ai fini della valutazione tecnica sulla limitazione della capacità aeroportuale, SOGAER COS o il Post Holder dell'Area di Movimento consulterà il comandante del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco.

La capacità residua dello scalo di cui ai punti precedenti è applicata e comunicata DT SOGAER COS ad ENAC DT. SOGAER COS procede all'emissione del NOTAM e a comunicare la capacità residua dello scalo ai vettori e agli operatori aeroportuali.

Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo

La riduzione di capacità viene gestita in fase tattica dagli uffici operativi di SOGAER, dell'ENAV e dei VVF per il tempo necessario alla convocazione del Comitato di Controllo della Capacità Aeroportuale (CCA), definito al paragrafo 3.

a) VOLI IN ARRIVO

In funzione della tipologia di evento, SOGAER ed ENAV valutano congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o coordinare con l'equipaggio di condotta il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili.

Il COS, sentito il Post Holder dell'Area di Movimento, può richiedere alla TWR un flusso in arrivo pari a zero (0) quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:

- repentina saturazione dei piazzali aeromobili (dopo aver valutato l'utilizzo di posizioni di sosta di contingency che prevedono l'utilizzo di TWY e/o zone dell'Apron non standard e/o aree deregolamentate);
- indisponibilità del terminal che abbia gravi impatti operativi sul sistema aeroportuale;
- gravi motivi di security/ordine pubblico/salute pubblica su richiesta degli Enti di Stato competenti.

Laddove i tempi lo consentano, sarà cura SOGAER COS comunicare la limitazione di capacità agli scali di OLB, AHO, FCO, CIA, PMO, NPL, CTA al fine di preparare questi ultimi alla ricezione di eventuale traffico alternato (rif. ALLEGATO 3 - ITALIAN AIRPORTS - CONTATTI OPERATIVI h24).

b) VOLI IN PARTENZA

In funzione della tipologia di evento, SOGAER ed ENAV valutano congiuntamente la possibilità di emissione di restrizioni di flusso in base alle infrastrutture disponibili.

Nei casi in cui le restrizioni siano tali da dover limitare le partenze, SOGAER COS, dopo la decisione di riduzione della capacità, non trasmetterà ulteriori messaggi di "Ready" (o procedura assimilata), per smaltire la sequenza di traffico in partenza già accumulata. ENAV TWR sospenderà tutte le autorizzazioni alla messa in moto per almeno 15 minuti, in modo da smaltire la sequenza di traffico in partenza accumulata fino all'ultimo aeromobile messo in moto prima della sospensione.

Contestualmente:

- i. ENAV TWR coordinerà a Roma FMP la necessità di attivare la procedura di "ADVERSE OPERATING CONDITIONS AT AERODROME", nonché l'allungamento del taxi time aeroportuale in misura adeguata alla limitazione di capacità, al fine di affrancare le operazioni dal rispetto del CTOT e/o della procedura FAM (CFMU User Manual Eurocontrol). Il dato di partenza prevede il raddoppio del taxi time DT 10 a 20 minuti.
- ii. qualora si preveda che la limitazione della capacità in partenza sia inferiore alle 2 ore, la ENAV TWR attiverà una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità residua, al rateo orario stabilito in coordinamento con SOGAER COS ed in base ai voli già rilasciati o procedura assimilata (il cui messaggio di "ready" sia già stato comunicato alla TWR), fino al momento della riduzione di capacità. In questo caso la ENAV TWR comunicherà agli aeromobili rilasciati l'autorizzazione alla messa in moto o l'orario previsto di messa in moto. La sequenza di messa in moto sarà definita dalla TWR in base alla capacità oraria al momento garantita (es. 2 X 60 = un movimento ogni trenta minuti);
- iii. qualora, invece, la previsione di limitazione della capacità in partenza sia superiore alle 2 ore, nell'attesa che si riunisca il CCA, coerentemente con la limitata capacità in partenza, SOGAER COS coordinandosi con il PH Area di Movimento trasmette a ENAV TWR la sequenza oraria di partenza stabilita ora per ora applicando preliminarmente i criteri di definizione delle sequenze di partenze, riportati nel paragrafo 5. Quando non sia possibile per SOGAER COS definire la sequenza di partenza, sempre nell'attesa che si riunisca il CCA, ENAV TWR applicherà quanto previsto al punto ii.

Nelle situazioni in cui il rateo in partenza sia ridotto e siano già stati rilasciati DT SOGAER COS (o procedura assimilata) un numero di voli tali da saturare la capacità per almeno 2 ore, nell'attesa che si riunisca il CCA, SOGAER COS sentito il PH Area di Movimento disporrà il blocco delle operazioni di imbarco passeggeri.

Alla ripresa delle operazioni, SOGAER COS dovrà effettuare adeguati coordinamenti con le società di handling al fine di comunicare la sequenza e concentrare le risorse di handling coerentemente con la sequenza stessa, in maniera particolare su quei voli che risultano all'inizio della stessa.

In ogni caso i voli saranno gestiti da ENAV TWR secondo la sequenza stabilita dall'orario di schedulazione del volo (EOBT). In condizioni particolari SOGAER COS potrà concordare con ENAV TWR una sequenza di partenza diverse dallo standard.

La presenza di passeggeri a bordo non costituisce comunque motivo di priorità.

LIMITAZIONE CON DURATA SUPERIORE ALLE 2 h E INFERIORE ALLE 24 h - CRITERI DI DEFINIZIONE DELLE SEQUENZE DI ACCESSO ALLA CAPACITÀ RESIDUA

Il CCA verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista, ribadendo o modificando la capacità residua effettiva dell'aeroporto.

Identificati i limiti massimi consentiti dei flussi, il CCA applica il criterio sotto riportato nella definizione delle sequenze di partenza che sono individuate secondo i principi di imparzialità e non discriminazione.

Al fine di definire le sequenze di partenze, i voli che operano sullo scalo di Cagliari Elmas sono classificati in ordine di priorità all'interno di 6 gruppi secondo la seguente tabella.

Gruppo 1	Voli di Stato, militari, umanitari, trasporto organi, ambulanza di emergenza
Gruppo 2	Voli commerciali di collegamento con le isole italiane (un volo per vettore ogni 6 ore dall'inizio della limitazione)
Gruppo 3	Voli commerciali di collegamento con gli HUB (un volo per vettore ogni 6 ore dall'inizio della limitazione)
Gruppo 4	Altri voli di aviazione commerciale
Gruppo 5	Voli commerciali di riposizionamento
Gruppo 6	Voli di aviazione generale

In presenza di voli appartenenti al medesimo gruppo di priorità verranno applicati i seguenti criteri per la definizione delle sequenze di partenza:

- i voli vengono inseriti in sequenza da SOGAER COS sulla base dell'orario schedato di partenza (STD);
- in caso di voli con contemporaneità di STD di cui uno soggetto a slot sarà data precedenza al volo soggetto a slot;
- in caso di voli con identico STD senza slot sarà data precedenza all'aeromobile con più passeggeri registrati;
- Nell'ambito dei voli appartenenti al gruppo 1 la priorità sarà attribuita ai voli ambulanza e trasporto organi.

All'interno della sequenza di partenza, seguendo un criterio di garanzia di maggior riprotezione del passeggero e/o in funzione della destinazione, i vettori possono richiedere a SOGAER COS di sostituire i propri voli con altri, garantendo il raggiungimento dello status di volo "ready" all'orario previsto di sblocco del volo che si chiede di sostituire.

In regime di capacità ridotta lo scalo non ospita i seguenti voli in arrivo:

- voli dirottati DT altri scali se non per motivi di emergenza;
- voli di aviazione generale;
- voli taxi;
- voli di addestramento;
- voli ad uso proprio;
- voli ambulanza non di emergenza.
- voli cargo, qualora il CCA lo ritenesse necessario.

Fanno eccezione i voli rientranti sullo scalo dopo il rullaggio/decollo per problemi di varia natura e i voli con emergenze mediche a bordo o in stato di emergenza.

Lo schema di riduzione percentuale dei voli per vettore è riportato nell'Allegato 3 – Guida alle cancellazioni.

LIMITAZIONE DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO CON DURATA SUPERIORE ALLE 24 H

Qualora l'evento in corso necessiti di una limitazione della capacità dello scalo per una durata superiore alle 24 ore (ad esempio per l'indisponibilità prolungata di un'infrastruttura o sistema aeroportuale) il CCA può coordinare con ASSOCLEARANCE, quando disponibile, o autonomamente una limitazione della capacità dello scalo tale da comportare la cancellazione di slot DT parte dei Vettori e la schedulazione di alcuni voli per rispettare il rateo di partenze/arrivi definito.

Al fine di garantire imparzialità nell'individuazione di un nuovo equilibrio tra arrivi e partenze sullo scalo di Cagliari Elmas, il CCA dispone una percentuale di cancellazione delle rotazioni (volo in arrivo + volo in partenza) che i vettori devono operare rispetto alla programmazione pubblicata.

Sono esclusi DT tali cancellazioni:

- i vettori che operano un'unica rotazione giornaliera DT/per Cagliari;
- le rotazioni di collegamento con le isole italiane con il limite di una rotazione per vettore ogni giorno.

Ciascun vettore ha la facoltà di determinare quali voli cancellare dal proprio programma giornaliero e quali rischedulare per rispettare il rateo di partenze/arrivi definito dal CCA.

RITORNO ALLA NORMALE OPERATIVITÀ

Quando si stima che la capacità potrà essere ripristinata nel giro di circa un'ora, SOGAER COS ne darà comunicazione ai vettori e agli handler. Nell'ora di preavviso, i voli saranno gestiti secondo la sequenza stabilita, mentre saranno annullati i "ready" assegnati oltre l'ora di preavviso. I voli pianificati dopo il ripristino della capacità saranno gestiti in modalità standard.

Ripristinata la capacità, SOGAER COS procede alla cancellazione dei NOTAM.

ENAV e SOGAER ripristinano l'utilizzo delle procedure standard.

Se è stato convocato il CCA, ripristinate le condizioni ex ante per il mantenimento della capacità ordinaria dello scalo, questi dichiara il ritorno alle normali operazioni aeroportuali e scioglie i propri presidi. Il CCA è riconvocato, se necessario, DT SOGAER in data successiva agli eventi per una rielaborazione dei dati e delle informazioni gestite durante la crisi e con il fine specifico di individuare miglioramenti nella gestione delle operazioni in caso di capacità aeroportuale ridotta.

MATRICI DI RIEPILOGO DELLE AZIONI

ARRIVI			
A L T A	<p>Gestione tattica limitazione arrivi tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p> <p>Se riunito in tempo il CCA attiva la limitazione del flusso degli arrivi. Emissione notam in attesa della costituzione del CCA.</p> <p>Riduzione flussi in arrivo e possibili dirottamenti.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>
M E D I A	<p>Gestione tattica limitazione arrivi tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER informa ENAC, operatori aerei e handling.</p> <p>In attesa della costituzione del CCA. Emissione notam in attesa della costituzione del CCA.</p> <p>Riduzione flussi in arrivo e possibili dirottamenti.</p>	<p>CCA attiva la limitazione del flusso degli arrivi.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT.</p> <p>Emissione Notam.</p> <p>Riduzione flussi in arrivo e possibili dirottamenti.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE. Emissione notam.</p>
B A S S A	<p>Gestione tattica limitazione arrivi tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p>	<p>Gestione tattica limitazione arrivi tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p> <p>Emissione notam in attesa della costituzione del CCA.</p> <p>Riduzione flussi in arrivo e possibili dirottamenti.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree, laddove possibile, prediligono l'utilizzo di aeromobili con maggiore capacità di carico al fine di limitare il numero dei movimenti.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>
	BREVE < 2 h	MEDIA 2 h < durata < 24 h	LUNGA >24 h

PARTENZE			
A L T A	<p>Gestione tattica limitazione partenze tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p> <p>Se riunito in tempo il CCA attiva la limitazione del flusso delle partenze. Emissione notam.</p> <p>Creazione sequenza partenze</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a secondo della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Limitazione del flusso delle partenze.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a secondo della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Limitazione del flusso delle partenze.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>
M E D I A	<p>Gestione tattica limitazione partenze tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p> <p>Creazione sequenza partenze.</p>	<p>CCA attiva la limitazione del flusso delle partenze.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT.</p> <p>Emissione Notam.</p> <p>Creazione sequenza partenze.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a secondo della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni.</p> <p>Limitazione del flusso delle partenze.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>
B A S S A	<p>Gestione tattica limitazione partenze tra SOGAER COS ed ENAV TWR.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC DT, operatori aerei e handling.</p>	<p>Gestione tattica limitazione partenze tra SOGAER COS ed ENAV.</p> <p>SOGAER COS informa ENAC per ratifica, operatori aerei e handling.</p> <p>Creazione sequenza partenze.</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità DT applicare.</p> <p>Le compagnie aeree, laddove possibile, prediligono l'utilizzo di aeromobili con maggiore capacità di carico al fine di limitare il numero dei movimenti.</p> <p>Limitazione del flusso delle partenze.</p> <p>Riduzione della programmazione voli eventualmente anche in coordinamento con ASSOCLERANCE.</p> <p>Emissione notam.</p>
	BREVE < 2 h	MEDIA 2 h < durata < 24 h	LUNGA >24 h

AZIONI DT ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI

In modo proporzionato all'entità dei ritardi/cancellazioni in atto, SOGAER provvede a:

- disporre una pronta informativa ai passeggeri sulla situazione in atto tramite ogni mezzo di comunicazione a disposizione dei componenti del Comitato, anche al fine di ridurre l'arrivo in aeroporto di passeggeri e/o loro accompagnatori;
- richiedere l'apertura prolungata in fascia notturna possibilmente del 50% dei punti di ristoro dell'aerostazione;
- predisporre, in coordinamento con la protezione Civile, l'eventuale dislocazione di sedute e la distribuzione di bottiglie d'acqua per il tempo strettamente necessario alla decongestione delle aerostazioni passeggeri.

In tale scenario, SOGAER deve:

- mantenere aggiornato il sito internet dello scalo con informativa ai passeggeri circa la situazione in atto, raccomandando agli stessi di mettersi in contatto con gli uffici della Compagnia aerea con cui hanno il biglietto al fine di avere aggiornamenti sullo status del proprio volo.
- diffondere adeguata informativa al pubblico tramite annunci e cartellonistica a messaggio variabile.
- mettere a disposizione dei passeggeri sul banco informazioni la brochure appositamente predisposta per gli stati di crisi di durata superiore alle 24 ore.

Il Vettore, in allineamento alla normativa vigente, dovrà assicurare assistenza ai propri passeggeri in maniera continuativa (con particolare riferimento al Reg. (CE) 261/04 e alla Carta dei Diritti del Passeggero). In coerenza con il piano di informazione che provengono dal gestore il vettore deve garantire la corretta informazione ai passeggeri.

Allegati

Gli allegati della presente procedura, visto il loro contenuto di natura operativa, sono opportunamente omessi nel Regolamento e sono presenti in forma completa nel Manuale dell'Aeroporto.

