

PROCEDURA PER LA LIMITAZIONE TEMPORANEA DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE A SEGUITO DI EVENTI CRITICI

FASE	ENAV S.p.A.		SAC S.p.a.	
ELABORAZIONE	Responsabile ENAV C.A. Catania Paolo Gigliotti		Responsabile PH Movimento Gianluca Storaci	
	Data	Firma	Data	Firma
	28/08/2018		28/08/2018	
APPROVAZIONE	Responsabile ENAV C.A. Catania Paolo Gigliotti		P.H. Area di Movimento Gianluca Storaci	
	Data	Firma	Data	Firma
	28/08/2018		28/08/2018	
			Accountable Manager Antonio Palumbo	
			Data	Firma
		29/12/2017		

Rev.	Agg.	Data	Descrizione
00	00	28/08/2018	Prima emissione

Sommario

1 SCOPO.....	3
2. LA CAPACITA' DELLO SCALO DI CATANIA	4
2.1. Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H) ..	4
2.1.1 Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo	5
3. COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA).....	5
3.1. Compiti generali dei membri del comitato.....	6
3.2. Azioni del comitato.....	7
3.2.1 Criteri di definizione delle sequenze di accesso alla capacità residua (LIMITAZIONE CON DURATA SUPERIORE ALLE 2 H E INFERIORE ALLE 24 H)	7
3.2.2 LIMITAZIONE PARZIALE DELLA CAPACITA' DELLO SCALO – DURATA SUPERIORE ALLE 24 H	8
4. AZIONI DA ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI	10
5. RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA	11
ALLEGATO 1 – CAPACITÀ DELLO SCALO	12
ALLEGATO 2 – PARCHEGGI E LORO CAPACITÀ	13
ALLEGATO 3 - GUIDA ALLE CANCELLAZIONI	15

1 SCOPO

In un Aeroporto aperto alle operazioni, la capacità aeroportuale può subire temporanee limitazioni, con un preavviso che può essere breve o nullo.

Le cause che possono determinare una riduzione della capacità sono generalmente:

- Inconvenienti Aeronautici;
- Indisponibilità infrastrutturali, impiantistiche;
- Condi meteo avverse di notevole entità;
- Fenomeni naturali di grave entità;
- Etc.

In tutti i casi sopra riportati, si pone la necessità di procedere ad una limitazione del flusso del traffico aeroportuale, al fine di garantire una corretta pianificazione per tutte le compagnie aeree.

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 di Catania e la capacità disponibile, a fronte di una limitazione temporanea della stessa, agendo nell'interesse dei passeggeri 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, i disservizi per i passeggeri.

La corretta applicazione della presente procedura viene garantita solo qualora:

- **ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati accurati sulla possibile ripresa delle normali operazioni**
- **i vettori rispondano 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 procedura è condivisa con l'ENAV, ed applicata dall'ENAC tramite l'emissione su Regolamento di Scalo.

2. LA CAPACITA' DELLO SCALO DI CATANIA

In condizioni ordinarie di esercizio, la capacità complessiva dello scalo è pari a circa 20 mov/H suddivisa principalmente in 12 arrivi e 8 partenze (Allegato 1).

La capacità sostenibile, così come la capacità massima aeroportuale, tiene conto della sola disponibilità/indisponibilità delle infrastrutture di volo e quindi, avendo a disposizione una sola pista, si azzerava nel caso di indisponibilità della stessa.

2.1. Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H)

Nel caso in cui:

1) l'improvvisa indisponibilità della pista, o di una o più direzioni di avvicinamento/decollo per indisponibilità dello spazio aereo associato, determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, il Post Holder Area di Movimento congiuntamente al Responsabile Enav, individueranno la limitazione di capacità applicabile.

Il Post Holder Area di Movimento ne darà tempestiva informazione ad ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale.

2) oltre all'improvvisa indisponibilità di cui al punto 1), siano indisponibili, per l'utilizzo operativo, altre infrastrutture o sistemi aeroportuali, il Post Holder dell'Area di Movimento SAC individuerà 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 Responsabile Enav e ad ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale.

Qualora invece fosse maggiormente penalizzato lo spazio aereo il Responsabile Enav valuterà 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 Post Holder Area di Movimento SAC che ne darà comunicazione ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale.

3) Anche con la piena disponibilità della pista dell'aeroporto, l'improvvisa indisponibilità, per l'utilizzo operativo, di altre infrastrutture o sistemi aeroportuali determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, il Post Holder dell'Area di Movimento SAC valuterà, congiuntamente al Responsabile Enav la capacità aeroportuale sostenibile in arrivo e partenza, comunicando tale limitazione ad ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale.

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 TWR ed il Gestore Aeroportuale, quando ritenuto opportuno ai fini della valutazione tecnica sulla limitazione della capacità aeroportuale, il Post Holder dell'Area di Movimento SAC consulterà il Comandante del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco.

La capacità residuale dello scalo identificata a seguito della valutazione tecnica è applicata e comunicata ad ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale e da questa ratificata (per conferma diretta o tramite emissione di NOTAM).

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

La conseguente riduzione di capacità viene gestita in fase tattica dagli uffici operativi di SAC (in coordinamento con il Post Holder dell'Area di Movimento), dell'ENAV e dei VVF per il tempo necessario alla convocazione del COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA), definito nei paragrafi successivi.

a) Voli in arrivo

In particolare, sulla base dei voli previsti in fase di atterraggio o avvicinamento, il Post Holder Area di Movimento ed il Responsabile TWR, valuteranno congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o richiederne il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili.

Il Post Holder dell'Area di Movimento, può richiedere al Responsabile TWR un flusso in arrivo pari a zero (0) atterraggi, senza necessità di ratifica da parte di ENAC quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:

- repentina saturazione dei piazzali aeromobili con particolare riferimento alle piazzole residue per aeromobili (Allegato 2) (da valutarsi comunque sempre in relazione al traffico programmato nelle ore successive);
- indisponibilità del terminal che abbia gravi impatti operativi sul sistema aeroportuale.

In ogni caso, quando la limitazione non è causata da problemi di Security o di indisponibilità di terminal, il Post Holder Area di Movimento congiuntamente al Responsabile TWR valuteranno l'utilizzo di posizioni di sosta in contingency che prevedono l'impiego di TWY o zone dell'apron non standard per la sosta degli aeromobili.

Laddove i tempi lo consentano, sarà cura del Responsabile Ufficio Apron e Coordinamento di Scalo assicurarsi che sia comunicata agli scali di:

- Comiso;
- Palermo;
- Lamezia;
- Reggio Calabria

la limitazione della capacità in atto al fine di preparare gli scali alla ricezione di traffico alternato secondo le procedure locali.

3. COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)

E' istituito il Comitato di Controllo della Capacità Aeroportuale (CCA). Il Comitato ha lo scopo di:

1. condividere le informazioni sulla situazione in essere e gestire, a livello di operazioni di scalo, la riduzione di capacità rispetto ad una situazione normale;
2. individuare le azioni necessarie a bilanciare domanda ed offerta di trasporto;
3. minimizzare i disagi per i passeggeri e coordinare misure straordinarie di assistenza;
4. accelerare per quanto possibile il ripristino delle normali operazioni aeroportuali.

il Comitato è così composto:

- ENAC - Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale, a cui è affidata la presidenza del Comitato;
- SAC – Società Aeroporto Catania, rappresentato dall'Accountable Manager e/o dai Post Holder interessati;
- ENAV Catania;

- AOC – Presidente;

Quest'ultimo soggetto non ha potere decisionale in merito alla scelta del comitato sulla capacità residua e sulla conseguente percentuale di cancellazioni da attuare.

A seconda della tipologia dell'evento in atto e della sua durata, 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, il CNVVF può essere chiamato, per specifiche tipologie di emergenza, a partecipare ai lavori del CCA, attraverso il Comandante del Distaccamento o suo delegato.

Il Comitato informa i rappresentanti delle compagnie aeree e degli handler designati dalle stesse e interessati dalle conseguenze delle decisioni in merito alla riduzione di capacità dello scalo. Ogni compagnia aerea e handler deve, in ogni caso, nominare uno o più referenti che possano essere contattati in caso di attivazione del CCA, i referenti dovranno avere la possibilità di trasmettere e coordinare in maniera tempestiva le proprie risorse al fine di rendere applicabili le azioni decise dal CCA. Tali referenti devono essere comunicati entro 30 giorni dall'emissione delle presente procedura ad ENAC e devono essere comunicate tempestivamente eventuali variazioni dei contatti.

Il CCA è convocato da ENAC DA direttamente o tramite il gestore aeroportuale qualora un membro del CCA ne faccia esplicita richiesta.

Il CCA si riunirà presso la sala crisi dell'ENAC (Torre Uffici, 5° piano) nel minor tempo possibile e comunque entro 2 ore dalla convocazione.

Nel caso di indisponibilità della sala crisi ENAC, il CCA si riunisce presso gli uffici direzionali di SAC (sala corsi, primo piano) o in altra sede aeroportuale ritenuta più vantaggiosa per la gestione dell'evento.

3.1. COMPITI GENERALI DEI MEMBRI DEL COMITATO

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

1. ENAC Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale: presiede il comitato convocandolo direttamente sulla base delle informazioni ricevute oppure su richiesta dei membri del comitato. Approva le scelte relative alla capacità disponibile e alle azioni da intraprendere per bilanciare domanda ed offerta di trasporto. Coordina le informazioni con la Prefettura e con l'unità di crisi centrale 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. SAC: 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 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 SAC ed in coordinamento con l'Aeronautica Militare – Comando Aeroporto Sigonella, 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, avranno 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.

3.2.AZIONI DEL COMITATO

Il Comitato:

- Verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista;
- Verifica che la distribuzione della capacità residua dello scalo ai vettori con operazioni programmate nella fascia temporale interessata, sia coerente con i criteri predefiniti riportati nel paragrafo successivo della presente procedura.

Le matrici riportate al paragrafo 3.3 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.

3.2.1 Criteri di definizione delle sequenze di accesso alla capacità residua (LIMITAZIONE CON DURATA SUPERIORE ALLE 2 H E INFERIORE ALLE 24 H)

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.

Identificati i limiti massimi consentiti dei flussi, il CCA applica il criterio sotto riportato nella definizione delle sequenze di partenza.

Le sequenze sono individuate secondo i principi di imparzialità e non discriminazione.

Al fine di definire le sequenze di effettuazione del servizio di assistenza partenze, i voli che operano sullo scalo di Catania sono stati classificati all'interno di 3 gruppi secondo la seguente tabella.

GRUPPO 1

GRUPPO 1	VOLI DI STATO/MILITARI/UMANITARI/TRASPORTO ORGANI-AMBULANZA DI EMERGENZA
GRUPPO 2	ALTRI VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE
GRUPPO 3	VOLI DI RIPOSIZIONAMENTO

Si precisa che:

- i voli appartenenti al Gruppo 1 hanno sempre la priorità, nell'effettuazione del servizio, sui voli appartenenti agli altri gruppi
- In regime di capacità ridotta lo scalo non ospita: voli dirottati da altri scali se non per motivi di emergenza, voli di aviazione generale, voli taxi, voli ad uso proprio, voli ambulanza non di emergenza. Anche i voli cargo possono essere oggetto di un simile divieto qualora il CCA lo ritenesse necessario.
- Fanno eccezione ai criteri sopra indicati i voli rientranti dopo il rullaggio/decollo per problemi di varia natura e i voli con emergenze mediche a bordo.

3.2.1.1 Ritorno alla normale operatività

Eliminata la causa della riduzione della capacità, sarà comunicata prima possibile il ripristino dell'operatività.

3.2.2 LIMITAZIONE PARZIALE DELLA CAPACITA' DELLO SCALO – 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.

Al fine di garantire imparzialità nell'individuazione di un nuovo equilibrio tra arrivi e partenze sullo scalo di Catania, il CCA si avvale delle tabelle allegate alla presente procedura

- Allegato 3 – Guida alle cancellazioni Summer 18

Tali tabelle indicano il numero di voli in arrivo da cancellare calcolato rispetto alla percentuale di riduzione di capacità in atto sullo scalo, sulla base del numero di voli medi giornalieri in arrivo programmato nella stagione.

Nel periodo di riduzione temporanea della capacità ciascun vettore determina quali voli eliminare dal proprio programma giornaliero basandosi sugli slot effettivamente utilizzati.

3.3 MATRICI DI RIEPILOGO DELLE AZIONI

ARRIVI				
↑ RIDUZIONE DI CAPACITÀ	ALTA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE ARRIVI TRA GESTORE ED ENAV. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING. SE RIUNITO IN TEMPO CCA ATTIVA LA LIMITAZIONE DEL FLUSSO DEGLI ARRIVI. EMISSIONE NOTAM IN ATTESA DELLA COSTITUZIONE DEL CCA. RIDUZIONE FLUSSI IN ARRIVO E POSSIBILI DIROTTAMENTI.	CCA DECIDE LE PERCENTUALI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DA APPLICARE. LE COMPAGNIE AEREE RIVEDONO E OTTIMIZZANO LA PROPRIA PROGRAMMAZIONE VOLI E, A SECONDA DELLA DURATA, RIVEDONO LA PROGRAMMAZIONE PROVVEDENDO ALLE CANCELLAZIONI. RIDUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE VOLI IN COORDINAMENTO CON ASSOCLERANCE. EMISSIONE NOTAM.	
	MEDIA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE ARRIVI TRA GESTORE ED ENAV. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING IN ATTESA DELLA COSTITUZIONE DEL CCA. RIDUZIONE FLUSSI IN ARRIVO E POSSIBILI DIROTTAMENTI.	CCA ATTIVA LA LIMITAZIONE DEL FLUSSO DEGLI ARRIVI. EMISSIONE NOTAM. RIDUZIONE FLUSSI IN ARRIVO E POSSIBILI DIROTTAMENTI.	
	BASSA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE ARRIVI TRA GESTORE ED ENAV. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING.	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE ARRIVI TRA GESTORE ED ENAV. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING. RIDUZIONE FLUSSI IN ARRIVO E POSSIBILI DIROTTAMENTI.	
		BREVE <2H	MEDIA 2H<DURATA<24H	LUNGA >24 H
		DURATA EVENTO →		

PARTENZE				
RIDUZIONE DI CAPACITÀ	ALTA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE PARTENZE TRA GESTORE ED ENAV COME RIPORTATO AL PARAGRAFO 2.1. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING. SE RIUNITO IN TEMPO CCA ATTIVA LA LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE. EMISSIONE NOTAM. CREAZIONE SEQUENZA PARTENZE.	CCA DECIDE LE PERCENTUALI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DA APPLICARE. LE COMPAGNIE AEREE RIVEDONO E OTTIMIZZANO LA PROPRIA PROGRAMMAZIONE VOLI E, A SECONDA DELLA DURATA, RIVEDONO LA PROGRAMMAZIONE PROVVEDENDO ALLE CANCELLAZIONI. LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE SECONDO QUANTO RIPORTATO AL PARAGRAFO 3.2.2. RIDUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE VOLI IN COORDINAMENTO CON ASSOCCLERANCE. EMISSIONE NOTAM	CCA DECIDE LE PERCENTUALI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DA APPLICARE. LE COMPAGNIE AEREE RIVEDONO E OTTIMIZZANO LA PROPRIA PROGRAMMAZIONE VOLI E, A SECONDA DELLA DURATA, RIVEDONO LA PROGRAMMAZIONE PROVVEDENDO ALLE CANCELLAZIONI. LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE SECONDO QUANTO RIPORTATO AL PARAGRAFO 3.2.2. RIDUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE VOLI IN COORDINAMENTO CON ASSOCCLERANCE. EMISSIONE NOTAM
	MEDIA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE PARTENZE TRA GESTORE ED ENAV COME RIPORTATO AL PARAGRAFO 2.1. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING. CREAZIONE SEQUENZA PARTENZE	CCA ATTIVA LA LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE SECONDO QUANTO RIPORTATO AL PARAGRAFO 3.2.1... EMISSIONE NOTAM. CREAZIONE SEQUENZA PARTENZE.	CCA DECIDE LE PERCENTUALI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DA APPLICARE. LE COMPAGNIE AEREE RIVEDONO E OTTIMIZZANO LA PROPRIA PROGRAMMAZIONE VOLI E, A SECONDA DELLA DURATA, RIVEDONO LA PROGRAMMAZIONE PROVVEDENDO ALLE CANCELLAZIONI. LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE SECONDO QUANTO RIPORTATO AL PARAGRAFO 3.2.2. RIDUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE VOLI IN COORDINAMENTO CON ASSOCCLERANCE. EMISSIONE NOTAM
	BASSA	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE PARTENZE TRA GESTORE ED ENAV COME RIPORTATO AL PARAGRAFO 2.1. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING.	GESTIONE TATTICA LIMITAZIONE PARTENZE TRA GESTORE ED ENAV COME RIPORTATO AL PARAGRAFO 2.1. IL GESTORE INFORMA ENAC PER RATIFICA, OPERATORI AEREI E HANDLING. CREAZIONE SEQUENZA PARTENZE.	CCA DECIDE LE PERCENTUALI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DA APPLICARE. LE COMPAGNIE AEREE, LADDIVIE POSSIBILE, PREDILIGONO L'UTILIZZO DI AEROMOBILI CON MAGGIORE CAPACITÀ DI CARICO AL FINE DI LIMITARE IL NUMERO DI MOVIMENTI. RIDUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE VOLI IN COORDINAMENTO CON ASSOCCLERANCE. LIMITAZIONE DEL FLUSSO DELLE PARTENZE SECONDO QUANTO RIPORTATO AL PARAGRAFO 3.2.2... EMISSIONE NOTAM.
	BREVE <2H	MEDIA 2H<-DURATA<24H	LUNGA >24 H	

4. AZIONI DA ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI

In modo proporzionato all'entità dei ritardi/cancellazioni in atto, SAC, per il tramite dei Terminal Manager provvede, a:

- Limitare o chiudere i varchi di accesso in area sterile, previa comunicazione a Security Manager e sospendere le accettazioni ai check-in, per riempimenti superiori alla capienza massima certificata;
- 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;
- garantire l'apertura prolungata in fascia notturna di almeno il 50% dei punti di ristoro per ogni Terminal;

In tale scenario, SAC 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.

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.

5. RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA

Il CCA, ripristinate le condizioni ex ante per il mantenimento della capacità ordinaria dello scalo, dichiara il ritorno alle normali operazioni aeroportuali e scioglie i propri presidi. SAC richiede la cancellazione degli eventuali NOTAM di limitazione della capacità o di indisponibilità di sistemi e infrastrutture.

Il CCA è riconvocato da ENAC 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.

ALLEGATO 1 – CAPACITÀ DELLO SCALO

La capacità teorica in condizioni standard dello scalo è riportata nella seguente tabella

Id Confi.	Descrizione	Cap. Par	Cap. Arr	Note
Conf. 1	RWY "08"	8	12	
Conf. 2	RWY "26"	8	12	

ALLEGATO 2 – PARCHEGGI E LORO CAPACITÀ

Piazzola di sosta	ICAO CODE
300	B
301	C
302	B
303	B
304	C
305	B
306	C
307	B
308	D
309	C
310	C
311	D
312	C
313	C
314	D
315	C
316	C
317	C
318	C
319	C
320	E
321	C
322	E

323	C
324	C
325	D
326	C
327	E
328	D
329	C
330	C
331	C
332	C
333	C
334	C
335	C
336	C
337	B
338	B
339	B

ALLEGATO 3 - GUIDA ALLE CANCELLAZIONI

Tabella dei voli da cancellare a seguito della corrispondente riduzione di capacità dello scalo SUMMER o WINTER										
		Percentuale di riduzione della capacità richiesta dalla situazione in atto								
	am/g	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	Note
Operatore 1	50	5	10	15	20	25	30	35	40	
Operatore 2	17	2	3	5	7	8	10	12	13	
Operatore 3	4	0	1	1	2	2	2	3	3	