



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

DIREZIONE AEROPORTUALE LOMBARDIA

AEROPORTO DI MILANO-BRESSO “FRANCO BORDONI BISLERI”



REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1

**LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI
SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO**



1. SCOPO

Scopo delle presenti *Linee guida* è fornire al soggetto incaricato del **Servizio di Monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo** (Art. 2.3.1 del Regolamento di Scalo) istruzioni e raccomandazioni finalizzate a consentire al soggetto incaricato di elaborare idonee procedure volte ad:

- identificare eventuali pericoli inerenti la sicurezza delle operazioni degli aeromobili e mezzi in area di movimento;
- mettere in atto le conseguenti azioni al fine di mitigare il rischio immediato;
- consentire all'ENAC, in qualità di gestore aeroportuale, l'adozione dei provvedimenti di competenza volti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza.

Tale finalità si realizza principalmente attraverso un programma di monitoraggi in grado di assicurare:

- la verifica delle condizioni di agibilità delle infrastrutture di volo e dello stato della recinzione aeroportuale;
- il monitoraggio e l'eventuale allontanamento della fauna selvatica nell'area di movimento;
- il monitoraggio degli ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale;
- la tempestiva segnalazione di ogni evento o circostanza che possa comportare il decadimento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali o la modifica delle informazioni sulle procedure di volo e sui servizi aeroportuali, e che necessitano di immediata diffusione attraverso l'emissione di NOTAM o di modifiche di AIP.

2. ORGANIZZAZIONE

Il Soggetto incaricato del servizio dovrà dotarsi di una struttura organizzativa, di personale e mezzi, adeguati alle attività di monitoraggio programmate. Tale struttura organizzativa, le risorse disponibili e le modalità con cui è garantita la responsabilità assegnata dovranno essere adeguatamente descritte in una procedura operativa.

Nell'ambito della struttura organizzativa è individuata una figura responsabile (Responsabile dei monitoraggi) che assicuri la conforme applicazione delle procedure di monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa dello scalo.

Il personale incaricato dei monitoraggi (Addetto ai monitoraggi) dovrà essere opportunamente addestrato per garantire l'efficacia delle attività di competenza.



Dovrà essere assicurata la disponibilità e l'efficienza di tutti i mezzi ed attrezzature individuati ai fini dello svolgimento delle verifiche.

Ogni circostanza che ponga il soggetto incaricato nella condizione di non poter assicurare il programma di verifiche dovrà essere tempestivamente comunicato ad ENAC per le azioni di competenza.

3. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Lo svolgimento di un sistematico programma di controlli è uno degli aspetti fondamentali per garantire la sicurezza delle operazioni *airside* di un aeroporto.

Il programma dei monitoraggi, predisposto dal soggetto incaricato, dovrà essere commisurato, in termini di periodicità e frequenza:

- all'infrastruttura aeroportuale,
- al tipo di operazioni che si svolgono sullo scalo,
- agli aeromobili che lo utilizzano,
- agli orari di apertura al traffico aereo.

In considerazione di tali aspetti il programma di monitoraggi dovrà comprendere attività di verifica *ordinarie*, o cosiddette *di routine*, con controlli sull'intera *area di movimento*, vale a dire:

- la pista;
- le vie di circolazione (via di rullaggio e raccordi);
- il piazzale di sosta degli aeromobili;
- superfici erbose asservite all'area di movimento (strip della pista e delle vie di circolazione, clearways, ecc.),

da svolgersi con periodicità giornaliera, con almeno un monitoraggio completo da effettuarsi prima dell'inizio delle operazioni di volo e verifiche successive commisurate all'entità di traffico aereo sullo scalo, al fine di verificare che tali aree siano in condizioni da garantirne un utilizzo sicuro.

Tale programmazione *ordinaria* dovrà comprendere anche ispezioni che consentano di:

- monitorare l'altezza del manto erboso nelle aree utilizzate per la movimentazione e la sosta degli aeromobili e più in generale nell'intero *airside*, laddove l'altezza della vegetazione possa interferire con le operazioni o con la visibilità della segnaletica, della recinzione, ecc.
- monitorare le condizioni, di visibilità e illuminazione, degli ostacoli autorizzati in *airside* e rilevare e segnalare tempestivamente la presenza di ostacoli non autorizzati (con apposito notam)



Aeroporto di Milano Bresso "Franco Bordoni Bisleri"

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1
LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI
DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI
VOLO

Edizione n.2 del 1 luglio 2016
Rev. 4 del 27 febbraio 2021

Pagina 4 di 7

all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, nelle aree sottostanti le superfici di delimitazione ostacoli;

- verificare le condizioni di integrità recinzione aeroportuale;
- verificare lo stato dei varchi d'accesso all'airside e le strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza, affinché esse siano in condizione da consentire la viabilità, non siano ostruite o presentino situazioni tali da poter ritardare l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso.

Controlli *straordinari* saranno da prevedersi a seguito a seguito di segnalazioni di eventi che possono comportare il degrado delle normali condizioni operative, quali:

- presenza segnalata di FOD o altre contaminazioni nell'area di movimento;
- qualsiasi incidente o inconveniente che possa avere lasciato detriti che costituiscano potenziale pericolo;
- precipitazioni atmosferiche di forte intensità che possano determinare deterioramento delle superfici pavimentate ed erbose e/o presenza di FOD;
- riporto di wildlife strike;
- erezione di ostacoli non segnalati.

Attività di monitoraggio meno frequenti possono prendere in considerazione valutazioni specifiche e maggiormente approfondite su determinati aspetti che possono essere analizzati tenendo conto di tempi di monitoraggio più estesi, quali le valutazioni sullo stato di conservazione delle pavimentazioni, piantagioni arboree, immobili a servizio delle infrastrutture di volo, ecc.

3.1 INFRASTRUTTURE DI VOLO E RECINZIONE AEROPORTUALE

Per la definizione delle verifiche da effettuare ai fini del monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa si dovrà tener conto dei seguenti requisiti:

Verifiche sullo stato di efficienza infrastrutture di volo di pista, vie di rullaggio (raccordi - taxiways), strips e clearways, e piazzale di sosta	stato della pavimentazione e pulizia (FOD)	La pavimentazione non deve presentare irregolarità o caratteristiche che possano deteriorare le capacità di controllo direzionale dell'aeromobile
	segnaletica orizzontale e verticale (segnali e maniche a vento)	La superficie deve essere tenuta sgombra da pietre, sabbia, frammenti, e ogni altro detrito che possa danneggiare l'aeromobile o i suoi motori
	bordi della pavimentazione, strip,	La segnaletica orizzontale e verticale, laddove presente, devono essere integra, evidente e chiara. I canali di drenaggio, i pozzetti di raccolta e ogni altra struttura essenziale dell'aeroporto non deve costituire pericolo per gli aeromobili.



Aeroporto di Milano Bresso "Franco Bordoni Bisleri"

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1
LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI
DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI
VOLO

Edizione n.2 del 1 luglio 2016
Rev. 4 del 27 febbraio 2021

Pagina 5 di 7

	clearway, canali di drenaggio e pozzetti di raccolta	L'area livellata della pista e delle taxiway deve essere a raso con le stesse e deve essere mantenuta priva di buche o rialzamenti e detriti che possono danneggiare un aeromobile o i suoi motori. I bordi della pavimentazione d'inizio/fine pista devono essere a livello e tali da non costituire pericolo.
	ostacoli, colture agricole e animali selvatici	Le strips della pista e delle taxiway devono essere prive di ostacoli e non devono presentare all'interno colture agricole che possano rappresentare ostacolo o che costituiscano un ambiente favorevole allo stazionamento degli uccelli o pericolo d'incendio, o che possano ostacolare l'utilizzo degli aiuti visivi.
Recinzione cancelli e strade di accesso di emergenza	integrità della recinzione aeroportuale e cancelli	Requisito primario delle recinzioni perimetrali è quello di impedire l'accesso di persone, mezzi, animali o cose all'air side aeroportuale.
	strade di accesso in caso di emergenza	In ogni aeroporto devono essere previste strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza in condizione da consentire la viabilità, e non siano ostruite o presentino situazioni tali da poter ritardare l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso.

3.2 WILDLIFE HAZARD

Le attività da sviluppare da parte del soggetto incaricato finalizzate a monitorare la presenza di fauna selvatica sull'aeroporto e a contenere il rischio di impatto con gli aeromobili devono prevedere il controllo sistematico, al più possibile costante, delle presenze di volatili e altra fauna selvatica e la tempestiva segnalazione all'utenza aeroportuale circa gli eventuali pericoli derivanti.

Nell'eventualità in cui sia necessario un intervento di allontanamento della fauna selvatica il Soggetto incaricato del servizio provvederà direttamente con adeguati sistemi di dissuasione.

3.3 OSTACOLI

Ai fini di monitorare le condizioni, di visibilità e illuminazione, degli ostacoli autorizzati in airside e rilevare e segnalare tempestivamente all'ENAC la presenza di ostacoli non autorizzati all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, nelle aree sottostanti le superfici di delimitazione ostacoli si farà riferimento alle Carte ostacoli di tipo A e B pubblicate su AIP-ITALIA e ai notam in corso di validità.



Aeroporto di Milano Bresso "Franco Bordoni Bisleri"

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1
LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI
DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI
VOLO

Edizione n.2 del 1 luglio 2016
Rev. 4 del 27 febbraio 2021

Pagina 6 di 7

4. AZIONI CONSEGUENTI ALL'ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Esito controllo	Responsabile delle azioni	Azioni di competenza
Nessuna anomalia rilevata	Addetto ai monitoraggi	Se nel corso del monitoraggio non si rileva alcuna anomalia, compila il report concernente la verifica effettuata e ne comunica l'esito all'utenza aeroportuale, anche per il tramite dalle <i>biga</i> (Bresso Radio VHF 122.000), precisando le aree verificate e l'orario di conclusione dell'attività. Consegna il report al Responsabile ai fini di raccolta dati e conservazione.
Presenza di anomalie infrastrutturali o presenza di ostacoli o wildlife hazard	Addetto ai monitoraggi	Se nel corso del monitoraggio si rilevano anomalie infrastrutturali o presenza di ostacoli ovvero di wildlife hazard, su indicazione del Responsabile dell'applicazione della procedura mette immediatamente in atto le seguenti azioni: <ol style="list-style-type: none">1. Informa immediatamente dell'anomalia l'utenza aeroportuale anche per tramite dalle <i>biga</i> (Bresso Radio VHF 122.005);2. Informa tempestivamente la competente struttura di ENAC, ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza;3. Mantiene il coordinamento con le competenti strutture ENAC ai fini di collaborare con le operazioni di ripristino, garantendo la comunicazione all'utenza aeroportuale anche per tramite dalle <i>biga</i> (Bresso Radio VHF 122.005);4. Al ripristino dell'infrastruttura completato riattiva la normale programmazione di monitoraggi e verifiche.

5. NOTAM

Ogni variazione di qualsiasi natura o modifica di quanto pubblicato su AIP ITALIA in merito a:

- installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo;
- eventuale contaminazione delle infrastrutture aeroportuali dovute a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante;
- eventuali limitazioni operative dovute a presenza di anomalie riscontrate durante l'attività di monitoraggio;
- operazioni di manutenzione delle infrastrutture di volo;

che possono interessare l'operatività dello scalo devono essere comunicate alla competente struttura di ENAC, che a sua volta segnalerà alla Direzione Aeroportuale Lombardia sulla necessità di emissione di un NOTAM.

Ogni soggetto a cui è attribuita la responsabilità di fornire un servizio aeroportuale è tenuto ad inviare all'ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - la richiesta di emissione di NOTAM relativo a



modifiche concernenti il servizio erogato. Tali richieste devono pervenire nel rispetto della tempistica prevista dal Manuale AIS edito da ENAV, ossia con almeno 10 gg. di anticipo rispetto alla data di applicabilità o decorrenza.

6. REGISTRAZIONI

Il soggetto incaricato del servizio dovrà corredare la procedura operativa di apposite checklist e report al fine consentire al personale incaricato delle verifiche di annotare le evidenze riscontrate e le eventuali azioni correttive intraprese nel corso dei monitoraggi.

I report, vistati dal Responsabile per l'applicazione delle procedure di monitoraggio, devono essere archiviati e saranno conservati agli atti per cinque anni.

Al termine di ogni trimestre, il Responsabile dei monitoraggi redige un'apposita relazione sugli esiti dell'attività di monitoraggio e degli eventuali interventi di ripristino/manutenzione effettuati e ne invia copia alla competente struttura di ENAC, conservandone copia per cinque anni.
