

**SEZIONE 14 - GESTIONE DEL PIAZZALE (APRON MANAGEMENT SERVICE – AMS)****14.1 PREMESSA**

Il contenuto della presente sezione del Manuale di Aeroporto disciplina il coordinamento tra ENAV, in qualità di fornitore di servizi ATS, e GESAC, in qualità di Gestore Aeroportuale, previsto dagli articoli 691bis e 705 del Codice della Navigazione, nel rispetto della normativa applicabile in vigore.

In particolare, ai sensi dell'art. 691 bis, comma 3, del Codice della Navigazione, ENAV S.p.A. "sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali."

Ai sensi dell'art. 705 lett. e) del Codice della Navigazione, il Gestore Aeroportuale "sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la Società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali".

Il quadro normativo definito dai due articoli sopra citati prevede, dunque, una competenza relativa alle attività sui piazzali in capo a due soggetti (ENAV e Gestore Aeroportuale - GESAC S.p.A.) che, in coordinamento fra loro, assicurano l'ordinato movimento, l'uno degli aeromobili, l'altro di mezzi e personale.

Ciò si concretizza principalmente su base strategica, organizzando la presenza e la movimentazione di aeromobili, mezzi e personale in aree e lungo percorsi distinti della cui sicurezza è responsabile il Gestore Aeroportuale mentre della sicurezza delle manovre degli aeromobili e dei veicoli la responsabilità è, rispettivamente, degli equipaggi di condotta e dei conducenti.

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 e connesse autorizzazioni nonché tramite la definizione ed il rispetto delle regole di circolazione, come specificate dalla normativa applicabile o da regolamenti locali (Regolamento di Scalo); in particolare tali norme disciplinano anche i casi in cui sia inevitabile l'interazione fra soggetti diversi, fermo restando il principio generale secondo cui i veicoli devono dare precedenza agli aeromobili.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

- 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.

**14.10.1 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:

- A-CDM-WEB, gestito da GESAC, responsabile di raccogliere tutte le informazioni dei voli in arrivo e partenza dai vari sistemi aeroportuali, interfacciato con il sistema aeroportuale AOS-ATM al fine di trasmettere/ricevere al/dal sistema ENAV i dati di interesse;
- 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.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

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

#### 14.10.2 SISTEMA AOS-ATM

È il sistema 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 <i>READY</i>
Verde	Aeromobile <i>READY</i>
Bianco	Attività schedulata in arrivo con assegnazione dello <i>STAND</i>

#### 14.10.3 LINEE TELEFONICHE DIRETTE

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

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

**14.11 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").

**14.11.1 PROCEDURA OPERATIVA A-CDM**

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

**14.11.1.1 Principali comunicazioni degli *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;

**14.11.1.2 Principali comunicazioni degli *Handlers* verso Operatore Aereo (Pilota)**

- Informazione del previsto TOBT e coordinamento per eventuali aggiornamenti;
- Informazione di 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.

**14.11.1.3 Principali azioni 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.

**14.11.1.4 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 ACDM.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

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.

**14.11.1.5 Aeromobili in partenza****14.11.1.5.1 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.

**14.11.1.5.2 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).

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

**14.11.1.5.3 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.

**14.11.1.5.4 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).

**14.11.1.5.5 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. In tale circostanza il TSAT verrà assegnato indicativamente 10 minuti prima del TOBT.

**14.11.1.5.6 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:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

- ✓ 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±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).

**14.11.1.5.7 ASAT e AOBT**

La TWR (GND) autorizzerà la messa in moto (ASAT) in condizioni di traffico normale entro TSAT ± -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.



**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

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.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

Durante le 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.

**14.11.1.5.8 Procedura per rilascio aeromobili in assenza di handler**

Nel caso in cui un aeromobile operi al di fuori del processo A-CDM e/o in assenza di handler, GESAC AMO informerà via telefono punto-punto la TWR della gestione alternativa. In tale evenienza si applicherà quanto previsto per i casi di contingenza (cfr. par. 14.10.2 e 14.10.3).

**14.11.1.6 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 le modalità di movimentazione verso lo 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).

### 14.11.2 PROCEDURA OPERATIVA AOS ATM

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

#### 14.11.2.1 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.

#### 14.11.2.2 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

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 21/03/2022

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.

### 14.11.2.3 Casi particolari

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 istruirà 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.

### 14.11.3 PROCEDURE PER GLI ELICOTTERI

La movimentazione elicotteri sull'*APRON 1* è vietata tranne per la parte di seguito descritta:

- ✓ TWY "C" e la porzione della TWY "TS" compresa tra gli IHP TS1 e TS2 per l'utilizzo dello Stand 57;