

Sistema FAQ

Il Sistema FAQ è utilizzato per dare risposta a quesiti specifici e circoscritti di interesse generale.

Le risposte sono elaborate sulla base della normativa in vigore e del materiale ad essa associato (Relazione Illustrativa, Explanatory Notes, CRD, ecc.)

L'aggiornamento dei contenuti di questa sezione è a cura della Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

N.	Domanda/Risposta	Data	Note	Riferimenti normativi	n. processo (rif. Allegato n. 3 MAGGOQ)
1	<p>Domanda : Come viene definito il periodo di validità del DAAD ?</p> <p>Risposta: E' compito dell'ENAC emettere un DAAD e definirne il periodo di validità. La durata di tale periodo non é associata necessariamente ad una scadenza temporale predefinita, ma può fare riferimento ad esempio: al raggiungimento di una soglia di traffico, al cambiamento della tipologia di traffico oppure alla futura realizzazione di un intervento di modifica/manutenzione di una specifica sezione dell'infrastruttura.</p> <p>[vedasi LG–2016/002-APT – Linee Guida per la gestione delle deviation dalle Certification Specification emanate dall'EASA per il dominio degli aeroporti Ed. n. 2 del 14 novembre 2016]</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>Reg. (UE) n. 139/2014 art. 7;</p> <p>LG–2016/002-APT – Linee Guida per la gestione delle deviation dalle Certification Specification emanate dall'EASA per il dominio degli aeroporti Ed. n. 2 del 14 novembre 2016</p>	40i

N.	Domanda/Risposta	Data	Note	Riferimenti normativi	n. processo (rif. Allegato n. 3 MAGOQ)
2	<p>Domanda : Come ha luogo l'accettazione delle "Nominated Persons" ?</p> <p>Risposta: Quando un Gestore aeroportuale propone una delle figure responsabili di cui alla ADR.OR.D.015, il Team ENAC deve valutarne le competenze e, se ritenuto necessario, richiedere un'integrazione documentale o un colloquio con il candidato (vedasi GM1 ADR.AR.C.035(a)).</p> <p>In analogia a quanto attuato in altri domini, ENAC richiede di documentare la candidatura e registrare l'accettazione di una figura responsabile utilizzando il Modello "Nominated Persons – ADR"</p>	14/02/2017	Prima emissione	Reg. (UE) n. 139/2014: ADR.OR.D.015 GM1 ADR.AR.C.035(a)	40i
3	<p>Domanda : Come gestire una deviazione dalle previsioni relative alla pendenza delle rampe di raccordo dei manufatti localizzati nella strip della pista di volo ?</p> <p>Risposta: La previsione in esame, contenuta nella CS ADR-DSN.B.165 Objects on runway strips al punto c), è stata oggetto di revisione da parte di EASA con l'emissione della CS ADR-DSN.B.165 Issue 3 allegata alla ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016.</p> <p>Si riportano, per completezza di informazione, i testi del citato punto c) nelle versioni previste dalla Issue 2 (valida fino al 07/12/2016) e dalla Issue 3 (valida a far data dal 08/12/2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Issue 2 (CS ADR-DSN.B.165 punto c)) <i>To eliminate a buried vertical surface, a slope should be provided which extends from the top of the construction to not less than 0.3 m below ground level. The slope should be no greater than 1:10.</i> - Issue 3 (CS ADR-DSN.B.165 punto c)) <i>To eliminate a buried vertical surface on objects situated on a graded portion of the runway strip, a slope should be provided to minimise hazards to aeroplanes running off the runway.</i> <p>E' di tutta evidenza che la nuova versione della norma non indichi un valore specifico per la pendenza delle rampe. A tale riguardo, l'ENAC ritiene che il requisito nazionale di cui al RCEA Cap. 3 par. 4.1.3 (pendenza 1:2) soddisfi pienamente l'obiettivo di safety della CS in questione.</p>	14/02/2017	Prima emissione	ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016: CS ADR-DSN.B.165 punto (c) - Issue 3	40i

4	<p>Domanda : Come gestire una deviazione dalla CS ADR-DSN.H.420 Inner Horizontal Surface ?</p> <p>Risposta: La previsione contenuta nella CS ADR-DSN.H.420 Inner Horizontal Surface al punto c), è stata oggetto di revisione da parte di EASA con l'emissione della CS ADR-DSN.H.420 Issue 3 allegata alla ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016.</p> <p>Si riportano, per completezza di informazione, i testi del citato punto c) nelle versioni previste dalla Issue 2 (valida fino al 07/12/2016) e dalla Issue 3 (valida a far data dal 08/12/2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Issue 2 (CS ADR-DSN.H.420 punto c)) <i>Characteristics: The outer limits of the inner horizontal surface are defined by circular arcs centred on the geometric centre of the runway, on the intersection of the extended RWY centre line with the end of the RWY strip joined tangentially by straight lines or points established for such purpose as in Figure H-1.</i> - Issue 3 (CS ADR-DSN.H.420 punto c)) <i>Characteristics: The outer limits of the inner horizontal surface are defined by a circle centred on the geometric centre of the runway, by a convex contour composed of circular arcs centred on the intersections of the extended RWY centre line with the end of the RWY strip, joined tangentially by straight lines parallel to the runway centre line, as shown in Figure H-1, or on other points established for such purpose.</i> <p>Le differenze del requisito nazionale di cui al RCEA Cap. 4 par. 5, già rilevate rispetto alla versione prevista dalla Issue 2, a seguito della modifica introdotta dalla Issue 3, non sono più ravvisabili.</p> <p>Ne consegue che eventuali DAAD, rilasciati dall'ENAC in sede di conversione per gestire la deviazione, sono da considerarsi superati.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.H.420 punto (c) - Issue 3</p>	40i
5	<p>Domanda : Come può essere gestita una deviazione dalle previsioni inerenti alla “<i>approach surface</i>” (AS) contenute nelle CS ADR-DSN.J.470, ADR-DSN.J.475 e ADR-DSN.J.480 nei casi di cui all'RCEA Cap. 4 par. 3.4 ?</p> <p>Risposta: A differenza della normativa europea, l'RCEA prevede la facoltà da parte dell'ENAC di autorizzare, in casi eccezionali, pendenze della superficie di avvicinamento (AS) fino al 3,3% per piste di codice 4 e fino al 5% per piste di codice 3.</p> <p>Considerato che tali casi si configurano generalmente in presenza di ostacoli, anche di natura orografica, e di peculiari caratteristiche dell'aeroporto, la deviazione può essere gestita attraverso una Special Condition (SC).</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.J.470 CS ADR-DSN.J.475 CS ADR-DSN.J.480 - Issue 3</p>	40i
6	<p>Domanda : Nei casi in cui non sia disponibile, oltre la fine della strip di pista, un'area di lunghezza pari a 240m e di larghezza variabile in funzione del codice e della categoria operativa della pista, possono considerarsi soddisfatti i punti (d) ed (e) della CS ADR-DSN.T.915 ?</p> <p>Risposta: Considerato che la previsione in questione si riferisce all'ubicazione di equipaggiamenti ed installazioni nelle “aree operative” dell'aeroporto, la stessa si ritiene soddisfatta con riferimento alle aree nella disponibilità del Gestore, le cui dimensioni e forma dipendono dalla configurazione del sedime aeroportuale.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.T.915 - Issue 3</p>	40i

7	<p>Domanda : Come identificare le “essential taxiway” di cui alla Tab. S-1 richiamata al punto d) della CS ADR-DSN.S.895 ?</p> <p>Risposta: Sono da considerarsi “Essential Taxiway” le vie di rullaggio, ricadenti in area di manovra, facenti parte dei percorsi da seguire in condizioni di bassa visibilità.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.S.895 - Issue 3</p>	40i
8	<p>Domanda : Una RESA di dimensioni minime è da considerarsi conforme ?</p> <p>Risposta: Ai sensi della CS ADR-DSN.C.215:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la lunghezza della RESA può limitarsi a 90m soltanto se non è praticabile l'estensione a 120m, per piste di codice 1 o 2, oppure a 240m, per piste di codice 3 o 4 (cfr. punto (a)(1)); - la larghezza della RESA è pari almeno al doppio della larghezza della pista associata e, laddove praticabile, uguale alla larghezza della CGA (cfr. punto (c)). <p>Se l'estensione (della lunghezza e/o della larghezza) non è praticabile e le dimensioni minime sono garantite, la RESA è da considerarsi conforme.</p> <p>Il caso di estensione (della lunghezza e/o della larghezza) praticabile si configura invece come deviazione da gestire attraverso un DAAD.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.C.215 - Issue 3</p>	40i
9	<p>Domanda : Cosa si intende per “area under control of aerodrome operator” di cui alle CS ADR-DSN.J.487, ADR-DSN.Q.840 e ADR-DSN.Q.841 ?</p> <p>Risposta: Tale area coincide con il sedime aeroportuale e con eventuali ulteriori aree esterne destinate ad impieghi connessi alle attività dello scalo.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.J.487 CS ADR-DSN.Q.840 CS ADR-DSN.Q.841- Issue 3</p>	40i
10	<p>Domanda : In fase di conversione del certificato di aeroporto, come trattare gli ostacoli esistenti di cui alle CS ADR-DSN.J.470, ADR-DSN.J.475, ADR-DSN.J.480 ?</p> <p>Risposta: Le CS ADR-DSN.J.470, ADR-DSN.J.475, ADR-DSN.J.480, analogamente al RCEA Capitolo 4 par. 9.3, prevedono che gli oggetti che forano le superfici di delimitazione ostacoli vengano rimossi, a meno che non siano in ombra rispetto ad un oggetto inamovibile oppure uno studio aeronautico ne dimostri la compatibilità con la sicurezza e la regolarità delle operazioni di volo.</p> <p>In fase di conversione, ferma restando la valutazione di rispondenza degli ostacoli esistenti da parte del Gestore, il caso di un ostacolo inamovibile (o difficilmente rimovibile) per caratteristiche e/o funzione, dotato di segnaletica conforme e già preso a riferimento nella progettazione delle procedure di volo, non sarà trattato quale deviazione / non conformità.</p>	14/02/2017	Prima emissione	<p>ED Decision 2016/027 datata 08/12/2016:</p> <p>CS ADR-DSN.J.470 CS ADR-DSN.J.475 CS ADR-DSN.J.480- Issue 3</p>	40i