



SEZIONE 14 - GESTIONE DEL PIAZZALE (APRON MANAGEMENT SERVICE – AMS)

14.1 TRASFERIMENTO DELL’AEROMOBILE TRA IL FORNITORE DEI SERVIZI DI TRAFFICO AEREO E L’AMS UNIT

La società ENAV, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

14.2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente accordo ha lo scopo di disciplinare l'attività di Apron Management Service relativa ai voli Commerciali e Aviazione Generale da applicarsi sui piazzali aeromobili denominati Apron 1 e Apron 2 dell'aeroporto di Napoli.

Il servizio è del tipo definito dall'attuale normativa vigente ed è assicurato da GESAC Spa ed ENAV Spa nell'ambito delle rispettive competenze ed autonomia organizzativa.

14.3 RIFERIMENTI

- Codice della Navigazione, Artt. 691bis e 705;
- Legge n. 265/2004, Art. 2 comma 3;
- UE – REG.923/2012 “SERA 2005”;
- UE – REG 139/2014;
- ENAC – Regolamento “Regole dell’Aria”;
- ENAC – Regolamento “Servizi di Traffico Aereo”;
- ENAV – Manuale Operativo dei Servizi di Traffico Aereo (MO-ATS);
- ENAC – Nota prot. n. 0072549/AOC/DIRGEN del 14/11/2008;
- ENAV – “Criteri normativi per l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali”;
- Documento tecnico di coordinamento GESAC-ENAV per l’implementazione A-CDM sull’aeroporto di Napoli;
- Operation Letter “All Weather Operation – AWO” rev. 00 del 17/07/2014, redatta e approvata da ENAV S.p.A. e GeSAC S.p.A.



14.4 DEFINIZIONI E ACRONIMI

A-CDM	Airport Collaborative Decision Making, programma Europeo in ambito Eurocontrol che si propone di incrementare l'efficienza e la puntualità dello Scalo attraverso il miglioramento del flusso di traffico e della gestione della capacità aeroportuale, riducendo i ritardi, aumentando la prevedibilità degli eventi ed ottimizzando l'utilizzo delle risorse.
Aeromobile “BLOCCATO”	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori, ed è stato bloccato con i tacchi.
Aeromobile “READY”	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre: <ul style="list-style-type: none">• per le piazzole tipo nose-in (taxi-in/push-out), l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di push-back;• per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling.
AOIS Aeronautical Operational Information System	Banca dati di informazioni aeronautiche ENAV.
AOS Airport Operational System	Sistema informatico Ge.S.A.C. per la gestione del ready/block e lo scambio dei dati tra Enav e la Società di Gestione.
ARDT	Actual Ready Time
ATFM	Air Traffic Flow Management (Gestione dei flussi di traffico aereo).
CTOT	Calculated Take Off Time
DES	De-Suspension Message
DPI, E-DPI, T-DPI, C-DPI	Messaggi Departure Planning Information, E(Early)-DPI, T(target)-DPI, C(Cancelled)-DPI
E/A LDT	Estimated/Actual LanDing Time, orario stimato/reale di atterraggio
E/A/S IBT	Estimated/Actual/Scheduled In Block Time, orario



	stimato/reale di arrivo in piazzola e di inizio della sosta
E/A/S/T OBT	Estimated/Actual/Scheduled/Target Off Block Time – Orario in cui un aeromobile in partenza lascia la piazzola che gli è stata assegnata e finisce la sosta
EFD	Messaggio ETFMS Flight Data
EXIT	Estimated Taxi In Time
EXOT	Estimated Taxi Out Time
FDP (Flight Data Processing)	Banca dati ENAV che fornisce i dati relativi ai voli.
Frequenza Airfield Operations	Frequenza VHF di GESAC Spa con cui avvengono le comunicazioni tra APRON MANAGEMENT OFFICE e gli aeromobili, non attinenti alla movimentazione (131.675 MHz)
Frequenza Ground	Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli aa/mm, sia per l’AMS, sia per il rullaggio (121.900 MHz).
M/R TT	Minimum/Reduced Turnaround Time
NMOC (CFMU)	Network Management Operations Center
Piazzola per Aeromobile o Piazzola (Aircraft Stand o stand)	<p>Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.</p> <p>Nota.</p> <p>Nelle comunicazioni, alle seguenti espressioni si attribuisce il significato indicato:</p> <ul style="list-style-type: none">• piazzola “Libera”: piazzola che può essere assegnata ad un aeromobile per la sosta.• piazzola “Assegnata”: piazzola che è fisicamente libera ma destinata ad un aeromobile in arrivo.• piazzola “Occupata”: piazzola fisicamente impegnata da un aeromobile in sosta.• piazzola “Chiusa”: piazzola che non può essere assegnata ad un aeromobile per la sosta.
T/A SAT	Target/Actual Start-Up Approval Time
T/A TOT	Target / Actual Take Off Time

14.5 ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI

Relativamente alla operatività dell’aviazione commerciale, il Coordinatore di Slot Assoclearance procede all’assegnazione delle bande orarie richieste dalle compagnie aeree per l’esercizio dei voli di competenza e trasferisce le informazioni pertinenti a tali voli (slot operativi) all’ Airfiled Management di GESAC tramite messaggi IATA (SCR). I dati così trasmessi sono, in seguito ad analisi e validazione, inseriti nel Time Table - Flight Management quale strumento primario per la gestione operativa di scalo.

La funzione CDS GESAC, provvede ad elaborare il programma voli sia per la settimana successiva, sia per i mesi successivi, riportandolo in apposito formato.

Il file così costituito, necessario per la programmazione di tutte le attività operative, è inviato via e-mail a tutti gli interessati.

Esso si presenta diviso in elenco dei voli in arrivo ed elenco dei voli in partenza.

I dati presenti in questo file sono i seguenti:

1. data del volo;
2. codice bilaterale della compagnia aerea;
3. codice trilaterale della compagnia aerea;
4. denominazione compagnia aerea;
5. numero di volo;
6. aeroporto di provenienza;
7. eventuale scalo intermedio;
8. tipo di tratta (nazionale/internazionale);
9. tipo di volo (linea/charter/ferry);
10. tipo di carico (misto/postale/cargo);
11. orario previsto;
12. tipo di aeromobile;
13. capacità posti;
14. volo legato (allorquando indicato nel messaggio scr);
15. tipo di movimento (arrivo/partenza);
16. handler associato al volo e/o alla compagnia aerea.

Analogamente l’Airfield Management di GESAC invia, entro l’ultima decade di ogni mese, la programmazione voli prevista, relativa al mese successivo.

Al fine di ottimizzare l’uso delle infrastrutture primarie di airside e di facilitare una corretta programmazione delle risorse necessarie da parte di tutti i fornitori di servizio coinvolti nelle attività di assistenza sottobordo, l’Apron Management Office di GESAC definisce, nella giornata precedente a quella operativa, un



programma voli sulla cui base viene definito uno stand, da intendersi indicativo e non vincolante, su cui sarà parcheggiato ciascun volo.

Il programma giornaliero dei voli viene redatto tenendo conto di:

- ❑ tipologia degli aeromobili previsti in arrivo;
- ❑ configurazione delle piazzole e disponibilità di infrastrutture ad esse collegate;
- ❑ limitazioni all'utilizzo delle infrastrutture;
- ❑ reali condizioni di traffico sullo scalo;
- ❑ eventuale presenza di guasti riguardanti aeromobili e/o piazzole di sosta;
- ❑ attività di manutenzione programmata.

L'Ufficio Apron Management di GESAC elabora giornalmente i seguenti programmi:

Aviazione Commerciale

Il programma di Aviazione commerciale è elaborato sulla base del Programma voli stagionale, acquisendo gli eventuali/successivi aggiornamenti pervenuti allo stesso dalle Compagnie Aeree a mezzo TELEX.

Aviazione Generale

Il programma di Aviazione Generale è elaborato sulla base delle PPR precedentemente assegnate come da Procedura aeroportuale AIR 002 allegata al presente Regolamento.

I programmi elaborati sono inviati giornalmente entro le ore 23.00, del giorno precedente l'attività operativa, a mezzo fax oppure e-mail dall'Apron Management di GESAC a:

- ENAC/DAC;
- Polaria;
- Dogana;
- Carabinieri;
- Guardia di Finanza;
- Prestatori di servizio.

L'assegnazione delle piazzole viene aggiornata, in funzione di variazioni operative intervenute successivamente (es. cambio aeromobile, modifica orario), fino ad un massimo di 30 minuti prima del previsto atterraggio. Qualsiasi variazione nell'allocazione dei voli che si verifichi entro il lasso di tempo di cui sopra, deve essere prontamente notificata dall'Ufficio Apron Management di GESAC all'Ufficio Operativo dell'handler di riferimento del vettore, attraverso linea telefonica registrata.

I vettori aerei interessati dovranno assicurare l'espletamento di tutte le azioni di rispettiva competenza atte a garantire l'occupazione delle piazzole di sosta da parte dei rispettivi aeromobili esclusivamente per i tempi tecnici necessari all'allestimento o la chiusura del ciclo programmato.

14.6 RESPONSABILITA' ED OBIETTIVI DELL'AMS

Il quadro legislativo (Codice della Navigazione - art.691 bis e art. 705) prevede la gestione delle attività sui piazzali in capo all'ente ATS e alla Società di Gestione che, in coordinamento tra di loro, assicurano l'ordinato movimento degli aeromobili, l'altro di mezzi e personale.

Ciò è stato realizzato, per l'aeroporto di Napoli, organizzando la presenza e la movimentazione degli aa/mm, mezzi e personale in aree e lungo percorsi definiti ed individuabili (AIP, Manuale di Aeroporto, Manuale ASDOC, Regolamento di scalo).

All'interno di tali aree e lungo tali percorsi, l'ordinato movimento dei soggetti rispettivamente ammessi ad operarvi è conseguito attraverso il possesso di adeguate competenze, autorizzazioni ed il rispetto delle norme di circolazione.

La sicurezza delle manovre degli aeromobili e dei veicoli, all'interno di tali aree e lungo tali percorsi, è responsabilità, rispettivamente, degli equipaggi di condotta e dei conducenti.

GESAC, sotto la vigilanza ENAC e coordinandosi con ENAV, assegna le piazzole di sosta aeromobili e assicura l'ordinato movimento dei mezzi e del personale sui piazzali di sosta aeromobili, ove viene fornito il servizio di AMS, al fine di non interferire con la movimentazione degli aeromobili.

ENAV, coordinandosi con GESAC, fornisce supporto all'ordinato movimento degli aeromobili, emettendo istruzioni e informazioni finalizzate all'attribuzione di precedenza con lo scopo di realizzare l'ottimale flusso di traffico sui piazzali di sosta aeromobili ove viene fornito l'AMS. Tale servizio non è, quindi, da intendersi come servizio di controllo del traffico aereo.

Il Servizio, del tipo definito dall'attuale legislazione nazionale e dai documenti ICAO, è assicurato dall'ENAV S.p.A. e GESAC S.p.A., con le modalità di seguito descritte, nell'ambito delle rispettive competenze ed autonomia organizzativa.

14.7 AREE E ORARI DI FORNITURA DELL'AMS

Le aree su cui viene fornito l'AMS sono quelle definite quali Apron 1 e Apron 2 (cfr. Allegato 2 e 3).

Il Servizio è assicurato tutti i giorni, per tutto l'anno, in relazione all'operatività aeroportuale.

14.8 SALE OPERATIVE

Il servizio AMS è fornito in coordinamento tra ENAV Spa C. A. Napoli e GESAC Spa attraverso le rispettive posizioni operative identificate presso la Torre di Controllo (TWR) e l'ufficio di Apron Management (AMO).

14.9 STRUMENTI TECNICI DI SUPPORTO

Sono di seguito indicati gli strumenti tecnologici funzionali all'applicazione delle procedure di cui alla presente OL.

A. Collegamento telefonico punto-punto tra il AMO e la sala operativa TWR, registrato a cura dell'ENAV;



- B. Frequenze radio VHF 118.500 Mhz (TWR) 121.900 MHz (GND) per le comunicazioni T/B/T attestate presso la sala operativa TWR, registrate a cura dell’ENAV;
- C. Apparati ricetrasmittenti, presso il AMO e la sala operativa TWR, sulla frequenza radio UHF 440.725 Mhz per le comunicazioni tra la sala operativa TWR e i mezzi a terra, registrata a cura dell’ENAV;
- D. Frequenza radio UHF 441.875Mhz / linea telefonica 081-7896210 per le comunicazioni tra il AMO ed i mezzi a terra;
- E. Frequenza radio VHF 131.675 Mhz per le comunicazioni tra il AMO GESAC e gli aeromobili,;
- F. Telecamere per monitorare i parcheggi degli aeromobili con relativi display e centraline di comando situate presso il AMO;
- G. Sistema Informatico AOS - ATM con relativo collegamento telematico tra l’AMO e la sala operativa TWR.
- H. Sistemi ENAV: FDP, AOIS, RDP
- I. Piattaforma A-CDM (componente ENAV e componente GESAC);
- J. Sistema di registrazione della linea telefonica;
- K. Telefoni TWR: +390817070092 e +390817070070;
- L. Ove necessario, messaggistica ATIS, informativa NOTAM, pubblicazione AIP.

La manutenzione e la garanzia di disponibilità dei sistemi resta in capo all’Ente proprietario dei sistemi stessi. Al fine di consentire la completa attuazione della presente Lettera di Operazioni, le parti concordano sulla necessità di perseguire l’obiettivo comune di migliorare ed adeguare costantemente lo scambio dati sviluppando idonei processi integrativi.

14.9.1 PIATTAFORMA A-CDM

È la piattaforma attraverso la quale ENAV-CA NAPOLI e GESAC si scambiano tutte le informazioni pertinenti i voli in arrivo ed i voli in partenza dall’aeroporto di Napoli.

La piattaforma è composta di due moduli:

- AOS-ATM, gestito da GESAC, responsabile di raccogliere tutte le informazioni dei voli in partenza ed arrivo provenienti dai vari sistemi aeroportuali e di trasmettere/ricevere al/dal sistema ENAV i dati di interesse.
- Piattaforma A-CDM ENAV responsabile dell’invio delle informazioni dei voli in arrivo (principalmente orari stimati di atterraggio) e di quelle dei voli in partenza (principalmente informazioni sui piani di volo e sugli orari stimati di messa in moto).

In particolare per i voli in arrivo, la piattaforma A-CDM consente di conoscere informazioni, con accuratezza via via crescente, dell’orario di atterraggio. Tali informazioni provengono dal NMOC (Network Manager Operations Centre) di Eurocontrol e dal sistema FDP di ENAV.

Per i voli in partenza il processo di scambio dati inizia da 3 ore prima dell’EOBT, con l’associazione del piano di volo ATC con lo slot aeroportuale. Successivamente, in base all’evoluzione del volo collegato in arrivo e



dei processi di turn round, lo stimato di pronto a muovere del volo – TOBT (Target Off Block Time) – viene continuamente aggiornato e trasmesso dal sistema AOS-ATM alla piattaforma A-CDM ENAV.

La piattaforma ENAV invia continuamente le informazioni sull’evoluzione del processo di turnaround al Network Manager (NMOC) di Eurocontrol che emetterà eventuali CTOT in accordo agli orari forniti dall’aeroporto.

Basandosi sull’ultimo orario stimato di pronto a muovere (TOBT) la piattaforma ENAV emette un TSAT (Target Start Up Approval Time) che corrisponde all’orario in cui il volo potrà essere autorizzato alla messa in moto minimizzando i tempi di attesa in prossimità della pista.

ENAV e GESAC si scambiano continuamente le informazioni relative ai voli in arrivo ed a quelli in partenza per gestire al meglio le rispettive attività. In particolare attraverso la piattaforma A-CDM sono condivisi i seguenti dati:

Voli in partenza

- A/C: Tipo di aeromobile
- A/C: Reg Registrazione aeromobile
- Op Stand: Stand operativo
- Flight: identificativo del volo
- ADES : Aeroporto di destinazione
- SOBT : Scheduled off block time
- EOBT : Estimated off block time
- TOBT : Target off block time
- TTOT : Target take off time
- CTOT : Calculated take off time (slot)
- TSAT : Target start up approval time
- ASBT : Actual start boarding time
- ARDT : Actual ready time
- ASAT : Actual start up approval time
- AOBT : Actual off block time
- ATOT : Actual take off time
- RWY : Pista di decollo
- APTCFG : Scenario aeroportuale

Voli in arrivo

- APTCFG : Scenario aeroportuale
- Flight : Identificativo del volo



- Op Stand: stand operativo
- ADEP : Aeroporto di partenza
- ATOT : Actual take off time apt provenienza
- SIBT : Scheduled in block time
- ELDT : Estimated landing time
- EIBT : Estimated in block time
- ALDT : Actual landing time
- AIBT : Actual in block time
- RWY : Pista di atterraggio
- Dvt From : Dirottato da
- Dvt To : Dirottato a

14.9.2 SISTEMA AOS-ATM

È il sistema di back-up attraverso cui ENAV - CA NAPOLI - e GESAC S.p.A. effettuano lo scambio dati ai fini del coordinamento delle rispettive attività. Il supporto telematico fornisce, attraverso la visualizzazione di “stringhe” sul terminale, relative agli aeromobili in arrivo/partenza, i dati dei piani di volo (status volo, stand assegnato ecc.).

Ai fini dell’Apron Management Service (AMS), le informazioni che vengono immesse in ATM da parte dell’Apron Management Office, determinano una colorazione delle stringhe relative allo stato in cui l’aeromobile si trova in un determinato momento:

COLORE	STATO
Giallo	Aeromobile bloccato allo Stand non ancora READY
Verde	Aeromobile READY
Bianco	Attività schedulata in arrivo con assegnazione dello STAND

14.9.3 LINEE TELEFONICHE DIRETTE

Le linee telefoniche dirette sono utilizzate per i coordinamenti non coperti da scambio dati automatizzati o come backup in caso di indisponibilità dei sistemi di scambio dati automatizzato.

14.10 PROCEDURE OPERATIVE PER GLI AEROMOBILI

Le procedure operative di seguito riportate, distinte per i casi di aeromobili in arrivo ed aeromobili in partenza:



- saranno applicate anche in caso di avaria parziale dei sistemi di comunicazione;
- prevedono l'utilizzo di mezzi di comunicazione e scambio dati (si veda il precedente paragrafo “Strumenti tecnici di supporto”).

14.10.1 PROCEDURA OPERATIVA A-CDM

Il presente paragrafo descrive le “Standard Operations” in condizioni di sistemi A-CDM GESAC ed ENAV disponibili.

14.10.1.1 Principali comunicazioni da Handlers verso A-CDM

Gli Handler assicurano:

- emissione e aggiornamento del TOBT (Target Off Block Time), su piattaforma A-CDM per i voli per cui sono stati delegati dal Vettore;

14.10.1.2 Principali comunicazioni da Handlers verso Operatore Aereo (Pilota)

- emissione e aggiornamento del TSAT (Target Start Up Approval Time), ricevuto dalla piattaforma A-CDM, per i voli per cui sono stati delegati dal Vettore;

14.10.1.3 Principali comunicazioni dell’Operatore Aereo (Pilota) verso GESAC AMO

- condizione di aereo pronto alla partenza (a/m ready), libero da uomini, attrezzature, materiali e mezzi, con porte chiuse, scale retratte e push-back attaccato.

14.10.1.4 Scambio dati con il Network Europeo (NMOC)

A-CDM prevede il passaggio dei DPI in tempo reale a NMOC attraverso i sistemi ENAV.

Il vettore potrà decidere se accettare o meno il TOBT proposto dal sistema CDM; qualora non accettasse il TOBT proposto, ne proporrà uno diverso dichiarando un nuovo TOBT corrispondente al tempo a cui l’aa/mm sarà pronto a muovere.

Il vettore è responsabile dell’allineamento dell’EOBT del FPL con il TOBT comunicato o calcolato dal sistema CDM.

Il TOBT dovrà essere compreso tra EOBT-15’ ed EOBT +15’. Il sistema genererà degli allarmi per avvisare il vettore di eventuali disallineamenti.

Sulla base del TOBT e dell’EXOT (Estimated Taxi Out Time) viene valorizzato un valore di TTOT (Target Take off Time) che viene comunicato a NMOC per il tramite dei sistemi ENAV mediante i T-DPI. Questo valore viene utilizzato da NMOC in tempi diversi del processo per l’eventuale emissione di regolazioni (CTOT) per quel FPL.

Alla conferma del TOBT, l'ATC emette un TSAT sulla base del quale viene ricalcolato un nuovo TTOT.

Allo sblocco del volo, il TTOT viene aggiornato dall'AOBT (Actual Off Block Time), con un ricalcolo basato su $AOBT + EXOT$. Aeromobili in partenza.

14.10.1.5 Aeromobili in partenza

14.10.1.5.1 EOBT - 3 ore

Il piano di volo viene confrontato con lo slot aeroportuale principalmente in termini di discrepanza di orari schedulati (SOBT vs EOBT). Qualora i controlli siano passati con successo, il volo prosegue nelle milestones previste dalla procedura A-CDM.

In caso contrario, il volo non viene inserito nella sequenza di partenza fino a quando l'anomalia non viene risolta. Sono previsti specifici allarmi per segnalare la discrepanza sulla piattaforma GESAC.

A EOBT-3h, qualora i check siano passati con successo, ENAV invia a NMOC un messaggio E-DPI.

14.10.1.5.2 EOBT - 2 ore

- Volo Originante o con $Ground-Time > 2h$: il volo viene inserito nella pre-sequenza di partenza con un $TOBT = EOBT$.
- Voli legati con un $Ground Time < 2h$: il volo viene inserito nella pre-sequenza di partenza con un TOBT calcolato nel modo seguente:
 - $TOBT = ELDT + EXIT + MTT$ (a/m ancora in volo);
 - $TOBT = ALDT + EXIT + MTT$ (a/m atterrato);
 - $TOBT = AIBT + MTT$ (a/m in piazzola).

A EOBT- 2h ENAV invia a NMOC un msg T-DPI-t contenente il TTOT, che corrisponderà a secondo dei casi a $TOBT + EXOT$ (TOBT calcolato o inserito manualmente) o $EOBT + EXOT$ (per ground time $> 2h$).

14.10.1.5.3 TOBT - 40 minuti

Il TOBT inserito nella piattaforma viene automaticamente confermato ed inviato ai sistemi ENAV che generano un TSAT. Dalla generazione del TSAT il vettore, tramite l'handler delegato, può modificare il TOBT al massimo 3 volte. L'eventuale quarto inserimento provoca un ri-sequenziamento del volo.

A TOBT -40 minuti per i voli non regolati, ENAV invia a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT ed il TSAT.

14.10.1.5.4 Inserimento del TOBT manualmente

Il vettore, tramite l'handler delegato, possono inserire manualmente un TOBT all'interno della piattaforma in maniera che il dato (TOBT) inserito sia:

- Maggiore di 5' rispetto all'orario di inserimento;
- Maggiore o minore di 5' rispetto al TOBT precedentemente emesso;

- Conforme al Tempo ridotto di assistenza (RTT) dichiarato dal vettore per quella tipologia di a/m secondo le seguenti modalità di calcolo:
 - $TOBT \geq ELDT + EXIT + RTT$ (a/m ancora in volo);
 - $TOBT \geq ALDT + EXIT + RTT$ (a/m atterrato);
 - $TOBT \geq AIBT + RTT$ (a/m in piazzola).

14.10.1.5.5 Inserimento del TSAT manualmente

L’inserimento manuale del TSAT da parte dell’ ATC avverrà, di norma, quando un aeromobile necessita di decollare da una pista diversa da quella in uso ed è, pertanto, soggetto a ritardi e vincolato alla sequenza di arrivi. In tale circostanza il pilota può richiedere la DEP RWY 06 o 24 ad ENAV tramite l’handler di riferimento. La richiesta verrà trasferita a mezzo sistema automatizzato. In tale circostanza il TSAT viene assegnato, indicativamente, a $TOBT-10'$.

14.10.1.5.6 ARDT Actual ready time

La condizione di “a/m ready” è comunicata al verificarsi delle seguenti condizioni:

- imbarco terminato;
- stive chiuse;
- attrezzature rimosse e stand libero da uomini e mezzi non direttamente coinvolti nella movimentazione dell’ a/m stesso e/o nelle procedure di messa in moto dello stesso.

Fanno eccezione:

- ✓ I mezzi GPU e ASU, necessari alla messa in moto in caso di inoperatività dell’APU;
- ✓ Il trattore push-back agganciato all’aeromobile per gli stand nose-in.

La richiesta di rilascio dell’aeromobile viene effettuata dal Pilota ad AMO sulla frequenza VHF 131.675 MHz. GESAC AMO, dopo aver controllato l’effettivo status di ready a vista o attraverso il sistema di telecamere, comunica al Pilota l’effettivo rilascio e, tramite l’immissione del dato nella piattaforma A-CDM, alla TWR .

Alla ricezione dell’ARDT, il Pilota dovrà attendere di essere contattato dalla GND/TWR, in accordo all’ultimo TSAT comunicato, per la Clearance ATC e la messa in moto.

L’agente di rampa (handler), riceverà l’ARDT sul proprio sistema informatico realizzando che l’aeromobile è stato effettivamente rilasciato da AMO.

Fermo restando che la comunicazione del Pilota riguardante la prontezza dell’aeromobile deve avvenire entro il TOBT, l’ARDT deve avvenire entro $TOBT \pm 5'$.

Qualora l’aeromobile non sia “Ready” entro $TOBT+5'$, il TOBT ed il TSAT vengono cancellati. Se non viene inserito un nuovo TOBT entro 5' la piattaforma A-CDM invierà un C-DPI a seguito del quale il volo entra in uno status “Suspended” tramite messaggio “FLS” da NMOC.



Per riattivare il piano di volo e rimettere il volo nuovamente in sequenza, il Vettore o suo delegato dovrà:

- inserire un nuovo TOBT (tramite proprio handler o delegato) nella piattaforma A-CDM e attendere una nuova emissione del TSAT da parte dei sistemi ENAV. In caso di discrepanza TOBT/EOBT di più di 15' dovrà essere aggiornato anche l'EOBT.
- NMOC invierà, successivamente, un messaggio "DES" per segnalare la riattivazione del piano di volo.

In caso di $TSAT > TOBT + 20'$ si potrà assegnare all'aeromobile lo status di READY anche senza il pushback sottobordo. In caso di miglioramento del TSAT la presenza sottobordo del trattore, sarà comunque assicurata entro $TSAT - 5'$ (anche in caso di cambiamenti in anticipo del TSAT).

14.10.1.5.7 ASAT e AOBT

La TWR (GND) autorizzerà la messa in moto (ASAT) in condizioni di traffico normale entro $TSAT \pm -5'$ o $ARDT+5'$, quale dei due tempi è maggiore.

La dichiarazione di prontezza del pilota indica la capacità di iniziare le operazioni:

- di push-back entro 2' da ASAT;
- di rullaggio entro 5' da ASAT.

In caso di risposta affermativa, TWR su frequenza GND emetterà la ATC clearance, l'autorizzazione alla messa in moto, e successivamente l'autorizzazione al push-back o al rullaggio.

In caso di risposta negativa, il pilota dovrà comunicare alla GND uno stimato per l'effettiva prontezza.

Nel caso in cui il volo non sia in grado di rispettare l'autorizzazione alla messa in moto all'interno delle tolleranze previste, il pilota verrà istruito a ricontattare il proprio handler/vettore per l'inserimento del nuovo TOBT secondo le modalità previste.

Nel caso in cui il pilota sia effettivamente pronto alla messa in moto, ma le condizioni di traffico non ne permettano l'approvazione, il TSAT sarà aggiornato automaticamente dai sistemi ATC.

In caso di manovra di push-back, questa dovrà essere iniziata non appena il pilota abbia ricevuto l'istruzione di manovra dalla TWR. In caso di ritardo nella concessione della manovra, da parte della TWR, per motivi di congestione piazzale, verrà fornito uno stimato all'inizio operazioni.

L'AOBT sarà imputato direttamente dall'AMO all'interno del sistema AOS- ATM entro 2' dall'evento.

La piattaforma ENAV invierà un messaggio A-DPI a NMOC per segnalare che l'aeromobile ha iniziato il rullaggio.

Ad eccezione dei casi in cui l'aeromobile viene ritardato al push-back da parte di TWR per questioni di congestione piazzale, in qualunque condizione operativa (es. APU non operativo, etc..), l'AOBT dovrà avvenire entro 5' dall'ASAT. Qualora ciò non accada, l'ASAT per quell'aeromobile viene cancellato e il volo,



in conseguenza dell’invio di un C-DPI, entra in uno status “Suspended” tramite un messaggio “FLS” da NMOC.

TWR informerà GESAC AMO della cancellazione di ASAT e AOBT (se già emesso), per gli opportuni coordinamenti da svolgere con l’handler, in relazione alle azioni da compiere.

Per riattivare il piano di volo, in accordo alla procedura A-CDM e mettere il volo nuovamente in sequenza, l’operatore dovrà:

- inserire un nuovo TOBT (tramite proprio handler) nella piattaforma A-CDM e attendere una nuova emissione del TSAT da parte dei sistemi ENAV. In caso di discrepanza TOBT/EOBT di più di 15’ dovrà essere aggiornato anche l’EOBT.

A seguito della ricezione di un nuovo TDPI-t, conseguente all’inserimento di un nuovo TOBT, NMOC invierà un messaggio “DES” per segnalare la riattivazione del piano di volo.

Durante lo operazioni di push-back, sarà compito del personale che sta effettuando la manovra adottare tutte le precauzioni affinché l’aeromobile non interferisca con altri aeromobili o ostacoli/mezzi presenti sull’apron, quale che sia l’istruzione/informazione fornita dalla TWR.

14.10.1.5.8 Procedura per rilascio aeromobili in assenza di handler

Nel caso di un aeromobile per il quale non è necessaria la gestione da parte di un Handler, il processo A-CDM non potrà essere garantito nella sua interezza (imputazione TOBT e tempi intermedi). In tale circostanza si applicherà quanto previsto nelle procedure di Contingency (cfr. par. 14.13) con l’eventuale inserimento manuale, da parte dell’ATC di un TSAT.

14.10.1.6 Aeromobili in arrivo

TWR fornisce a GESAC AMO la sequenza degli aeromobili in arrivo, la pista e l’orario di stimato atterraggio attraverso lo scambio dati su piattaforma A-CDM (in caso di contingency e/o di indisponibilità della piattaforma A-CDM, mediante RFD interfacciato al sistema AOS-ATM);

- In attesa di implementare una modalità di interscambio automatica, TWR informa GESAC AMO in caso di mancato atterraggio di un traffico in avvicinamento (mancato avvicinamento/riattaccata).

Nota: il tempo per ripresentarsi in finale è di circa 10/15 minuti; uno stimato più puntuale e la sequenza di atterraggio saranno comunicati da TWR a GESAC AMO.

- GESAC AMO comunica preventivamente a TWR le piazzole da assegnare agli aerei in arrivo e qualsiasi eventuale, successiva, variazione mediante passaggio diretto dei dati su piattaforma A-CDM (o AOS ATM in caso di indisponibilità di A-CDM, in questo caso l’eventuale variazione di parcheggio sarà comunicata anche tramite telefono registrato). Qualora il dato della piazzola non risulti disponibile, sarà necessario uno specifico coordinamento tramite telefono registrato;

- se non diversamente specificato, la piazzola assume lo status di piazzola “assegnata” quando l’a/m atterra;
- TWR comunica al pilota dell’a/m le modalità di movimentazione verso la stand assegnato. Il rullaggio si deve arrestare secondo le indicazioni del Marshaller. A rullaggio concluso, la piazzola assume lo status di “occupata”;
- GESAC AMO comunicherà a TWR (su piattaforma A-CDM, oppure in caso di contingency mediante AOS ATM) la conferma di “a/m bloccato” (AIBT).

14.10.2 PROCEDURA OPERATIVA AOS ATM

Le attività descritte di seguito prevedono l'utilizzo del sistema AOS-ATM che costituisce una interfaccia di backup attraverso cui ENAV e GESAC effettuano lo scambio automatizzato dei dati.

14.10.2.1 Aeromobile in partenza

- L'AMO comunica alla TWR che il volo è pronto a muoversi, immettendo in ATM, il dato di “READY”. Il colore della striscia relativa al volo stesso diventerà di colore verde. Qualora il sistema informatico non sia disponibile, tale comunicazione verrà effettuata su linea telefonica dedicata:

*(nominativo di chiamata dell'aeromobile) **READY***

Da questo momento inizia la gestione dell'aeromobile da parte della TWR ai fini del supporto all'ordinato movimento di competenza.

Tale competenza non trova applicazione nei casi in cui l'aeromobile non ha autonomia di movimento; in tali casi, infatti, il supporto all'ordinato movimento da parte della TWR inizia su comunicazione dell'equipaggio di condotta, quando l'aeromobile, precedentemente dichiarato READY da GESAC-AMO, diviene effettivamente libero di muovere in modo autonomo.

- La TWR, dopo aver verificato il colore verde (a/m “READY”), fornisce le indicazioni di partenza in accordo sia alla situazione di traffico sia ad eventuali slot di partenza e/o altre disposizioni ATFCM, adottando le procedure ritenute più opportune per adeguare la sequenza di partenza.
- In caso di manovra di “push-back” approvata dalla TWR, la stessa deve essere iniziata non appena il pilota ha ricevuto la relativa istruzione dalla TWR stessa.

14.10.2.2 Aeromobile in arrivo

- La TWR fornisce all'AMO, la sequenza d'arrivo o l'orario stimato d'atterraggio dei voli commerciali ed Aviazione Generale, utilizzando il supporto informatico.
- L'AMO comunica alla TWR lo stand assegnato a ciascun volo in arrivo, attraverso l'immissione del dato nel sistema AOS-ATM. Tale dato è reso disponibile almeno 30 minuti prima dell'orario stimato di arrivo in condizioni di normale operatività aeroportuale.



- La TWR istruisce l'aeromobile verso la piazzola di sosta qualora il dato riferito a quest'ultima sia disponibile sul sistema informatico. Qualora tale dato non fosse disponibile sul relativo display, la TWR procede attraverso uno specifico coordinamento con l'AMO tramite linea telefonica dedicata. L'AMO deve, in ogni caso, fornire l'informazione sullo stand assegnato all'aeromobile in arrivo prima che questi sia atterrato.
- L'AIRFIELD OPERATIONS assicura che i veicoli ed il personale di rampa, ad eccezione di quello addetto alle operazioni di marshalling, interessino l'area della piazzola di sosta solo dopo che l'aereo ha raggiunto quest'ultima e si trova in stato di blocco così come definito.
- L'AMO comunica l'avvenuto blocco dell'aeromobile sulla piazzola immettendo il dato in ATM attivando la modifica del colore della riga che diventerà gialla; da tale momento la gestione dell'aeromobile, ai fini dell'AMS, passa da ENAV Spa a GESAC SpA per quanto di esclusiva competenza.
- ENAV-TWR, per gli aeromobili in arrivo, termina quindi il supporto all'ordinato movimento quando l'aeromobile ha completato la manovra di parcheggio ovvero a seguito di comunicazione, da parte di GESAC-AMO alla TWR, di aeromobile bloccato. Il colore della striscia elettronica relativa all'aeromobile stesso diventerà di colore giallo.
- Qualora il sistema informatico non sia disponibile, tale comunicazione verrà effettuata su linea telefonica dedicata con la seguente fraseologia:

*(nominativo di chiamata dell'aeromobile) **BLOCKED.***

Tale termine di competenza non trova applicazione nei casi in cui l'aeromobile non ha autonomia di movimento; in questi casi, infatti, il supporto all'ordinato movimento da parte della TWR termina, su comunicazione dell'equipaggio di condotta, quando l'aeromobile cessa di essere libero di muovere in modo autonomo.

14.10.2.3 Casi anomali

Qualora un volo, richiedente l'autorizzazione alla partenza, non risulti nel sistema AOS-ATM, la TWR comunicherà al pilota di contattare GESAC-AMO sulla frequenza VHF131.675 MHz al fine di effettuare i necessari coordinamenti preventivi alla partenza.

Qualora un volo in partenza risultasse presente nel sistema AOS-ATM, ma non in condizione di "READY" (stringa di colore verde), la TWR instruirà il pilota a contattare GESAC-AMO, sulla frequenza VHF131.675 MHz, per la verifica degli adempimenti preventivi alla partenza e a richiamare quando effettivamente pronto.

14.10.3 PROCEDURA FONETICO-MANUALE

Nei casi di inoperatività dei sistemi informatici, i coordinamenti tra la TWR e GESAC AMO avverranno utilizzando il telefono punto-punto (linea registrata).

In particolare:

TWR:



- a) deve notificare ad AMO quanto prima e attraverso linea telefonica diretta, i dati di:
- nominativo dell’aeromobile;
 - tipo di aeromobile.
- b) Deve fornire la sequenza degli aeromobili in arrivo entro 10 min. dall’ETA (Estimated Time of Arrival);

GESAC AMO:

- deve assegnare le piazzole agli aeromobili successivamente alla ricezione della sequenza degli arrivi;
- lo status di aeromobile “bloccato” e di aeromobile “ready”.

In condizioni di operatività aeroportuale determinata da situazioni di congestionamento, qualora necessario, l’AMO indica aree di sosta aeromobili temporanee e/o la necessità dell’utilizzo del Follow-me, nell’ambito della pianificazione dell’attività di propria competenza.

In situazioni di emergenza aerea si applica quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale.

14.11 MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI, UOMINI E MEZZI SUI PIAZZALI

Presupposto fondamentale per l’esercizio delle funzioni previste dall’AMS è la corretta predisposizione di tutto quanto previsto dalla regolamentazione vigente riguardo all’approntamento della segnaletica orizzontale e verticale sul piazzale. La movimentazione sui piazzali degli aeromobili, dei mezzi e del personale, nel rispetto della segnaletica, deve essere prioritariamente effettuata sotto la responsabilità dei diretti interessati, in ottemperanza alle norme generali, ed alle procedure aeroportuali contenute nel Manuale di Aeroporto.

La regolamentazione ENAC stabilisce il principio che, sull’area di manovra di aeroporti controllati, agli aeromobili in rullaggio, ma anche a quelli in atterraggio o in decollo, deve essere data la precedenza rispetto ai veicoli ed ai pedoni, ad eccezione dei veicoli di emergenza che stanno procedendo a prestare assistenza ad un aeromobile in pericolo, ai quali deve essere data priorità su tutto l’altro traffico in movimento al suolo.

GESAC S.p.A. ed ENAV CA Napoli condividono la necessità di adottare tale principio su tutta l’area di movimento, in maniera tale che lo stesso possa trovare applicazione anche sui piazzali, ovvero in aree in cui la responsabilità della compatibilizzazione delle diverse operazioni non è esercitata dall’ente ATS ma dagli operatori stessi. Tale principio dovrà essere riportato nell’apposita procedura aeroportuale.

14.11.1 Movimentazione aeromobili

Tutte le comunicazioni della TWR, emesse a supporto dell’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali dove viene fornito l’AMS, incluse l’approvazione del push-back e le istruzioni a dare la precedenza, sono esclusivamente finalizzate all’ordinato movimento degli stessi, ovvero alla movimentazione degli aeromobili nel rispetto della pianificata sequenza di arrivi e di partenze, che si concretizza nell’attribuzione di



precedenze al fine di realizzare l’ottimale flusso di traffico. Dette comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o ostruzioni di qualsiasi genere, la cui responsabilità è di pertinenza dell’equipaggio di condotta.

Per quanto riguarda la movimentazione degli aeromobili, il Regolamento ENAC Regole dell’Aria stabilisce che, in caso di pericolo di collisione fra due aeromobili in fase di rullaggio sull’area di movimento di un aeroporto, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) quando due aeromobili sono in avvicinamento frontale, o in situazione simile, ciascuno di essi deve arrestarsi o, dove possibile, modificare il proprio percorso verso destra, in modo da tenersi ben distante dall’altro;
- b) quando due aeromobili sono su un percorso convergente, quello che ha l’altro alla propria destra deve dare la precedenza;
- c) un aeromobile che sta per essere sorpassato da un altro aeromobile ha il diritto di precedenza e l’aeromobile che sorpassa deve mantenersi ben distante dall’altro.

Le modalità di movimentazione su APRON 1 ed APRON 2 sono di seguito descritte:

- Apron 1

La movimentazione degli aeromobili su Apron 1 è assicurata senza restrizioni ad aeromobili fino a codice ICAO “D” (max span <52 m). Gli aeromobili che eccedono tale codice possono operare in conformità e secondo i requisiti della Procedura Aeroportuale AIR 005. GESAC-AMO dovrà assicurare ad ENAV-TWR tale eventuale informazione con congruo anticipo.

Non sono consentite operazioni con elicotteri ad eccezione di quelli che si recano al piazzale US Navy attraverso le taxiway C (Charlie), D (Delta), E (Echo), F (Foxtrot), G (Golf), TS (Tango Sierra) e SB (Sierra Bravo).

Nota: in caso di chiusura per lavori del raccordo SB, la movimentazione sarà consentita , con l’ausilio del Follow-me GESAC attraverso il raccordo SA.

- Apron 2

GESAC S.p.A. pianificherà partenze/arrivi in maniera tale da assicurare che la movimentazione degli aa/mm su APRON 2 sia consentita rispettivamente ad un a/m per volta sull’area denominata APRON 2 EST (cfr. allegato 3) e ad un a/m per volta sull’area denominata APRON 2 WEST (cfr. allegato 3).

La movimentazione degli aeromobili su Apron 2 è consentita ad aeromobili fino a codice ICAO “C” (max span <36 m). Gli aeromobili di tale codice che, per motivi strutturali (es. Airbus A319/320/321), necessitano di infrastrutture per aeromobili di codice “D”, potranno accedere ad Apron 2 utilizzando unicamente la taxiway “L” (Lima). GESAC-AMO dovrà assicurare ad ENAV-TWR la conferma di tale informazione al momento della ricezione dello stimato di arrivo dell’aeromobile interessato.



14.11.2 Movimentazione uomini e mezzi

L’ordinata movimentazione di veicoli, mezzi e persone è assicurata dalla segnaletica orizzontale, verticale e luminosa conforme alla normativa di riferimento vigente. Le regole di circolazione sulle aree aeroportuali e in particolare sui piazzali, sono trattate nel Manuale A.S.D.O.C (Airside Safety Driving Operations Code). Tale manuale rappresenta il primario strumento didattico in ambito formativo ai fini dell’ottenimento della patente aeroportuale (Airside Driving Permit).

I conducenti dei veicoli autorizzati ad operare nell’area di movimento devono:

- seguire le prescrizioni della segnaletica orizzontale e verticale, ovvero seguire con scrupolosità i percorsi e i sensi di marcia indicati dalla segnaletica;
- seguire le prescrizioni obbligatorie dei segnali luminosi;
- seguire ogni altra prescrizione applicabile alla circolazione dei veicoli nell’area di movimento.

I conducenti dei veicoli che necessitano di operare in Area di Manovra devono essere autorizzati a percorrere tale infrastruttura; i veicoli devono essere equipaggiati con radio ricetrasmittente UHF sulla frequenza 440.725 (TWR). Inoltre devono:

- essere in possesso di un identificativo (call sign) precedentemente trasmesso da GESAC ad ENAV;
- stabilire una soddisfacente comunicazione radio a due vie con la Torre di Controllo prima di entrare nell’area di manovra;
- seguire le istruzioni impartite dalla Torre di Controllo;
- rimanere in ascolto radio continuo per tutto il perdurare delle operazioni in Area di Manovra.

L’Airfield Operations conduce un’attività di pattugliamento dei piazzali e, più in generale, dell’Area di Movimento, al fine di prevenire e/o segnalare ad ENAC comportamenti omissivi rispetto a quanto previsto dalle procedure in vigore.

14.11.3 Aree a regolamentazione speciale e diverse da Apron 1 e Apron 2

All’interno delle aree in titolo non è prevista la fornitura dell’Apron Management Service.

Per la movimentazione degli aeromobili da/per le aree MIL 1 e MIL 2 a causa della particolare configurazione e posizione delle due aree, si applica quanto segue:

- a) aeromobili in arrivo: ENAV-TWR da APRON 1 o da APRON 2;
- b) aeromobili in partenza: ENAV-TWR assicura l’ordinato movimento agli aeromobili dall’ingresso in APRON 1 o in APRON 2.

Al fine di permettere alla TWR di fornire le istruzioni di rullaggio, o altre istruzioni come appropriato, si individuano, di seguito, i punti di confine tra aree di pertinenza militare MIL 1 e MIL 2 e area di movimento:



- per l’area MIL 1 è il punto corrispondente all’intersezione della taxiway H (Hotel) con la strada perimetrale.
- per l’area MIL 2 è il punto corrispondente all’ingresso su APRON 1 attraverso le taxiway SA (Sierra Alpha) e SB (Sierra Bravo).

Per la movimentazione degli elicotteri da/per le aree/hangars dei reparti di volo di GdF e PS si applica quanto segue:

- a) elicotteri in arrivo: la movimentazione dalla pista di volo deve avvenire esclusivamente via TWYs “L”- “TN”- Apron TWY tra “Prova motori Nord” e piazzola P2 . ENAV-TWR assicura l’ordinato movimento agli elicotteri fino ad immediatamente prima della loro uscita da Apron 2 ;
- b) elicotteri in partenza: la movimentazione per la pista di volo deve avvenire esclusivamente via Apron TWY tra “Prova motori Nord” e piazzola P2- TWY “TN”-TWY “L”. ENAV-TWR assicura l’ordinato movimento agli elicotteri dall’ingresso in APRON 2.

Per gli aeromobili di base in partenza da aree non militari e diverse da Apron 1 e Apron 2, per operazioni esclusivamente senza passeggeri, è fatto obbligo di contattare preventivamente l’ufficio AMO per ottenere il necessario rilascio (READY) dopo l’adempimento degli obblighi previsti. Per tali operazioni, il rilascio dell’aeromobile dal proprio punto di parcheggio verrà comunicato dall’AMO alla TWR attraverso il supporto informatico e/o tramite la linea telefonica punto-punto.

14.11.4 Operazioni di Push Back

L’inizio dell’operazione di push-back deve avvenire a seguito della specifica approvazione da parte della TWR, comunicata da quest’ultima al Pilota che, a sua volta, la trasferisce all’operatore in cuffia.

Le operazioni di push-back terminano con l’aeromobile correttamente posizionato sulla linea di taxi (marking di colore giallo) e comunicazione da parte del pilota alla TWR di essere pronto al rullaggio.

Operazioni simultanee di push back sono consentite osservando una spaziatura, tra un aeromobile e l’altro, di almeno due piazzole.

Al fine di assicurare che gli aeromobili siano movimentati secondo quanto richiesto e previsto dalla circuitazione definita sui piazzali, gli stessi, al termine delle operazioni di push back, saranno allineati come di seguito:

- APRON 1
 - a. in uscita dagli stand n. 11, n.12, n.13, n.14 e n.15 sulla apron taxiway con la prua rivolta verso ovest;
 - b. in uscita dagli stand n.16, n.17, n.18, n.19, n.20, n.21, n.22 e n.23 sulla apron taxiway direzionati in accordo alla pista in uso;



c. in uscita dagli stand n.51, n.52, n.53, n.54, n.55, n.56 e n.57 sulla apron taxiway direzionati in accordo alla pista in uso.

- APRON 2

d. in uscita dagli stand 61, 62, 63, 64, 65 e 66, sulla apron taxiway con la prua rivolta verso sud-ovest.

14.11.5 Operazioni di Traino Aeromobili

Tutte le operazioni di traino sono subordinate alla preventiva approvazione da parte di GESAC-AMO, che avrà cura di inoltrare le specifiche di tale approvazione alla TWR. Successivamente la TWR, quando richiesto dall’operatore interessato sull’appropriata frequenza, autorizzerà l’operazione in accordo alla movimentazione in atto, tenendo in considerazione che, di norma, la movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

In condizioni di Visibilità 2 e 3 le operazioni di traino verranno limitate ai soli aeromobili che devono essere impiegati per la partenza.

14.11.6 Operazioni di Follow Me

Il servizio di Follow-me viene effettuato dall’Airfield Operations mediante l’utilizzo di veicoli-guida equipaggiati con pannello luminoso a messaggi variabili ed è svolto da personale specificatamente qualificato.

Il compito prioritario del Follow-me è quello di assistere la movimentazione degli aeromobili sui piazzali (Apron) da/per la pista di volo, operando esclusivamente in coordinamento e in accordo alle istruzioni della TWR.

Il servizio FOLLOW-ME è reso per le seguenti operazioni:

- a) guida degli aeromobili sui piazzali (Apron) e sull’Area di Movimento per scarsa familiarità del pilota con l’infrastruttura aeroportuale, su richiesta Handler/Vettore/Pilota;
- b) su richiesta della TWR a fronte di manovre errate compiute dagli aeromobili, situazioni di conflitto relative alla circolazione degli aeromobili, oppure quando ritenuto opportuno per motivi di safety;
- c) guida degli aeromobili in Area di Movimento in presenza di specifiche limitazioni (es. lavori in corso) o di scarse condizioni di visibilità.

Nota: Il servizio FOLLOW-ME può essere richiesto anche per operazioni pianificate, dall’Handler/Vettore via telefono 081.7896790 (Apron Management Office – telefono registrato) almeno 10 minuti prima delle ETA/ETD.

14.11.7 Servizio di marshalling

Il servizio di marshalling è assicurato, per tutti gli aeromobili in arrivo e in partenza, dagli Handler contrattualizzati ovvero dagli operatori Follow-me GeSAC, nei casi di messa in sicurezza dell’aeromobile per operatore mancante su piazzola.



14.12 PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA

In condizioni di visibilità ridotta, oltre a quanto previsto nella presente procedura, si applicano le procedure di coordinamento e di movimentazione al suolo di aeromobili, mezzi e persone definite nei seguenti documenti:

- il Regolamento di Scalo;
- Manuale di Aeroporto GESAC ;
- IPI - Istruzioni Permanenti Interne di ENAV - CA NAPOLI -;
- “AWO” lettera di operazioni per la gestione delle operazioni in condizione di visibilità ridotta, sottoscritta tra ENAV C.A.– Napoli e GESAC S.p.A. ed attualmente in vigore.

Per ogni fattispecie non contemplata nel presente documento, è necessario fare riferimento alla normativa nazionale di settore e alle disposizioni locali in vigore.

14.13 PROCEDURE DI CONTINGENCY

14.13.1 Indisponibilità del Sistema Telematico

In caso di avaria totale o parziale dei sistemi telematici A-CDM e AOS - ATM, la procedura Fonetico-Manuale diviene la procedura di recovery, Tutte le comunicazioni dovranno avvenire su linea telefonica punto-punto registrata (linea diretta) tra l'AMO e la sala operativa TWR o via radio utilizzando la frequenza dei mezzi a terra 440.725MhZ di TWR.

In caso di avaria/indisponibilità del sistema di comunicazione telematica degli Handlers, tutte le comunicazioni dovranno essere gestite tramite l' AMO.

14.13.2 Avaria alla linea di comunicazione telefonica punto-punto

In caso di indisponibilità dei Sistemi Telematici e comunque al verificarsi di situazioni in cui, ai fini dell'applicazione della presente OL, sia necessaria una rapida comunicazione tra l'AMO e la sala operativa TWR, deve considerarsi preferenziale l'impiego della linea telefonica punto-punto registrata. Qualora tale linea fosse indisponibile o particolari ragioni di urgenza lo rendessero necessario, sono disponibili in alternativa le seguenti linee di rete fissa:

ENAV – CA NAPOLI TWR	
Sala Operativa- Principale	+39 081 7070092 (linea registrata)
Sala Operativa	+39 081 7070070 (linea non registrata)
GESAC S.p.A.	
Sala Operativa AMO- Principale	+39 081 7896776 (linea registrata)
Sala Operativa AMO	+39 081 7896210 (linea non registrata)



14.13.3 Indisponibilità di porzioni dei piazzali

Le procedure di contingency per mantenere adeguati livelli di servizio in situazioni di riduzione della capacità aeroportuale derivanti dalla indisponibilità di porzioni dei piazzali e che comportino la modifica, anche temporanea, dei percorsi di rullaggio e/o delle posizioni di attesa, sono definite in coordinamento da GESAC S.p.A. e ENAV-CA NAPOLI, a seguito di valutazione congiunta.

14.13.4 Avaria dell'automezzo sui piazzali

Seguono di seguito le azioni da mettere in atto in caso di problemi o avaria dell'automezzo sui piazzali:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati dalla TWR o dagli aeromobili;
- comunicare alla TWR posizione e problema usando la radio (frequenza UHF 440.725 MHz) o chiamando il +39 081 7070092 (comunicazione registrata);
- comunicare ad ADO GESAC posizione e problema chiamando il +39 0817896500 .

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
AIR 008	30/06/2015	Procedura	Apron Management Service	MdA
RdS	30/06/2016	Regolamento di Scalo	Gestione operazioni su Apron	Cap. 6



---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----