



**PROCEDURA PER LA GESTIONE DI EVENTI
CRITICI AEROPORTUALI**
(Reg. CE 255/2010, Art. 10.2)

MANUALE OPERATIVO

Sezione 12
Rev.1

SEZIONE 12

PROCEDURA PER LA GESTIONE DI EVENTI CRITICI AEROPORTUALI
(Reg. CE 255/2010, Art. 10.2)



PROCEDURA PER LA GESTIONE DI EVENTI
CRITICI AEROPORTUALI
(Reg. CE 255/2010, Art. 10.2)

**MANUALE
OPERATIVO
SEZIONE 12
Rev.1**

INTENZIONALMENTE BIANCA

PROCEDURA GESTIONE EVENTI CRITICI AEROPORTUALI (REG. 255/2010 ART. 10.2)



Operations
Aeroporto Bologna



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

INTENZIONALMENTE BIANCA

INDICE

1	Generalità	5
2	Scopo	5
3	Campo di applicazione	5
4	Validità	5
5	Revisioni della procedura	6
6	Normativa di riferimento	6
7	Riferimenti interni	6
8	Condizioni per la corretta applicazione della PROCEDURA	6
8.1	PRINCIPALI FUNZIONI COINVOLTE	6
9	Capacità DELL'AEROPORTO	6
10	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE (CCA)	7
10.1	Istituzione e scopo del CCA	7
10.2	Composizione del CCA	7
10.3	CONVOCAZIONE DEL CCA	8
10.4	REFERENTI DI COMPAGNIE AEREE E HANDLER	8
10.5	COMPITI SPECIFICI DEI MEMBRI DEL COMITATO	8
11	Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (limitazione con durata inferiore alle 2 ore)....	9
11.1	Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo	10
12	Limitazione DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO	12
12.1	Limitazione della capacità dello scalo con durata prevista superiore alle 2 ore e inferiore alle 24 ore 12	
12.1.1	Criteri di definizione delle sequenze di partenza	12
13	Limitazione parziale della capacità dello scalo con durata superiore alle 24 H	13
14	Ripristino della capacità aeroportuale ordinaria	13
15	Allegati	14
15.1	"Gestione tattica degli eventi critici aeroportuali"	14



Operations
Aeroporto Bologna



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

INTENZIONALMENTE BIANCA

1 GENERALITÀ

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 di crisi che comporta una perdita importante di capacità della EATMN 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 da 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 (riduzione di personale operativo), condizioni meteorologiche avverse, fenomeni naturali di grave entità, eventi di security e/o sanitari.

2 SCOPO

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.

Lo scopo della presente procedura è quello di definire le modalità di riduzione della capacità aeroportuale, a fronte del verificarsi di un evento critico, con la finalità di ripristinare il normale funzionamento non appena le condizioni lo permettano, contenendo, per quanto possibile, i disagi per i passeggeri e per i soggetti aeroportuali coinvolti.

Le azioni di cui alla presente procedura potranno essere coordinate all'interno del Comitato di Crisi per la Capacità Aeroportuale (vedi par. 11). In caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), del Piano Leonardo da Vinci o del Piano Sgombero Neve, le funzioni del CCA saranno assolve rispettivamente dal COE, dall'Unità di Crisi appositamente costituita e dallo Snow Committee (o dai Comitati di crisi previsti negli appositi piani locali).

La procedura è condivisa dal Gestore Aeroportuale e da Enav ed è recepita dall'ENAC tramite la sua pubblicazione nella Sez.12 del Manuale Operativo/allegati Tecnici del Regolamento di Scalo.

3 CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura si applica al verificarsi di un evento critico, ovvero di tutte quelle situazioni non pianificate dovute ad una qualsiasi condizione tecnica, operativa, meteorologica, sanitaria o di security che possano ridurre la capacità dell'aeroporto.

4 VALIDITÀ

La presente procedura entra in vigore il **30.06.2021** e viene contestualmente adottata nelle rispettive normative interne.

5 REVISIONI DELLA PROCEDURA

Quanto stabilito nella presente procedura potrà essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti.

6 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il principale riferimento normativo è il Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo – Obblighi relativi ad eventi critici;

7 RIFERIMENTI INTERNI

- Manuale di Aerodromo AdB
- Regolamento di Scalo
- Istruzioni Permanenti Interne ENAV

8 CONDIZIONI PER LA CORRETTA APPLICAZIONE DELLA PROCEDURA

La corretta applicazione della presente PROCEDURA richiede che:

- ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati il più possibile accurati sulla possibile ripresa delle normali operazioni;
- i Vettori provvedano a diffondere tempestivamente ai rispettivi Coordinamenti Operativi le decisioni assunte in sede di comitato di controllo della capacità aeroportuale in merito alle eventuali riduzioni del rateo di traffico.

8.1 PRINCIPALI FUNZIONI COINVOLTE

Da-Enac: Direttore (o suo incaricato)

AdB: PH Movimento e Terminal (PHMT), Accountable Manager, Responsabile Operazioni Aeroportuali

ENAV: Torre di Controllo (TWR – linea diretta), Responsabile C.A.

9 CAPACITÀ DELL'AEROPORTO

La capacità dichiarata della pista di volo, in condizioni di normalità (regolari condizioni meteorologiche, Radar e Radioassistenze efficienti, ecc.), è di 24 movimenti/ora di cui 12 movimenti ogni 30 minuti.

La capacità massima del piazzale aeromobili è di 31 stand di aviazione commerciale e di 5 stand aviazione generale.

La capacità del Terminal è pari a 3000 Pax/h in arrivo e 3000 pax/h in partenza.

10 COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE (CCA)

10.1 Istituzione e scopo del CCA

Con la presente procedura viene istituito il Comitato di Controllo della Capacità Aeroportuale (CCA).

Il CCA ha lo scopo di:

1. Verificare e aggiornare la capacità residua dello scalo (Airside e Landside) conseguente all'evento critico in atto;
2. Condividere le informazioni sulla situazione in essere e gestire, a livello di operazioni di scalo, la riduzione di capacità a seguito di un evento critico;
3. Informare i rappresentanti delle compagnie aeree e degli handler interessati dalle conseguenze delle decisioni in merito alla riduzione di capacità dello scalo;
4. Verificare se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere aggiornata;
5. Verificare la coerenza delle azioni adottate con l'evolversi dell'evento critico in atto;
6. Accelerare per quanto possibile il ripristino delle normali operazioni aeroportuali al fine di minimizzare i disagi per i passeggeri e per i soggetti aeroportuali coinvolti.

10.2 Composizione del CCA

Il Comitato è composto dai seguenti soggetti aeroportuali con funzione decisionale:

- ENAC-DA
- AdB, rappresentato dall'Accountable Manager, dai Post Holder interessati, dal Safety Manager (se necessario) e dal Security Manager (o suo incaricato)
- ENAV – C.A. Responsabile Bologna

e dai seguenti ulteriori soggetti con funzione consultiva:

- Comitato Utenti – un rappresentante (o suo delegato)
- Handler – un rappresentante (o suo delegato) per ogni Handler

- a) Il CCA è presieduto dal Gestore, o dall'ENAC qualora partecipi al comitato
- b) Vettori, Comitato Utenti e Handler non hanno potere decisionale in merito alle scelte del comitato riguardanti capacità residua e sulla possibile percentuale di cancellazioni da attuare.
- c) Sulla base della tipologia dell'evento in atto e alla sua prevista durata, il Comitato può essere allargato ad ulteriori rappresentanti degli Enti di Stato aeroportuali, locali e/o territoriali,

laddove le decisioni coinvolgano temi non solo correlati alla disciplina di capacità e rateo dei flussi di traffico aereo.

10.3 CONVOCAZIONE DEL CCA

- a) Il CCA è convocato dal Gestore aeroportuale o da Enac o, in alternativa, si riunisce qualora un membro del CCA con potere decisionale ne faccia esplicita richiesta.
- b) Il CCA si riunisce presso la Sala Campini degli uffici AdB (Terminal pax, 2° piano) nel minor tempo possibile e comunque entro 2 ore dalla convocazione.
- c) Nel caso di indisponibilità della sala Campini il CCA si riunisce presso gli uffici direzionali del Gestore o in altra sede aeroportuale ritenuta più idonea per la gestione dell'evento in atto.
- d) Sono accettabili anche contatti telefonici tra i membri del CCA, in alternativa a quelle fisiche, purché tutte le funzioni con potere decisionale vengano consultate.

10.4 REFERENTI DI COMPAGNIE AEREE E HANDLER

- a) Ogni compagnia aerea rappresentata sullo scalo e ogni handler devono nominare uno o più referenti che possano essere contattati in caso di attivazione del CCA
- b) I referenti sono tenuti a coordinare in maniera tempestiva le proprie risorse al fine di rendere applicabili le azioni decise nell'ambito dell'evento critico o del CCA.
- c) Gli Handler devono comunicare ad ENAC e al Gestore i nominativi dei propri referenti impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni.

10.5 COMPITI SPECIFICI DEI MEMBRI DEL COMITATO

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

1. Il Gestore Aeroportuale:

- a) In coordinamento 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.
- b) 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.
- c) Comunica alle compagnie aeree e agli handler le decisioni condivise in CCA provvedendo alla richiesta di eventuali NOTAM.

2. ENAV:

- a) In coordinamento con il Gestore Aeroportuale, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione del controllo del traffico aereo e della movimentazione al suolo degli aeromobili.
- b) 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.
- c) Comunica a EUROCONTROL eventuali limitazioni prolungate della capacità e gestisce la modifica dei flussi in arrivo e partenza secondo quanto previsto dalla presente procedura.

3. Tutti i soggetti del CCA:

- a) 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.

ENAC Direzione Aeroportuale, quando necessario, a seguito delle decisioni del Comitato:

1. Coordina le informazioni con la Prefettura e con l'unità di crisi centrale ENAC, nonché verso gli Enti di Stato aeroportuali convocandoli al tavolo.
2. Coordina tramite la Prefettura la comunicazione con le amministrazioni locali.

11 Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (limitazione con durata inferiore alle 2 ore)

Nel caso in oggetto:

1. un evento critico determina una possibile limitazione alla capacità dello scalo, il Gestore aeroportuale e l'Enav individuano congiuntamente la specifica limitazione sulla base delle tipologie di evento e delle azioni applicabili indicate nell'allegato 1;
2. In presenza di penalizzazioni allo spazio aereo circostante l'aeroporto l'Enav, sentito il Gestore, può coordinare con il centro di controllo d'Area competente (ACC) una ulteriore limitazione di capacità in arrivo e/o partenza ad integrazione, per difetto, di quella già eventualmente individuata al punto 1);
3. Quando ritenuto opportuno, ai fini della valutazione tecnica sulla limitazione della capacità aeroportuale, il Gestore aeroportuale può consultare il Comandante del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco (NB: nelle situazioni in cui l'indisponibilità delle piste sia diretta conseguenza della mancanza della necessaria copertura di servizi antincendio, il

Comando del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco è tenuto ad informare preventivamente Enav ed il Gestore Aeroportuale);

4. La capacità residua dello scalo identificata a seguito della valutazione tecnica effettuata da Gestore Aeroportuale e da Enav viene immediatamente applicata e comunicata da ADB a ENAC- DA (via telefono registrato o via e-mail) intendendosi da questa ratificata salvo esplicita richiesta di sospensione o di modifica delle azioni adottate.

11.1 Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo

La riduzione di capacità viene gestita in fase tattica dagli uffici operativi del Gestore, dell'Enav e, se necessario, dei VVF, in attesa della eventuale convocazione del CCA (Comitato di controllo della capacità aeroportuale).

a) Voli in arrivo

1. Sulla base dei voli previsti in fase di atterraggio o avvicinamento, il Gestore e ENAV valutano congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o richiederne il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili;
2. Il Gestore può richiedere ad ENAV un flusso in arrivo pari a zero (0) atterraggi, quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:
 - ⇒ Repentina saturazione dei piazzali aeromobili con particolare riferimento alle piazzole residue per aeromobili (da valutarsi comunque sempre in relazione al traffico programmato nelle ore successive);
 - ⇒ Indisponibilità del terminal che abbia gravi impatti operativi sul sistema aeroportuale.
3. Quando la limitazione non è causata da problemi di security o di indisponibilità del terminal il Gestore e ENAV valutano l'utilizzo di posizioni di sosta di emergenza che prevedono l'utilizzo di TWY o zone dei piazzali non standard per la sosta degli aeromobili.
4. Qualora i tempi lo consentano, sarà cura del Gestore assicurarsi che la limitazione della capacità in atto sia comunicata ai seguenti scali al fine di prepararli alla ricezione di traffico alternato secondo le procedure locali.

1. Milano Malpensa
 2. Bergamo
 3. Venezia
 4. Milano Linate
 5. Pisa
 6. Treviso
 7. Verona
 8. Firenze
 9. Genova
 10. Rimini
 11. Forlì
 12. Ancona
 13. Parma
5. In regime di capacità ridotta lo scalo potrà non consentire l'arrivo delle seguenti tipologie di voli:
- Voli dirottati da altri scali (se non per motivi di emergenza)
- e potrà limitare l'arrivo di tutte le altre tipologie di voli programmati sull'aeroporto.

b) Voli in partenza

- 1) In funzione della tipologia di evento, Il Gestore 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, il COS AdB, dopo la decisione di riduzione della capacità, non trasmetterà ulteriori messaggi di "Ready", per smaltire la sequenza di traffico in partenza già accumulata.

La TWR sospende 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. L'ENAV comunica a Padova ACC/FMP le limitazioni di capacità da applicare sull'aeroporto nonché l'allungamento del taxi time aeroportuale in misura adeguata, al fine di affrancare le operazioni dal rispetto del CTOT e/ o della procedura FAM (CFMU User Manual Eurocontrol);
- ii. Qualora si preveda che la limitazione della capacità in partenza sia inferiore alle 2 ore, la TWR attiverà una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità determinata congiuntamente con il Gestore Aeroportuale, con priorità attribuita in base all'orario di "READY" dei voli rilasciati dal COS AdB fino al momento della riduzione di capacità. In questo caso la 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.

- 2) Nelle situazioni in cui il rateo in partenza sia pari a zero (0) con un periodo di tempo previsto superiore alle 2 ore, il Gestore Aeroportuale può disporre il blocco delle operazioni di imbarco passeggeri (NB: alla ripresa delle operazioni la presenza di passeggeri a bordo non costituisce comunque motivo di priorità al decollo).
 Al cessare delle limitazioni i voli saranno messi in sequenza da TWR considerando l'orario di "READY" dei voli rilasciati dal COS, in accordo alla procedura "Ordinato movimento degli aeromobili, mezzi e persone sui piazzali".
 In condizioni particolari il Gestore Aeroportuale potrà concordare con TWR una sequenza di partenza diverse dallo standard.

12 Limitazione DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO

12.1 Limitazione della capacità dello scalo con durata prevista superiore alle 2 ore e inferiore alle 24 ore

Il CCA, una volta riunito, sulla base delle ulteriori informazioni raccolte dai componenti partecipanti, verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista, ribadendo o modificando la capacità residua effettiva dell'aeroporto.

Eliminata la causa della riduzione della capacità, prima di tornare alla normalità sarà comunicata la fine della limitazione con un preavviso di circa un'ora.

12.1.1 Criteri di definizione delle sequenze di partenza

In caso di contemporaneità di aeromobili "Ready", le partenze, in presenza di aeroporto soggetto a limitazioni di capacità, saranno gestite in accordo alle priorità riportate nella seguente tabella (La partenza dei voli appartenenti al Gruppo con il numero più basso ha sempre la priorità sui voli appartenenti ai gruppi con numero più alto)

Tabella "Classificazione tipologie aeromobili in condizioni di ridotta capacità aeroportuale"

GRUPPO 1	– VOLI AMBULANZA / DI EMERGENZA/TRASPORTO ORGANI; – VOLI DI STATO/MILITARI/UMANITARI – VOLI RIENTRATI ALLO STAND DOPO IL RULLAGGIO/DECOLLO
GRUPPO 2	VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE INTERCONTINENTALI
GRUPPO 3	ALTRI VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE
GRUPPO 4	VOLI DI AVIAZIONE GENERALE

GRUPPO 5	VOLI DI RIPOSIZIONAMENTO
-----------------	---------------------------------

In presenza di voli in condizione di “Ready” appartenenti al medesimo gruppo verranno applicati i seguenti criteri per la definizione delle sequenze di partenza:

- i. Voli con contemporaneo orario schedato di partenza (STD) di cui uno soggetto a CTOT → **precedenza al volo soggetto a CTOT;**
- ii. Voli con contemporaneo STD → **precedenza all’aeromobile con maggiori dimensioni** (riferimento oggettivo al Codice Icao dell’aeromobile);

Nota. Nell’ambito dei voli appartenenti al gruppo 1 la priorità sarà attribuita ai voli ambulanza e trasporto organi.

13 LIMITAZIONE PARZIALE 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 una limitazione della capacità dello scalo tale da comportare la cancellazione di slot da parte dei Vettori che normalmente operano su di esso.

14 RIPRISTINO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE ORDINARIA

Il CCA, ripristinate le condizioni per il mantenimento della capacità ordinaria dello scalo, dichiara il ritorno alle normali operazioni aeroportuali e scioglie i propri presidi.

Il Gestore Aeroportuale rende noto l’avvenuto ripristino delle normali operazioni tramite e-mail alla lista “Informativa Cos” e richiede la cancellazione degli eventuali NOTAM di limitazione della capacità o di indisponibilità di sistemi e infrastrutture.

ENAV e il Gestore Aeroportuale ripristinano l’utilizzo della procedura “Ordinato movimento degli aeromobili, mezzi e persone sui piazzali” ordinaria.

Il CCA è convocato nuovamente 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 situazioni operative di capacità aeroportuale ridotta.

15 ALLEGATI

15.1 “Gestione tattica degli eventi critici aeroportuali”

Tipologie di limitazione in atto	Azioni applicabili
- Indisponibilità parziale di pista di volo/taxiway/taxilane/apron (Problemi infrastrutturali, ostacoli non censiti sulle direttrici di avvicinamento/decollo/mancato avvicinamento, avarie impianti, fumo o incendio nelle vicinanze di una testata) - Congestione stand (oltre l'80% di occupazione) conseguente a motivi operativi, avverse condizioni meteorologiche (neve), operazioni deicing prolungate (p.e. con nevicata in corso) - Indisponibilità parziale o totale del Terminal in area sterile/non sterile (bomb-scare, atto illecito su aeromobile, incendio, crollo, terremoto, avaria impianti elettrici/idraulici, meccanici, antincendio) - Avaria sistemi informatici Eatmn - Fenomeni naturali di grave entità - Indisponibilità dei servizi antincendio - Riduzione del personale operativo (Gestore Aeroportuale/VVF/ENAV)	- Modifica o limitazione delle direttrici di decollo-atterraggio - Modifica dei percorsi di rullaggio - Effettuazione di contropista (parziale o totale) - Aumento del taxi-time - Adozione di posizioni di sosta aeromobili non-standard - Chiusura totale o parziale degli apron - Divieto temporaneo di imbarco pax - Chiusura ai dirottamenti provenienti da altri scali (salvo emergenze) - Dirottamento di specifiche tipologie voli in arrivo (ultima opzione) - Limitazione della capacità della pista di volo e/o aeroportuale - Tutte le azioni tattiche specificamente individuate dal Gestore e da Enav sulla base dell'evento in atto - Restrizioni ATFCM