

Le Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo, procedurale o metodologico per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza dei requisiti normativi, nonché informazioni prettamente tecniche. I dettagli o criteri interpretativi/procedurali/metodologici sono forniti senza alcuna indicazione preferenziale da parte dell'ENAC e tra di essi il richiedente può identificare il possibile modo per soddisfare il requisito, o il complesso dei requisiti, che meglio si adatta alla propria realtà.

INDICAZIONI TECNICHE E OPERATIVE

Redazione del Regolamento di Scalo degli aeroporti certificati



Il Direttore Centrale Aeroporti
Avv. Fabio MARCHIANDI
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Direttore Standardizzazione Gestori e Operatori Aeroportuali
Dott. Adolfo MARINO
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Riferimenti normativi	Titolo
Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996	Relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità
Regolamento (CE) 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004	Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91
Regolamento (CE) 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006	Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo
Regolamento (CE) N. 300/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008	Che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002
Regolamento (UE) 139/2014 della Commissione del 12 febbraio 2014	Requisiti tecnici e procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio
Regolamento (UE) 1321/2014 della Commissione Europea del 26 novembre 2014, Allegato II, Parte 145, Allegato V d, Parte CAO	Mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione del 5 novembre 2015	Che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea
Regolamento (UE) 1139/2018 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018	Norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea
R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e ss.mm.ii.	Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione
Art. 687 cod. nav.	Amministrazione dell'aviazione civile
Art. 699 cod. nav.	Uso degli aeroporti aperti al traffico civile
Art. 704 cod. nav.	Rilascio della concessione di gestione aeroportuale

Art. 705 cod. nav.	Compiti del gestore aeroportuale
Art. 718 cod. nav.	Funzioni di polizia e di vigilanza
Art. 806 cod. nav.	Limitazioni all'utilizzazione degli aeroporti
Art. 1174 cod. nav.	Inosservanza di norme di polizia
L. 24 novembre 1981, n. 689	Modifiche al sistema penale
D.lgs. 25 luglio 1997 n. 250	Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)
D.lgs. del 13 gennaio 1999, n. 18	Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.
D.L. 8 settembre 2004 n. 237, convertito con L. 9 novembre 2004 n. 265	Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile
D.M. 30 giugno 2011	Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili
Regolamento ENAC, Ed. 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014	Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti
Regolamento ENAC, Ed. 2, del 2 luglio 2019	Trasporto aereo delle merci pericolose
Regolamento ENAC, Ed. 1, del 22 dicembre 2021	Segnalazione immediata incidente aereo, inconveniente aereo grave o disservizio aeroportuale grave
Regolamento ENAC, Ed. 3, del 27 settembre 2024	Regolamento per le Tariffe
Regolamento ENAC, Ed. 8, Rev. 1, del 27 settembre 2024	Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra
Regolamento ENAC, Ed. 1, Rev. 5, del 20 dicembre 2024	Affidamento Aeroporti Demaniali Statali Territoriali
Regolamento ENAC, Ed. 1, Rev. 0, del 2 aprile 2025	Concessioni e subconcessioni di beni aeroportuali
Disposizione del Direttore Generale ENAC GENDISP-DG-19/12/2023-0000138-P	Approvazione del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile – parte A, edizione 3, emendamento 1 del 7 novembre 2023 Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione civile (PNS)
Disposizione del Direttore Generale ENAC GENDISP-DG-04/06/2024-0000044-P	Disposizioni relative all'autorizzazione ad atterrare su un aeroporto alternato

Doc. ICAO n. 9137 <i>Airport Service Manual, First Edition, 1983, Part 8</i>	<i>Airport Operational Services</i>
Doc. ICAO n. 10121, <i>First Edition, 2019</i>	<i>Manual on Ground Handling</i>

Applicabilità	
<i>APT - Aeroporti</i>	<i>Interessato</i>
<i>ATM – Air Traffic Management</i>	<i>Interessato</i>
<i>EAL – Area Economica, Amministrativa, Legale</i>	<i>Interessato</i>
<i>ENV - Ambiente</i>	<i>Interessato</i>
<i>FAL - Facilitazioni</i>	<i>Interessato</i>
<i>GEN – Generale</i>	<i>Interessato</i>
<i>LIC – Licenze</i>	<i>Interessato</i>
<i>MED - Medicina Aeronautica</i>	<i>Interessato</i>
<i>MPE – Merci Pericolose</i>	<i>Interessato</i>
<i>NAV – Navigabilità</i>	<i>Interessato</i>
<i>OPV – Operazioni Volo</i>	<i>Interessato</i>
<i>SEC - Security</i>	<i>Interessato</i>
<i>UAS - Droni</i>	<i>Interessato</i>

SOMMARIO

1. PREMESSA SCOPO E APPLICABILITÀ.....	6
2. GLOSSARIO, TERMINI E ABBREVIAZIONI.....	7
3. IL RUOLO DELLA DIREZIONE TERRITORIALE.....	9
3.1 La predisposizione del Regolamento di Scalo.....	9
3.2 Iter di emissione/aggiornamento.....	10
3.3 Modalità di aggiornamento.....	10
3.4 Decorrenza del Regolamento.....	11
4. METODOLOGIA E CONTENUTI DEL RDS.....	11
4.1 Contenuti da non inserire nel Regolamento.....	12
4.2 Rilevazione e verifica codici ritardo	13
5. AEROPORTI CON FORNITURA DEI SERVIZI ATS A CURA DELL'AMI.....	14
6. DISTRIBUZIONE DEL REGOLAMENTO DI SCALO.....	14
ALLEGATO 1 - INDICE TIPO DI REGOLAMENTO DI SCALO PER GLI AEROPORTI COMMERCIALI.....	15
ALLEGATO 2 - ORDINANZA TIPO PER L'ADOZIONE DEL REGOLAMENTO DI SCALO.....	19

1. Premessa, scopo e applicabilità

L'art. 2, comma 3, del D.L. 8 settembre 2004 n. 237 (recante *Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile*), come convertito e modificato dalla L. 9 novembre 2004 n. 265, prevede l'obbligo di adottare un Regolamento di Scalo (di seguito RdS) per ogni aeroporto nazionale aperto al traffico civile.

Le presenti Indicazioni Tecniche e Operative (di seguito ITO) sono pertanto applicabili a tutti gli aeroporti nazionali certificati. Per gli aeroporti demaniali statali territoriali deve essere redatto un Regolamento di Scalo in forma semplificata che tenga conto del presente documento, ove applicabile.

Con il RdS, il legislatore ha inteso definire un documento che contenga le regole e le procedure in vigore presso ogni aeroporto, elaborate per assicurare il corretto utilizzo delle infrastrutture e degli impianti, nel rispetto dei parametri di sicurezza previsti dal vigente quadro normativo.

In relazione ai diversi aspetti dell'attività aeroportuale, tali regole devono essere direttamente esplicitate nel RdS oppure, se discendenti da procedure contenute in altri documenti, devono essere formulate nel RdS richiamando le relative procedure, assumendo forza cogente.

Tra le competenze dell'ENAC, svolte mediante le proprie articolazioni territoriali, rientra l'obbligo di adozione del RdS con ordinanza, previa verifica della rispondenza delle regole operative contenute nello stesso RdS agli standard regolamentari comunitari e nazionali.

Scopo delle presenti ITO è fornire i criteri per la uniforme redazione del RdS da parte di tutte le Direzioni Territoriali, definendone i contenuti minimi omogenei.

Ciò non esclude la possibilità che ciascun RdS faccia riferimento alle caratteristiche peculiari e alle specificità che contraddistinguono il singolo aeroporto, come ad esempio le dimensioni e la complessità dello scalo, la sua capacità oraria, la tipologia degli operatori che vi operano, i volumi e la tipologia di traffico gestiti.

2. Glossario, termini e abbreviazioni

Aeroporto (aerodrome): area delimitata su terra o acqua (comprendente ogni edificio, installazione e impianto) destinata, interamente o in parte, all'arrivo, alla partenza e al movimento a terra di aeromobili.

A/M: aeromobile.

Aircraft stand o stand (piazzola per aeromobili): area specifica di un aeroporto adibita al parcheggio di un aeromobile.

Airside: L'area di movimento di un aeroporto, il terreno adiacente e gli edifici e porzioni di essi, il cui accesso è controllato.

AMI: Aeronautica Militare Italiana.

Apron (piazzale): area specifica nell'aeroporto adibita allo stazionamento di aeromobili per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il carico e lo scarico di merci e posta, il rifornimento carburante, il parcheggio e la manutenzione. Tale area è distinta dall'area di manovra mediante apposita segnaletica.

Area di manovra: parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al movimento a terra degli aeromobili con esclusione dei piazzali di sosta.

Area di movimento: parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra ed i piazzali di sosta.

Area sterile: parte di air side dove vengono applicati controlli volti ad assicurare che nessuna persona, nessun oggetto e nessun veicolo non autorizzati possano accedere.

ATS (Air Traffic Services): servizi del traffico aereo.

Autoproduttore: qualsiasi vettore o società da esso controllata che fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza a terra, secondo quanto definito dall'art. 2, lett. f), D. Lgs. 18/1999.

DT: Direzione Territoriale ENAC.

DPI: Dispositivi di Protezione Individuale.

ENAC: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

ENAV S.p.A.: società fornitrice di servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo.

Enti di Stato: Enti statali con competenze istituzionali direttamente strumentali allo svolgimento delle attività aeroportuali, quali, a titolo esemplificativo, ENAC, AMI, Polizia Aerea Marittima e di Frontiera, Carabinieri, Guardia di Finanza, Sanità Aerea, Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, AISI.

FOD (Foreign Object Debris): materiali vari abbandonati nell'area aeroportuale e messi in movimento dal vento o dai motori stessi (plastica, metallo, legno, carta, pietre, materiale da costruzione, pezzi di asfalto, utensili, monili, scarti di lavorazioni, spazzatura, etc.) che

possono provocare, tramite intrusione, danni ai motori degli aeromobili (*Foreign Object Damage*).

Gestore Aeroportuale: Il soggetto a cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato (cfr. art. 705, Cod. Nav.).

Land side: le aree e i manufatti all'interno dei confini aeroportuali, a esclusione dell'air side.

MdA: Manuale di Aeroporto.

Operatore: qualsiasi operatore aeroportuale, compresi il vettore, il prestatore, l'autoproduttore, l'esercente.

Parte critica: parte di un aeroporto coincidente o posta all'interno dell'area sterile, rappresentata da qualsiasi area, superficie, locale o manufatto cui hanno accesso i passeggeri in partenza con i rispettivi bagagli a mano già sottoposti a controllo, ovvero in cui possono transitare o sostare i bagagli da stiva in partenza o in transito, anch'essi già sottoposti a controllo, se detti bagagli non vengono specificatamente protetti ai fini di sicurezza.

Prestatore (o handler): qualsiasi prestatore di servizi di assistenza a terra che fornisce una o più categorie di servizi di assistenza a terra, ai sensi del D. Lgs. 18/1999.

PRM: persone con disabilità e persone a mobilità ridotta.

Sedime aeroportuale: insieme delle aree lato aria (*air side*) e lato terra (*land side*) sulle quali si esercitano le competenze di ENAC.

Vettore: compagnia aerea che trasporta per via aerea passeggeri, posta e merci.

3. Il ruolo della Direzione Territoriale

L'ENAC agisce, ai sensi dell'art. 687 del Codice della Navigazione, anche mediante le proprie articolazioni periferiche, come unica autorità nazionale di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Direzione Territoriale, ai sensi dell'art. 718 del Codice della Navigazione, esercita le funzioni di polizia degli aeroporti; svolge l'attività sanzionatoria prevista per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali; adotta le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale d'aeroporto.

Inoltre, ferme restando le competenze delle forze di polizia, i soggetti pubblici presenti in aeroporto si coordinano su impulso e sotto la supervisione del Direttore Territoriale.

I soggetti privati che svolgono un'attività all'interno dell'aeroporto sono soggetti alla vigilanza della Direzione Territoriale che esercita i poteri autoritativi di competenza, nonché al coordinamento e al controllo del Gestore Aeroportuale.

La Direzione Territoriale presiede, tramite il Direttore territoriale:

- il Comitato per la sicurezza aeroportuale che cura, a livello locale, il coordinamento e il monitoraggio sull'attuazione delle norme comuni in materia di security, al fine di prevenire il compimento di atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile;
- il Comitato FAL che cura l'attuazione, presso gli aeroporti, del Programma nazionale per le facilitazioni dell'aviazione civile, contenente le misure applicabili per facilitare la movimentazione di aeromobili, equipaggi, passeggeri, merci e posta;
- La Commissione rumore, istituita al fine di assicurare l'attuazione delle misure di protezione ambientale, per il contenimento del rumore nelle zone dell'intorno aeroportuale.

La Direzione territoriale partecipa al Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi in aeroporto, presieduto dal Gestore Aeroportuale, e assicura lo svolgimento delle attività in capo all'ENAC, limitatamente alla materia aeroportuale, secondo quanto previsto dal Codice della navigazione, emettendo i relativi provvedimenti.

Il Direttore Territoriale, ai sensi dell'art. 806 del Codice della Navigazione, può vietare o limitare l'utilizzo dell'aeroporto quando lo richiedano esigenze di sicurezza per la navigazione, o di ordine sanitario ovvero altri gravi motivi di pubblico interesse.

Le misure di cui sopra, adottate con ordinanza dal Direttore Territoriale, sono immediatamente esecutive e sono soggette ai rimedi giurisdizionali previsti dal vigente quadro normativo.

3.1 La predisposizione del Regolamento di Scalo

Il RdS è predisposto dalla società di gestione aeroportuale, sulla base di una impostazione preventivamente concordata con la Direzione Territoriale competente. Nella predisposizione del RdS il gestore recepisce il contributo per le attività di competenza del fornitore dei servizi ATC (ENAV/AMI), degli Enti di Stato e del Comitato Utenti, ove presenti.

Il RdS viene redatto in ottemperanza alle vigenti disposizioni normative e regolamentari, con particolare riferimento alle previsioni di cui all'art. 705 del Codice della Navigazione e alle presenti Indicazioni Tecniche e Operative.

Nel RdS sono individuati i ruoli dei vari operatori aeroportuali, i quali svolgono la loro attività sotto il coordinamento del Gestore aeroportuale.

L'ENAC esercita i propri compiti di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo in coerenza con la normativa nazionale, comunitaria ed internazionale vigente, ferme restando le competenze degli Enti di Stato operanti negli aeroporti che si coordinano su impulso e sotto la supervisione dell'Ente.

Il RdS è adottato dalla competente Direzione Territoriale di ENAC con apposita ordinanza, alla cui osservanza sono tenuti tutti i soggetti presenti e operanti in aeroporto.

3.2 Iter di emissione e aggiornamento

Il Gestore aeroportuale, dopo aver concordato l'impostazione generale con la Direzione Territoriale, predispone il RdS coinvolgendo tutti i soggetti interessati:

- Enti di Stato presenti nello scalo;
- Comitato Utenti (ove presente);
- Fornitore servizi ATC;
- Operatori Aeroportuali.

La bozza del RdS così definita viene trasmessa dal gestore alla Direzione Territoriale, unitamente a una comunicazione che attesti l'avvenuto coinvolgimento dei soggetti su elencati.

La Direzione Territoriale, previa consultazione con i soggetti di cui sopra, procede all'adozione del RdS con ordinanza.

Il RdS è adottato con ordinanza in caso di prima emissione e nel caso di nuovo emendamento che incida sostanzialmente nel contenuto dello stesso. In caso di modifiche di portata minore, la Direzione Territoriale valuta l'opportunità dell'adozione dello stesso Regolamento a mezzo di ordinanza, per come specificato *infra*.

Le proposte relative a modifiche e aggiornamenti del Regolamento di Scalo da parte di soggetti diversi dal Gestore Aeroportuale, devono essere presentate con istanza formale alla società di gestione e per conoscenza alla Direzione Territoriale competente.

3.3 Modalità di aggiornamento

In caso di aggiornamento del RdS che comporti la modifica di tutto o di una parte del documento, si deve procedere con l'emissione di una nuova edizione del documento, adottata con ordinanza da parte della Direzione Territoriale.

Nel caso in cui la modifica si riferisca alla sostituzione o all'inserimento nel RdS di singoli paragrafi, con evidenza delle parti modificate, si deve emettere un nuovo emendamento, ferma restando l'edizione. Il Gestore aeroportuale trasmette alla Direzione Territoriale, che valuta la necessità di adozione tramite ordinanza.

Si emette inoltre un nuovo emendamento anche in caso di aggiornamenti di portata minore (p.e. modifica di informazioni o aggiornamento di fonti normative; disposizioni normative ENAC e procedure approvate dalle Direzioni ENAC, modifiche di procedure derivanti da aggiornamenti già approvati nell'ambito del settore dell'Aviazione Civile o in AIP, disposizioni aeronautiche, indicazione di nuove strutture organizzative, modifica indirizzi, referenti, recapiti telefonici).

In tal caso il Gestore provvede in autonomia ad aggiornare il RdS, senza necessità di procedere alla consultazione, ma deve comunque provvedere alla trasmissione alla Direzione Territoriale, che valuta la necessità di adozione tramite ordinanza.

3.4 Decorrenza del Regolamento

L'entrata in vigore del RdS, delle nuove edizioni ovvero degli emendamenti deve essere indicata nell'ordinanza di adozione, ove prevista, redatta secondo il modello allegato alle presenti ITO (All. 2).

L'entrata in vigore, ove ne ricorrano le esigenze, può coincidere con la data di pubblicazione dell'ordinanza di adozione, ferma restando la garanzia delle esigenze di pubblicità e conoscibilità.

In caso di emendamento di portata minore non adottato con ordinanza, la conoscibilità si presume dalla data di pubblicazione sul sito internet del Gestore Aeroportuale, ferma restando la garanzia delle esigenze di pubblicità da parte dello stesso Gestore Aeroportuale.

In casi particolari, l'efficacia di specifiche disposizioni inserite nel RdS può essere differita, dandone specifica indicazione in ordinanza.

Al fine di poter espletare le azioni necessarie (distribuzione capillare della parte modificata, attivazione di eventuali corsi di formazione, aggiornamento dei Manuali e Procedure di Qualità, ecc.) è cura del Gestore Aeroportuale concordare preventivamente con la Direzione Territoriale competente la data di entrata in vigore dei successivi aggiornamenti.

4. Metodologia e contenuti del RdS

Il RdS è predisposto seguendo lo schema tipo allegato alle presenti ITO.

Il RdS riporta tutte le regole, e le procedure che ne discendono, che i soggetti aeroportuali sono tenuti a conoscere, a rispettare e a far rispettare, garantendo la formazione specifica del proprio personale.

In particolare, nel RdS devono essere contenute e richiamate solo le procedure da applicare per il rispetto della normativa vigente nello specifico aeroporto e che pertanto sono oggetto di vigilanza da parte delle competenti Direzioni Territoriali. Ciò comporta che la violazione delle predette procedure, richiamate da altri documenti come il Manuale di Aeroporto ovvero il Programma di Sicurezza Aeroportuale, è oggetto di sanzione ai sensi del RdS.

Le procedure del Manuale di Aeroporto si intendono integralmente richiamate, ove applicabili. Si specifica che il rinvio alle procedure di cui al periodo precedente è effettuato a fini sanzionatori.

Le regole e le procedure che rientrano nella vigilanza delle Direzioni Territoriali, e che pertanto devono essere contenute e richiamate nel RdS, sono elencate nell'Allegato 1, "Schema di Regolamento di Scalo". Il Gestore Aeroportuale, sentito il Direttore Territoriale per i profili di competenza, può prevedere nel RdS l'inserimento degli specifici riferimenti alle procedure del MdA indicati nell'Allegato 1.

Gli operatori aeroportuali devono garantire che la loro attività avvenga nel rispetto delle previsioni del RdS assumendo la responsabilità di omissioni, azioni o condotte difformi da quanto ivi contenuto.

Il Gestore Aeroportuale, durante la fase di predisposizione o di aggiornamento del RdS, deve accertare che tutte le procedure richiamate e contenute in altri documenti siano vigenti ed aggiornate.

Il Gestore Aeroportuale, inoltre, coordina i soggetti privati, vigila sul rispetto delle previsioni del RdS e verifica, anche tramite audit, il livello qualitativo dei servizi erogati da parte di tutti gli operatori, segnalando alla Direzione Territoriale inosservanze e inadempienze.

Il Gestore Aeroportuale, secondo le previsioni codicistiche (art. 705 cod. nav.), coordina i soggetti prestatori di servizi di assistenza a terra. Pertanto, è tenuto a verificare non solo il rispetto dei requisiti qualitativi minimi ma anche il rispetto di quanto stabilito nel Regolamento di Scalo da parte degli *handler*.

Le procedure operative già contenute nel Manuale di Aeroporto che hanno una connessione con le attività svolte dagli operatori aeroportuali sottoposti alla vigilanza delle Direzioni Territoriali sono richiamate nel RdS solo per le parti strettamente necessarie al fine regolatorio.

4.1 Contenuti da non inserire nel Regolamento

Il Regolamento di Scalo deve contenere solo le regole che sono sottoposte a verifica e vigilanza da parte della competente Direzione Territoriale.

Di seguito l'elenco, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dei contenuti da non inserire nel Regolamento:

- riferimenti a tariffe o corrispettivi di servizi individuati dal Gestore Aeroportuale o altro operatore forniti a qualsiasi titolo nello scalo;
- riferimenti e indicazioni di eventuali servizi a pagamento non previsti dal quadro normativo regolamentare;
- disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro di cui al D. Lgs.9 aprile 2008, n. 81;
- eventuali procedure emergenziali già contenute in altri documenti (es. Piano di emergenza Aeroportuale o Manuale di Aeroporto).
- attività o procedure operative che – ai sensi del Manuale della Qualità e dell'Organizzazione dell'ENAC – non rientrano tra le competenze delle Direzioni Territoriali e non comportano, conseguentemente, l'esercizio di poteri amministrativi, di vigilanza e di controllo da parte delle stesse.

Analogamente, anche le prescrizioni che non sono relative alla regolamentazione di attività svolte dagli operatori aeroportuali destinatari del RdS e che quindi non devono essere conosciute dagli stessi ai fini dell'espletamento delle rispettive attività, non devono essere inserite, come ad esempio:

- indicazioni sulle modalità di realizzazione di lavori o di attività di manutenzione o di modifica all'interno del sedime;
- caratteristiche dell'aeroporto da comunicare al servizio di informazione aeronautica;
- procedure di rimozione aeromobili incidentati.

4.2 Rilevazione e verifica codici ritardo

L'*On-Time Performance* (OTP) rappresenta un indicatore critico per l'efficienza operativa dell'aeroporto ed è direttamente legato alla qualità del servizio reso ai passeggeri in termini di percezione di puntualità.

Per ottimizzare la gestione dei voli in partenza e aumentare la puntualità dello scalo, è necessario identificare una classificazione standardizzata delle cause dei ritardi e porre in essere soluzioni atte a migliorare la gestione complessiva delle varie fasi del *turnaround* dei singoli voli.

Una attribuzione soggettiva dei codici IATA di ritardo da parte degli operatori potrebbe inficiare le successive analisi e l'adozione di azioni di mitigazione.

L'attribuzione di un codice ritardo ai voli in partenza è effettuata esclusivamente dai Prestatori o dagli Autoproduttori di servizi di assistenza a terra certificati per operare sullo scalo, utilizzando i codici di cui alla tabella riportata nei documenti *Standard IATA Delay Codes AHM 730* e *731* in vigore.

I codici di ritardo IATA attribuibili alla responsabilità del Gestore sono:

- 87: Infrastrutture aeroportuali, Security, e Caduta dei sistemi informativi di scalo;
- 19: Assistenza Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)

Il Gestore Aeroportuale effettua l'analisi dell'attività presso i settori coinvolti e, laddove l'attribuzione del codice non trova riscontro, provvede a contestare l'attribuzione del codice nel proprio sistema informatico, dandone notizia all'*handler* e al vettore coinvolti, che devono riassegnare il ritardo del volo soggetto a contestazione (*delay clearing*).

Ai ritardi attribuiti al codice 89, in virtù delle tabelle standard *IATA Delay Codes*, è assegnato il relativo sottocodice che identifica la causa effettiva del ritardo, in particolare per quanto concerne l'ATC il codice è:

- 89K in caso di ritardo attribuibile ad anomalie tecniche dei sistemi ENAV di Torre; in questi casi ENAV comunica tempestivamente, attraverso linea registrata, eventuali problematiche attribuibili a "*Local ATC*" (codice 89K), il gestore emette opportuna comunicazione al Prestatore/Autoproduttore circa lo stato segnalato da ENAV per l'utilizzo del corretto codice di ritardo, al fine di codificare eventuali ritardi occorsi nella fascia oraria impattata.
- 89U (ATC due to MILITARY ACTIVITY/SPECIAL FLIGHTS) nel caso in cui ENAV comunichi restrizioni dovute all'operatività di voli speciali (come, ad esempio, voli di Stato o militari).

Per tutte le restanti casistiche, in caso di assenza di motivazione ufficiale, il Prestatore/Autoproduttore può utilizzare gli altri sottocodici, tra cui il codice 89G (*Other*).

Tenendo conto della dinamica del sistema A-CDM, la durata del ritardo per il codice 89 deve essere calcolata considerando la differenza tra l'orario di sblocco e il massimo tra TOBT e READY, come riportato nella formula seguente: $AOBT - \max(ARDT/TOBT)$.

Con l'indicata formula, il sistema di *delay clearing* provvede automaticamente alla verifica del codice 89 assegnato su ogni volo.

5. Aeroporti con fornitura dei servizi ATS a cura dell'AMI

In questi aeroporti, la predisposizione delle pertinenti parti del Regolamento è assicurata in ottemperanza agli atti di intesa tra ENAC e AMI finalizzati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico generale civile (GAT).

6. Distribuzione del Regolamento di Scalo

Il RdS è parte delle condizioni d'uso dell'aeroporto, ai sensi dell'art. 699 del Codice della Navigazione.

Per la piena efficacia e applicazione del RdS in ambito aeroportuale è necessario che tutti i soggetti che vi operano (sia pubblici sia privati) ne siano portati a conoscenza, ne osservino i contenuti e li facciano osservare ai propri dipendenti.

Pertanto, il gestore è tenuto a diffondere il RdS presso tutti i soggetti interessati e a curarne la pubblicazione sul proprio sito.

È onere di tutti gli operatori aeroportuali assicurarsi che la versione del RdS in loro possesso sia quella vigente e verificarne la corretta applicazione da parte del proprio personale.

I soggetti destinatari sono anche responsabili dell'attività dei propri fornitori, per i quali provvedono a definire procedure operative coerenti con le regole stabilite dal RdS, esercitando adeguata sorveglianza, così da assicurare il rispetto di quanto previsto da norme e disposizioni vigenti nello scalo.

ALLEGATO 1 - INDICE TIPO DI REGOLAMENTO DI SCALO PER GLI AEROPORTI COMMERCIALI

1. PARTE GENERALE
 - 1.1. Contenuti del Regolamento di Scalo
 - 1.2. Competenze (indicazioni di tutti i Comitati aeroportuali e specifiche)
 - 1.3. Procedura per l'emissione e l'aggiornamento

2. DESCRIZIONE AEROPORTO
 - 2.1 Descrizione del sedime e dell'intorno aeroportuale (vedi Sez. 4 MdA)
 - 2.2 Capacità di Scalo e operatività (Disposizione del Direttore Generale ENAC GENDISP-DG-04/06/2024-0000044-P) (vedi parte C sez. 4 MdA)
 - 2.3 Capacità del Terminal (verificare riscontro con MdA)
 - 2.4 Funzionamento aeroporto e regole generali
 - 2.5 Gestione informativa operatività di scalo (messaggistica)
 - 2.6 Accesso in aeroporto e accesso mezzi
 - 2.6.1 Procedura Tesseramento e lasciapassare (PNS Parte A Cap. 1 All. 1)
 - 2.6.2 Procedure per l'accesso all'area di movimento (vedi Sez. 8 MdA)
 - 2.6.3 Procedure per il controllo di veicoli operanti in area di movimento - regole di circolazione rilascio patenti aeroportuali (vedi Sez. 16 MdA)
 - 2.7 Gestione Ambientale

3. ACCESSO E OPERATIVITA' DEI PRESTATORI DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA
 - 3.1 Procedura per la scelta del prestatore di servizi
 - 3.1.1 Limitazioni (eventuali)
 - 3.1.2 Procedura di accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra
 - 3.1.3 Organizzazione e responsabilità dei prestatori di servizi. Manuale delle Operazioni.
 - 3.1.4 Qualificazione e formazione del personale (vedi Sez. 3 MdA)
 - 3.2 Uso infrastrutture e beni aeroportuali

- 3.2.1 Infrastrutture centralizzate
- 3.2.2 Subconcessioni
- 3.3 Tutela ambientale
- 3.4 Responsabilità per danni e polizze assicurative
- 3.5 Livelli di servizio e parametri/requisiti minimi operativi di scalo
- 3.6 Servizi ai passeggeri
 - 3.6.1 Assegnazione e utilizzo risorse terminal
 - 3.6.2 Modalità di erogazione del servizio (servizi e sistemi di informativa e di assistenza al pubblico, esempio: banchi d'informazione, call centre, ecc.)
 - 3.6.3 Procedure di accettazione passeggeri e bagagli
 - 3.6.4 Assistenze speciali
 - 3.6.5 Servizi di assistenza sanitaria
 - 3.6.6 Altri servizi ai passeggeri (oggetti rinvenuti, carrelli, servizio shop & collect, ecc.)
 - 3.6.7 Imbarco e sbarco passeggeri a piedi (Sez. 15 MdA – inserire per le parti di interesse)
- 3.7 Servizi ai bagagli
 - 3.7.1 Assegnazione e utilizzo risorse (BHS e nastri)
 - 3.7.2 Sistemi per il rilevamento dei tempi di riconsegna bagagli
 - 3.7.3 Procedura per bagagli aperti o danneggiati, senza etichetta, smarriti
 - 3.7.4 Trasporti particolari (animali vivi, armi, ecc.)
- 3.8 Servizi a merci e posta
 - 3.8.1 Assegnazione e utilizzo risorse (postazioni di stoccaggio ULD – impianto UHS)
 - 3.8.2 Gestione varco accesso piazzale dedicato ai voli cargo
 - 3.8.3 Procedure di interfaccia tra i prestatori di servizi di rampa e i prestatori di servizi cargo e attività doganale
 - 3.8.4 Procedura di assistenza merce in arrivo e relativi documenti
 - 3.8.5 Procedura di assistenza merce in partenza e relativi documenti
 - 3.8.6 Assistenze particolari ai fini del trasporto di merce

- 3.8.7 Gestione merci pericolose (dangerous goods) e radioattive (Sez. 22 MdA – inserire per le parti di interesse Stoccaggio e gestione dei carburanti e delle merci pericolose)
- 3.9 Gestione del piazzale (*Apron Management Service*) (Sez. 14 MdA – riportare per le parti di interesse)
- 3.10 Gestione della *safety* sul piazzale (*Apron Safety Management*) (Sez. 15 MdA – riportare per le parti di interesse)
- 3.11 Servizi agli aeromobili
 - 3.11.1 Risorse *airside* (descrizione e assegnazione)
 - 3.11.2 Prevenzione FOD, inclusi pulizia/spazzatura piazzale (vedi Sez. 15.3 MdA)
 - 3.11.3 Servizio di *marshalling* e *follow me*, gestione del piazzale e dei parcheggi (vedi Sez. 14.4 MdA)
 - 3.11.4 Procedura di avvicinamento mezzi all'aeromobile
 - 3.11.5 *Aircraft handling and servicing operations*
 - 3.11.6 Accesso all'aeromobile
 - 3.11.7 *Ground Support Equipment (GSE)* (Sez. 31 MdA per le parti di interesse *handling GSE* inserire Procedure per il traino degli aeromobili)
 - 3.11.8 Pulizia aeromobile e gestione rifiuti di bordo
 - 3.11.9 Carico/scarico toilette – Acqua potabile
 - 3.11.10 *De-icing - De-snowing* (Sez. 24 MdA –inserire *Winter operation*)
 - 3.11.11 Operazioni di carico dell'aeromobile
 - 3.11.12 Procedura rifornimento aeromobili (Sez. 15.2 MdA – inserire Applicazione delle misure di sicurezza durante le operazioni di rifornimento degli aeromobili)
 - 3.11.13 Piano riduzione rischio da impatto con uccelli e animali selvatici. Gestione dei pericoli derivanti dalla fauna selvatica (Sez. 17 MdA – per le parti di interesse della DT)
 - 3.11.14 Servizi di assistenza aeroportuale obbligatori (Voli di Stato, umanitari, ecc. Copertura servizi durante lo sciopero)
 - 3.11.15 Assistenza aeromobili con codice letterale superiore rispetto alla categoria dell'Aeroporto (riscontro con Sez. 28 MdA Procedure per le operazioni di aeromobili con codice letterale superiore rispetto alla categoria dell'aeroporto, compresi i percorsi di rullaggio).

4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (verificare la compatibilità con disposizioni MdA Sez. 2 Descrizione del sistema di gestione dell'aeroporto (Management System) e Sez. 19 MdA Piano di emergenza aeroportuale e Sez. 29 MdA Prevenzione incendi in area di manovra
 - 4.1 Premessa
 - 4.2 *Reporting* (Descrizione del sistema di gestione dell'aeroporto Sez. 2 MdA – per la parte relativa all'obbligo di *occurrence reporting system* in caso di eventi relativi a imbarco passeggeri - bagagli - posta e carico)
 - 4.3 *Risk Management*
 - 4.4 *Aerodrome Safety Committee*
 - 4.5 Raccomandazioni

5. SERVIZI DI ASSISTENZA IN CASI DI IRREGOLARITA' OPERATIVE (riduzioni di capacità e *contingency*)
 - 5.1 Gestione di eventi critici aeroportuali: procedura (*Airport contingency plan*)
 - 5.2 Comitato risposta crisi: composizione, convocazione e attivazione
 - 5.3 Operazioni in presenza di limitazioni operative.
 - 5.3.1 Operazioni in bassa visibilità (verifica compatibilità con disposizioni Sez. 23 MdA)
 - 5.3.2 Operazioni invernali (verifica compatibilità con disposizioni Sez. 24 MdA)
 - 5.3.3 Procedure in condizioni meteorologiche avverse (verifica compatibilità con disposizioni Sez. 25 MdA)
 - 5.3.4 Operazioni notturne (verifica compatibilità con disposizioni Sez. 26 MdA)

6. VERIFICHE E MISURE INTERDITTIVE
 - 6.1 Verifica del rispetto del Regolamento di Scalo e provvedimenti interdittivi
 - 6.2 Attività di coordinamento del Gestore (controllo sulle attività ordinarie e intervento in casi di *contingency*)
 - 6.3 Attività di auditing verso gli Operatori
 - 6.4 Misure interdittive
 - 6.5 Sanzioni

ALLEGATO 2 - ORDINANZA TIPO PER L'ADOZIONE DEL REGOLAMENTO DI SCALO

Ordinanza n. X/XXXX

Il Direttore Territoriale XXX,

- VISTO** il Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942 n.327, come modificato nella parte aeronautica con Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n.96, a norma dell'art. 2 della L. 9 novembre 2004, n.265 e successive disposizioni correttive ed integrative di cui al D. Lgs. 15 marzo 2006, n.151;
- VISTI** segnatamente, gli artt. 687, 691 bis, 699, 705, 718, 792, 806, 1174, 1235 e 1236 del Codice della Navigazione;
- VISTO** il D. Lgs. 25 luglio 1997 n. 250 che istituisce l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile;
- VISTO** l'art. 2, comma 3, del D. L. n. 237/2004, convertito con L. n. 265/2004, recante «Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile», il quale prevede l'adozione da parte di ENAC, sentiti il Gestore Aeroportuale ed ENAV S.p.A. per le materie di competenza, nonché gli altri enti e organismi pubblici che operano in aeroporto, del Regolamento di scalo;
- TENUTO CONTO** delle Indicazioni Tecniche e Operative relative alla Redazione del Regolamento di Scalo degli aeroporti certificati, Ed. n.1 dell'8/6/2026;
- CONSIDERATA** l'esigenza di individuare un quadro certo di attribuzioni e responsabilità tra i vari soggetti che operano nell'aeroporto di XXX;
- CONSIDERATA** la necessità di regolamentare le attività aeroportuali al fine di assicurare un ordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti da parte di tutti i soggetti aeroportuali, nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio;
- SENTITI** il Gestore Aeroportuale ed ENAV S.p.A, nonché gli Enti di Stato presenti in aeroporto [indicare quali];
- GARANTITA** la opportuna informativa.

Tutto quanto sin qui visto e considerato, e del quale si è tenuto conto,

ORDINA

Art. 1

Il Regolamento di Scalo, Edizione X, Revisione X, del _____, relativo all'aeroporto XXX di XXX, che costituisce parte integrante della presente ordinanza, è adottato a decorrere dalle ore XX del _____.

Art. 2

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

I contravventori sono puniti a termini di legge e ritenuti responsabili dei danni che possono derivare a persone, aeromobili e cose in conseguenza delle loro azioni e omissioni.

INFORMA

che avverso la presente Ordinanza è ammesso ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale competente nel termine di 60 giorni dalla pubblicazione sul sito web istituzionale dell'ENAC.

Luogo, data

Il Direttore Territoriale
