

6.54 PROCEDURA PER LA GESTIONE DI EVENTI CRITICI AEROPORTUALI

STATO DELLE REVISIONI DI QUESTA PROCEDURA

N. Revisione	Data di adozione	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE
0	28/09/2018	Prima pubblicazione (con Emendamento XX al Regolamento di Scalo e Manuale di Aeroporto).

FUNZIONI INTERESSATE

- SAVE: PH MOVIMENTO E TERMINAL (PHMT)
- Torre di Controllo (TWR – linea diretta).

(NOTA BENE) La variazione dei numeri di recapito telefonico NON comporta la riemissione della procedura.

6.54.1 PREMESSA

Il Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo definisce un evento critico come “*situazione insolita o di crisi che comporta una perdita importante di capacità della EATMN o un grave squilibrio tra la capacità della EATMN e la domanda o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della EATMN*”.

In ambito aeroportuale sono da considerarsi eventi critici tutte quelle situazioni non pianificate che riducono la capacità dell'aeroporto, ovvero incidenti aeronautici, gravi emergenze in atto, penalizzazioni infrastrutturali, impiantistiche e/o operative, condizioni meteorologiche avverse, o fenomeni naturali di grave entità.

Per riduzione della capacità aeroportuale ai fini della presente procedura è da intendersi, la riduzione rispetto all'arco temporale del periodo considerato e non rispetto alla capacità massima prevista per l'infrastruttura di volo.

6.54.2 SCOPO

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 Venezia 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, disservizi per i passeggeri.

La procedura è condivisa con ENAV, CA Venezia Tessera e recepita dall'ENAC Direzione Aeroportuale Nord Est tramite pubblicazione nel Regolamento di Scalo.

6.54.3 CONDIZIONI PER LA CORRETTA APPLICAZIONE

La corretta applicazione delle presente procedura richiede che:

- ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati quanto più accurati possibile sulla 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.

6.54.4 LA CAPACITA' DELLO SCALO DI VENEZIA

In condizioni ordinarie di esercizio la capacità complessiva dello scalo è quella riferita alla di 32 movimenti/h per la pista 04R..

La capacità, espressa in movimenti globali per ora, delle altre piste/direzioni di atterraggio è quella riportata nella seguente tabella di cui all'Allegato "A"

04R	22L	04L	22R
32	22	In via di definizione	In via di definizione

La capacità sopra riportate, potrebbero essere ulteriormente ridotte in caso di mancanza di altre infrastrutture, sistemi aeroportuali, condizioni meteorologiche avverse, emergenze o incidenti.

6.54.5 COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)

Per la gestione di eventi critici aeroportuali è istituito il **Comitato di Controllo della Capacità Aeroportuale**.

In presenza di limitazioni di capacità dovute all'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale, il COE, qualora convocato, assolve alle funzioni del CCA.

6.54.5.1 SCOPO DEL CCA

Il Comitato ha lo scopo di:

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

6.54.5.2 COMPOSIZIONE DEL CCA

Il Comitato è così composto:

- SAVE SpA, rappresentato dall'Accountable Manager (con funzione di Presidente), dai Post Holder interessati, dal Safety Manager (qualora necessario), dal Security Manager e dal Responsabile di Scalo in qualità di deputy PH Movimento e Terminal;
- ENAV – Responsabile del Centro Aeroportuale Venezia o suo deputy;
- Vettori operanti su Venezia – un rappresentante o suo deputy;
- AOC – un rappresentante o suo deputy.

L'ENAC Direzione Aeroportuale Nord Est può decidere di partecipare al CCA. In tal caso ne assume la presidenza.

I vettori e l'AOC non hanno 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 un suo delegato.

6.54.5.3 CONVOCAZIONE DEL CCA

Il CCA è convocato dal Presidente o qualora un membro del CCA ne faccia esplicita richiesta.

Il CCA si riunisce presso il COE posto al secondo piano dell'aerostazione in area Security nel minor tempo possibile e comunque entro 2 ore dalla convocazione.

6.54.5.4 REFERENTI COMPAGNIE AEREE E HANDLER

Ogni compagnia aerea e ogni handler deve nominare uno o più referenti che possano essere contattati in caso di attivazione del CCA.

I referenti devono avere la possibilità di trasmettere e coordinare in maniera tempestiva le proprie risorse al fine di rendere applicabili le azioni decise al CCA.

Tali referenti devono essere comunicati entro 30 giorni dall'emissione delle presente procedura all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord Est e devono essere comunicate tempestivamente eventuali variazioni dei contatti.

6.54.5.5 COMPITI GENERALI DEI MEMBRI DEL COMITATO

a. SAVE:

- 1) nell'immediatezza, in condivisione con ENAV ed informando la Direzione Aeroportuale Nord Est, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione delle operazioni di scalo e di informazione all'utenza aeroportuale;
- 2) condivide nel CCA:
 - a. le informazioni relative allo stato delle infrastrutture aeroportuali e i servizi svolti direttamente o dalle società private presenti in aeroporto;
 - b. le tempistiche degli eventuali interventi di ripristino relativi a impianti o infrastrutture di propria competenza;
 - c. le informazioni di disponibilità degli altri scali in caso di previsti dirottamenti;
- 3) comunica le decisioni condivise nel CCA alle compagnie aeree e agli handler, provvedendo alla richiesta di appositi NOTAM.

b. ENAV:

- 1) nell'immediatezza, in condivisione con SAVE, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione del controllo del traffico aereo e della movimentazione al suolo degli aeromobili;
- 2) condivide nel CCA le informazioni relative a eventuali restrizioni dello spazio aereo, allo stato della domanda di traffico aereo durante la durata dell'evento;
- 3) comunica al NMOC eventuali limitazioni prolungate della capacità e gestisce la modifica dei flussi in arrivo e partenza secondo quanto previsto dalla presente procedura.

c. Tutti i soggetti del CCA:

Al fine di agevolare la presa di decisione del Comitato, hanno cura di fornire le tempistiche necessarie alla gestione delle attività di propria competenza utili al raggiungimento degli scopi del Comitato e al ripristino delle normali condizioni di operatività dello scalo.

d. La Direzione Aeroportuale Nord Est, a valle delle decisioni del CCA, se ritenuto necessario:

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

6.54.5.6 AZIONI DEL COMITATO

Il Comitato:

- a. verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista;
- b. verifica che la distribuzione della capacità residuale 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 6.54.3 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.

6.54.6 LIMITAZIONI NON PIANIFICATE DELLA CAPACITA' DELLO SCALO

Le azioni da porre in essere a fronte di una limitazione di capacità sono funzione principalmente di due fattori: L'entità della limitazione e la durata temporale della stessa.

L'impatto della riduzione di capacità deve essere inoltre considerato prendendo a riferimento la domanda di traffico nell'arco temporale interessato e non rispetto alla capacità massima assoluta elencata nella tabella al § 6.54.4.

Nella seguente matrice sono sintetizzate le azioni da porre in essere in funzione di tali due fattori

	BREVE <2H	MEDIA 2H<DURATA<24H	LUNGA >24 H
RIDUZIONE ALTA Riduzione >60% della domanda di traffico	<ul style="list-style-type: none"> • Gestione tattica di arrivi e/o partenze da parte di ENAV (vedi § 6.54.6.3). • Il Gestore informa la Direzione Aeroportuale Nord Est, Operatori Aerei e Handling (vedi § 6.54.6.2). • Attivazione procedura per possibili dirottamenti (vedi § 6.54.6.4) • Coordinamento della sequenza delle partenze tra CDS e TWR (vedi § 6.54.6.5). 	<p>CCA richiede, tramite ENAV, l'emissione di misure di flusso per la limitazione del traffico.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni o dirottamenti.</p> <p>Riduzione della programmazione voli in coordinamento con Assoclerance. CCA richiede Emissione NOTAM. Convocazione CCA</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità da applicare.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni/dirottamenti.</p> <p>Riduzione della programmazione voli in coordinamento con Assoclerance.</p> <p>CCA richiede Emissione NOTAM e informativa AIM. Convocazione CCA</p>
RIDUZIONE MEDIA Riduzione > al 30% della domanda di traffico ma < 60%	<ul style="list-style-type: none"> • Gestione tattica di arrivi e/o partenze da parte di ENAV (vedi § 6.54.6.3). • Il Gestore informa la Direzione Aeroportuale Nord Est, Operatori Aerei e Handling (vedi § 6.54.6.2). • Attivazione procedura per possibili dirottamenti (vedi § 6.54.6.4). 	<p>CCA richiede, tramite ENAV emissione di misure di flusso per la limitazione del traffico.</p> <p>CCA richiede Emissione NOTAM. Convocazione CCA</p>	<p>CCA decide le percentuali di riduzione della capacità da applicare.</p> <p>Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la propria programmazione voli e, a seconda della durata, rivedono la programmazione provvedendo alle cancellazioni/dirottamenti. Eventuale domanda eccedente la capacità da applicare verrà gestita tramite emissione di misure di flusso emesse da ENAV.</p> <p>Riduzione della programmazione voli in coordinamento con Assoclerance. CCA richiede Emissione NOTAM e informativa AIM. Convocazione CCA</p>
RIDUZIONE BASSA Riduzione < al 30% della domanda di traffico	<ul style="list-style-type: none"> • Gestione tattica di arrivi e/o partenze da parte di ENAV (vedi § 6.54.6.1). 	<ul style="list-style-type: none"> • Eventuale emissione di misure di flusso per la limitazione degli arrivi. • Il Gestore informa la Direzione Aeroportuale Nord Est, Operatori Aerei e Handling (vedi § 6.54.6.2). 	<ul style="list-style-type: none"> • Eventuale emissione di misure di flusso per la limitazione degli arrivi. • Il Gestore informa la Direzione Aeroportuale Nord Est, Operatori Aerei e Handling (vedi § 6.54.6.2).

6.54.6.1 Comunicazioni tra TWR/Resp. Uff. Operativo e CDS/RDS

Qualora la convocazione del CCA non sia prevista, ovvero in attesa della suo insediamento, SAVE e ENAV, ognuno per le infrastrutture/servizi di propria competenza, è tenuto ad informare l'altra parte della riduzione della capacità dello scalo.

Riduzioni di capacità basse o medie e di breve durata (<2h) sono normalmente oggetto di solo scambio di informazioni tra TWR e CDS su linea diretta.

In ogni caso TWR e CDS provvederanno ad informare rispettivamente il Resp. Uff. Operativo e il Responsabile di Scalo che a loro volta valuteranno la necessità di comunicare direttamente.

Il Responsabile di Scalo SAVE, in coordinamento con il Post Holder dell'Area di Movimento e Terminal SAVE, può richiedere alla TWR un flusso in arrivo pari a zero (0) atterraggi, quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:

- repentina saturazione dei piazzali aeromobili con particolare riferimento alle piazzole residue per aeromobili di codice E ed F (da valutarsi comunque sempre in relazione al traffico programmato nelle ore successive);
- indisponibilità del terminal o di una o più parti dello stesso 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 Responsabile di Scalo SAVE ed il Responsabile dell'Ufficio Operativo di TWR valutano l'utilizzo di posizioni di sosta in contingency che prevedono l'utilizzo di TWY o zone dell'apron non standard per la sosta degli aeromobili.

Quando necessario, sulla base dei voli previsti in fase di atterraggio o avvicinamento, il Responsabile di Scalo SAVE ed il Responsabile dell'Ufficio Operativo di TWR valutano congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o richiederne il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili.

Nota: Le comunicazioni tra Responsabile di Scalo e Responsabile Ufficio Operativo del CA Venezia T effettuate su numeri di rete fissa o cellulari non sono registrate.

6.54.6.2 Comunicazioni tra Funzioni SAVE

Nel caso in cui si determini una limitazione alla capacità dello scalo dovuta a indisponibilità o servizi di competenza di SAVE:

- il Responsabile di Scalo SAVE informa il Post Holder dell'area di movimento e Terminal di SAVE che, a sua volta, informa senza ritardo l'Accountable Manager per le azioni interne di competenza;
- il Responsabile di Scalo SAVE e il Responsabile dell'Ufficio Operativo della Torre di Controllo individuano congiuntamente la limitazione di capacità applicabile;

il Responsabile di Scalo SAVE ne dà tempestiva informazione ad ENAC Direzione Aeroportuale Nord Est.

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 Responsabile di Scalo SAVE o il Post Holder dell'Area di Movimento e Terminal consulta 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 Nord Est (anche tramite emissione di NOTAM).

6.54.6.3 Gestione tattica di arrivi e/o partenze da parte di ENAV

Nelle circostanze previste nella tabella al § 6.54.6 gli Enti ATC di Venezia Tessera provvedono a gestire i voli in arrivo e in partenza con i mezzi a propria disposizione (attese in volo, ritardi alla messa in moto con eventuale riduzione della *Departure Capacity* A-CDM).

Se necessario, TWR/Resp. Uff. Operativo comunica a Padova ACC la necessità di attivare la procedura di “Adverse Operating Conditions at Aerodromes “ (vedi “ATFCM OPERATING PROCEDURES FOR FMP“ redatto da Eurocontrol), con estensione della STW-Slot Tolerance Window e/o della DTW-Departure Tolerance Window in misura adeguata alla limitazione di capacità, al fine di affrancare le operazioni dal rispetto del CTOT e/o della procedura FAM.

Nota: l'applicazione di un'estensione del taxi time aeroportuale è presa in considerazione soltanto allorquando non si sia in grado di garantire le funzionalità A-CDM.

6.54.6.4 Attivazione procedura dirottamenti

Il Post Holder dell'Area di Movimento si assicura che sia comunicata agli scali di:

- Treviso;
- Verona;
- Bologna;
- Milano Malpensa;
- Milano Linate;
- Trieste,

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

Il Post Holder dell'area di Movimento deve altresì tenere costantemente aggiornata la disponibilità degli scali alternati dandone comunicazione alla TWR che a sua volta provvederà a rilanciare l'informazione ai voli in arrivo che dovessero farne richiesta.

6.54.6.5 Emissione di regolazioni di flusso (ATFCM)

Se necessario il Resp. Uff. Operativo di propria iniziativa, su richiesta del RdS o del CCA richiede alla Flow Management Position di Padova ACC l'emissione di una regolazione di flusso.

Tali regolazioni hanno una durata iniziale di due ore, eventualmente estendibile.

Per essere efficace una regolazione per voli in arrivo deve essere emessa prima del decollo degli aeromobili dagli aeroporti di provenienza e non interessa arrivi non provenienti dall'area ECAC o limitrofi.

Il traffico in partenza può essere limitato efficacemente con A-CDM, tuttavia i voli regolati per altre restrizioni riceveranno comunque un CTOT, indipendentemente dal TSAT. In queste circostanze può essere necessario ricorrere all'emissione di una regolazione per voli in partenza.

Le regolazioni di flusso possono essere accompagnate da un messaggio AIM (Aeronautical Information Message) che viene diffuso agli operatori da NMOC.

6.54.6.6 Coordinamento della sequenza delle partenze tra CDS e TWR

Qualora si preveda che la limitazione della capacità in partenza sia inferiore alle 2 ore, la TWR attiva una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità determinata congiuntamente con il Responsabile di Scalo SAVE, con scala di priorità riferita al TSAT presente nel sistema A-CDM se tale procedura è in atto, oppure, in caso di A-CDM sospeso (decisione condivisa da Responsabile di Scalo e Responsabile dell'Ufficio Operativo TWR), in base all'ARDT dei voli rilasciati dal Coordinamento di Scalo SAVE fino al momento della riduzione di capacità.

In questo caso la TWR comunica agli aeromobili rilasciati l'autorizzazione alla messa in moto o l'orario previsto di messa in moto.

Nota: la sequenza di messa in moto è definita dalla TWR in base alla capacità oraria al momento garantita (es. 60:20 = un movimento ogni tre minuti).

Allo scopo di evitare congestioni delle frequenze operative, in caso di A-CDM sospeso la TWR può chiedere al Coordinamento di Scalo SAVE di non trasferire sulle proprie frequenze aeromobili in partenza, a

prescindere dalla condizione di “READY”, quando questi superano in numero la capacità oraria definita da TWR.

Nota: Lo status di volo “READY” decade comunque dopo 60' e deve essere richiesto al Coordinamento di Scalo secondo la sequenza prevista per verificare il mantenimento delle condizioni di volo pronto a muovere.

Qualora la previsione di limitazione della capacità in partenza sia superiore alle 2 ore, nell’attesa che si riunisca il CCA, coerentemente con la limitata capacità in partenza, la TWR attiva una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità determinata congiuntamente con il Responsabile di Scalo SAVE, con scala di priorità riferita al TSAT presente nel sistema A-CDM se tale procedura è in atto, oppure, in caso di A-CDM sospeso (decisione condivisa da Responsabile e Capo Sala TWR), in base all’orario di “READY” dei voli rilasciati dal Coordinamento di Scalo SAVE fino al momento della riduzione di capacità.

In questo caso la TWR comunica agli aeromobili rilasciati l’autorizzazione alla messa in moto o l’orario previsto di messa in moto.

La sequenza di messa in moto sarà definita dalla TWR in base alla capacità oraria al momento garantita;

Nelle situazioni in cui il rateo in partenza sia pari a zero (0) con un periodo di tempo previsto superiore alle 2 ore, nell’attesa che si riunisca il CCA, il Responsabile di Scalo SAVE dispone il blocco delle operazioni di inizio imbarco passeggeri.

Nota: Alla ripresa delle operazioni, il Responsabile di Scalo deve effettuare adeguati coordinamenti con le società di handling al fine di comunicare la sequenza e concentrare le risorse di handling coerentemente con la sequenza stessa, in maniera particolare su quei voli che risultano all’inizio della stessa. La presenza di passeggeri a bordo non costituisce comunque motivo di priorità al decollo.

6.54.6.7 LIMITAZIONE DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO MEDIO O ALTA CON DURATA SUPERIORE ALLE 2H ED INFERIORE ALLE 24H

6.54.6.7.1 CRITERI DI DEFINIZIONE DELLE SEQUENZE DI ACCESSO ALLA CAPACITÀ RESIDUA

- a. In caso di **riduzione di capacità media** si dovrà valutare la convocazione del CCA, secondo le modalità espresse nel paragrafo 6.54.4.
- b. 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. Di conseguenza richiede l’emissione di NOTAM.
- c. 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 Venezia sono stati classificati all’interno di 4 gruppi secondo la seguente tabella.

GRUPPO 1	VOLI DI STATO/MILITARI/UMANITARI/TRASPORTO ORGANI – AMBULANZA DI EMERGENZA
GRUPPO 2	VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE INTERCONTINENTALI LONG HAUL
GRUPPO 3	ALTRI VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE
GRUPPO 4	VOLI DI RIPOSIZIONAMENTO – VOLI AVIAZIONE GENERALE – TAXI – VOLI CARGO – VOLI AMBULANZA NON IN EMERGENZA – VOLI AD USO PROPRIO

Nota: i voli appartenenti al Gruppo 1 hanno sempre la priorità, nell’effettuazione del servizio, sui voli appartenenti agli altri gruppi.

- d. Fermi restando i criteri stabiliti ai punti precedenti, il principio base applicato per la definizione della sequenza di effettuazione del servizio di assistenza prevede che i voli vengano inseriti in sequenza da TWR sulla base del EOBT/CTOT laddove A-CDM è sospeso, altrimenti sulla base dell'orario schedato di partenza TOBT.
- e. 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.
- f. 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.
- g. In caso di **riduzione di capacità alta** il CCA richiede tramite ENAV l'emissione di regolazione di flusso per la limitazione del traffico. Inoltre la programmazione di voli viene ridotta in coordinamento con ASSOCLEARANCE (il CCA richiede l'emissione di apposito NOTAM).
- h. I vettori che abbiano uno o più voli all'interno della sequenza di partenza, dopo la prima ora di applicazione della nuova sequenza, dopo quindi circa due ore dall'evento, tramite specifica comunicazione al Coordinamento di Scalo SAVE possono sostituirlo/li nella stessa posizione della sequenza stessa con altro volo/i, seguendo un criterio di garanzia di maggior riprotezione del passeggero e/o in funzione della destinazione, garantendo il raggiungimento dello status di volo "ready" all'orario previsto di sblocco del volo che si chiede di sostituire.
- i. Nell'ambito dei voli appartenenti al gruppo 1 la priorità è attribuita ai voli ambulanza e trasporto organi.

6.54.6.7.2 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLE SEQUENZE IN CASO DI VOLI APPARTENENTI AL MEDESIMO GRUPPO

In presenza di voli appartenenti al medesimo gruppo di priorità sono applicati i seguenti criteri per la definizione delle sequenze di partenza:

- a. In caso di voli con contemporaneità di TOBT di cui uno soggetto a CTOT si assegna la precedenza al volo soggetto a CTOT.
- b. In caso di voli con identico TOBT si assegna la precedenza all'aeromobile con maggiori dimensioni (riferimento oggettivo classe aeromobile ICAO).

6.54.6.8 LIMITAZIONE DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO MEDIA O ALTA DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO – DURATA SUPERIORE ALLE 24 H

- a. Per eventi che necessitino di una limitazione della capacità dello scalo **media o alta** per una durata superiore alle 24 ore il CCA applica la percentuale di riduzione del flusso e coordina con ASSOCLEARANCE una limitazione della capacità dello scalo tale da comportare la cancellazione di slot o dirottamenti da parte dei vettori che normalmente operano su di esso. Le compagnie aeree rivedono e ottimizzano la programmazione provvedendo alle cancellazioni necessarie.
- b. Il CCA richiede l'emissione di NOTAM e l'informativa AIM. Eventuale domanda eccedente la capacità da applicare viene gestita tramite emissione di misure di flusso emesse da ENAV.
- c. Al fine di garantire imparzialità nell'individuazione di un nuovo equilibrio tra arrivi e partenze sullo scalo di Venezia, il CCA si avvale delle tabelle in Allegato A – 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.

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

6.54.7 RITORNO ALLA NORMALE OPERATIVITÀ

- a. Eliminata la causa della riduzione della capacità, prima di tornare alla normalità deve essere comunicata la fine della limitazione con un preavviso sufficiente per la ripresa delle attività.
- b. Durante tale periodo di tempo è richiesto a tutti gli handler di inserire il nuovo TOBT sull'A-CDM qualora attivo e saranno annullati tutti i "ready" assegnati dopo l'orario di previsto ritorno alla normalità così da concludere la sequenza in essere e prepararsi al normale utilizzo dei sistemi standard.

Vedi inoltre punto 6.54.9 RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA.

6.54.8 AZIONI DA ATTUARE SULL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI

- a. In modo proporzionato all'entità dei ritardi/cancellazioni in atto, SAVE provvede a:
 - 1) 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;
 - 2) garantire l'apertura prolungata in fascia notturna di almeno il 50% dei punti di ristoro presenti in Aerostazione;
 - 3) predisporre, in coordinamento con la Protezione Civile, l'eventuale dislocazione di sedute e la distribuzione di bottiglie d'acqua per il tempo strettamente necessario alla decongestione delle aerostazione passeggeri (nei casi più estremi anche di brandine e coperte per il riposo notturno).
- b. In tale scenario, SAVE:
 - 1) mantiene 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;
 - 2) diffonde adeguata informativa al pubblico tramite annunci e cartellonistica a messaggio variabile;
 - 3) mette a disposizione dei passeggeri sul banco informazioni la brochure appositamente predisposta per gli stati di crisi di durata superiore alle 24 ore.
- c. Il Vettore, in allineamento alla normativa vigente, deve assicurare assistenza ai propri passeggeri in maniera continuativa (con particolare riferimento al Reg. (CE) n. 261/04 e alla Carta dei Diritti del Passeggero). In coerenza con il piano di informazione che proviene dalla SAVE, il vettore deve garantire la corretta informazione ai passeggeri.

6.54.9 RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA

- a. 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.
- b. SAVE richiede la cancellazione degli eventuali NOTAM di limitazione della capacità o delle regolazioni di flusso emesse da NMOC o di indisponibilità di sistemi e infrastrutture.
- c. ENAV e SAVE ripristinano l'utilizzo della procedura A-CDM ordinaria.

Il CCA è riconvocato da ENAC Direzione Aeroportuale Nord Est in data successiva agli eventi per una rielaborazione dei dati e delle informazione gestite durante la crisi e con il fine specifico di individuare miglioramenti nella gestione delle situazioni operative di capacità aeroportuale ridotta.

ELENCO ALLEGATI:

- ALLEGATO A - GUIDA ALLE CANCELLAZIONI - SUMMER 2018