
 Aeroporti di Roma	Procedura	-
	LIMITAZIONE TEMPORANEA DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE A SEGUITO DI IRREGOLARITA' OPERATIVE	Rev. 5 del 18/10/2019


PROCEDURA PER LA LIMITAZIONE TEMPORANEA DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE A SEGUITO DI IRREGOLARITA' OPERATIVE



	Procedura	-
	LIMITAZIONE TEMPORANEA DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE A SEGUITO DI IRREGOLARITÀ OPERATIVE	Rev. 5 del 18/10/2019

Sommario

1. INTRODUZIONE	3
1.1. Scopo	3
2. LA CAPACITÀ DELLO SCALO DI FIUMICINO.....	4
2.1. Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H)	4
2.1.1 Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo	5
3. COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE (CCA).....	7
3.1. Compiti generali dei membri del comitato	9
3.2. Azioni del comitato	10
3.2.1 Criteri di definizione delle sequenze di accesso alla capacità residua (LIMITAZIONE CON DURATA SUPERIORE ALLE 2 H E INFERIORE ALLE 24 H)	10
3.2.1.1 Criteri per la definizione delle sequenze in caso di voli appartenenti al medesimo gruppo	11
3.2.1.2 Ritorno alla normale operatività.....	11
3.2.2 LIMITAZIONE PARZIALE DELLA CAPACITÀ DELLO SCALO – DURATA SUPERIORE ALLE 24 H	12
3.3 Matrice di riepilogo delle azioni.....	13
4. AZIONI DA ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI.....	15
5. RIPRISTINO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE ORDINARIA	16
6. ALLEGATI.....	17
ALLEGATO A. CAPACITÀ DELLO SCALO DI FIUMICINO	17
ALLEGATO B. GUIDA ALLE CANCELLAZIONI – SUMMER 19.....	19

	INTRODUZIONE	SEZIONE 1	Paragrafo: 1.1	Procedura
			Scopo	Rev. 5 del 18/10/2019

1. INTRODUZIONE

1.1. Scopo

La capacità aeroportuale può essere temporaneamente limitata, con preavviso breve o nullo, a seguito di incidenti aeronautici, gravi emergenze in atto, penalizzazioni infrastrutturali, impiantistiche e/o operative, condizioni meteo estreme, fenomeni naturali di grave entità.

In tali casi si pone la necessità di procedere ad una limitazione del flusso del traffico aeroportuale al fine di garantire una pianificazione “deliverable” per tutte le compagnie aeree.


Lo scopo della presente procedura è quello di definire le modalità, nel rispetto di un equo criterio, per procedere al bilanciamento tra la domanda di traffico sull’aeroporto di Roma Fiumicino 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 corretta applicazione delle presente procedura viene garantita solo qualora:

- **ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati accurati sulla possibile ripresa delle normali operazioni**
- **i vettori rispondano alle richieste di cancellazione e/o variazione degli slot secondo quanto deciso in sede di comitato di controllo della capacità aeroportuale sulla riduzione del rateo di traffico stabilito.**

La procedura è condivisa con l’ENAV ed applicata dall’ENAC tramite l’emissione su Regolamento di Scalo.

	LA CAPACITA' DELLO SCALO DI FIUMICINO	SEZIONE 2	Paragrafo: 2.1	Procedura
			Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H)	Rev. 5 del 18/10/2019

2. LA CAPACITA' DELLO SCALO DI FIUMICINO

In condizioni ordinarie di esercizio, con 3 piste operative, la capacità complessiva dello scalo è di 90 movimenti per ora, suddivisi in 54 arrivi e 36 partenze durante le fasi di “hub in” e 54 partenze e 36 arrivi durante le fasi di “hub out”.


In caso di indisponibilità di una o più piste, o di una o più direzioni di avvicinamento/decollo per indisponibilità dello spazio aereo associato, la capacità sostenibile è quella riportata nella tabella di cui all'Allegato “A”.

La capacità sostenibile riportata in allegato, così come la capacità massima aeroportuale, tiene conto della sola disponibilità/indisponibilità delle piste e, quindi, potrebbe essere ulteriormente ridotta in caso di mancanza di altre infrastrutture o sistemi aeroportuali. La capacità potrebbe essere ridotta anche in caso di disponibilità delle piste ma indisponibilità di altre infrastrutture aeroportuali.

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

Nel caso in cui:

- 1) l'improvvisa indisponibilità di una o più piste, o di una o più direzioni di avvicinamento/decollo per indisponibilità dello spazio aereo associato, determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, il Capo Scalo ADR ed il Capo Sala Operativo (CSO) della Torre di Controllo (TWR), informando rispettivamente il Post Holder dell'Area di Movimento di ADR e il Dirigente dell'ENAV di Roma Fiumicino, individueranno congiuntamente la limitazione di capacità applicabile in base a quanto riportato nell'Allegato A. Il Capo Scalo ADR ne darà tempestiva informazione ad ENAC Direzione Aeroportuale Lazio.
- 2) oltre all'improvvisa indisponibilità di una o più piste riportata al punto 1), siano indisponibili, per l'utilizzo operativo, altre infrastrutture o sistemi aeroportuali, il Capo Scalo ADR coordinerà con il Post Holder dell'Area di Movimento ADR una ulteriore limitazione di capacità in arrivo e/o partenza ad integrazione, per difetto, di quella già eventualmente individuata al punto 1), comunicando tale limitazione al CSO di TWR e ad ENAC Direzione Aeroportuale Lazio. Qualora invece fosse maggiormente penalizzato lo spazio aereo il Capo Sala Operativo (CSO) della Torre di Controllo (TWR) coordinerà con il Dirigente dell'ENAV di Roma Fiumicino una ulteriore limitazione di capacità in arrivo e/o partenza ad integrazione, per difetto, di quella già eventualmente individuata al punto 1), comunicando tale limitazione al Capo Scalo ADR e ad ENAC Direzione Aeroportuale Lazio.
- 3) Anche con la piena disponibilità di tutte le piste dell'aeroporto, l'improvvisa indisponibilità, per l'utilizzo operativo, di altre infrastrutture o sistemi aeroportuali determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, il Capo Scalo ADR coordinerà con il Post Holder dell'Area di Movimento ADR la capacità aeroportuale

	LA CAPACITA' DELLO SCALO DI FIUMICINO	SEZIONE 2	Paragrafo: 2.1	Procedura
			Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H)	Rev. 5 del 18/10/2019

sostenibile in arrivo e partenza, comunicando tale limitazione al CSO di TWR e ad ENAC Direzione Aeroportuale Lazio.

Ad eccezione delle situazioni in cui l'indisponibilità delle piste 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 Capo Scalo ADR o il Post Holder dell'Area di Movimento consulterà il Comandante del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco.

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

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

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

a) Voli in arrivo

In particolare, sulla base dei voli previsti in fase di atterraggio o avvicinamento, il Capo Scalo ADR ed il CSO di TWR valuteranno congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o richiederne il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili.

il Capo Scalo ADR, in coordinamento con il Post Holder dell'Area di Movimento ADR, può richiedere alla TWR un flusso in arrivo pari a zero (0) atterraggi, senza necessità di ratifica da parte di ENAC quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:


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

In ogni caso, quando la limitazione non è causata da problemi di Security o di indisponibilità di terminal, il Capo Scalo ADR ed il CSO di TWR valuteranno 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.

Laddove i tempi lo consentano, sarà cura del Post Holder dell'Area di Movimento assicurarsi che sia comunicata agli scali di:

1. *Roma Ciampino*
2. *Napoli*
3. *Milano Malpensa*
4. *Milano Linate*
5. *Venezia*
6. *Bologna*
7. *Pisa*

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

	LA CAPACITA' DELLO SCALO DI FIUMICINO	SEZIONE 2	Paragrafo: 2.1	Procedura
			Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (LIMITAZIONE CON DURATA INFERIORE ALLE 2 H)	Rev. 5 del 18/10/2019

b) Voli in partenza

La TWR sospenderà tutte le autorizzazioni alla messa in moto per almeno 15 minuti, in modo da smaltire la sequenza di traffico in partenza accumulata fino all'ultimo aeromobile messo in moto prima della sospensione.

Contestualmente:

- i. la TWR comunicherà a Roma ACC la necessità di attivare la procedura di “*ADVERSE OPERATING CONDITIONS AT AERODROME*”, nonché l'allungamento del taxi time aeroportuale in misura adeguata alla limitazione di capacità, al fine di affrancare le operazioni dal rispetto del CTOT e/ o della procedura FAM (CFMU User Manual Eurocontrol);
- ii. qualora si preveda che la limitazione della capacità in partenza sia inferiore alle 2 ore, la TWR attiverà una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità determinata congiuntamente con il Capo Scalo ADR, con scala di priorità riferita al TSAT presente nel sistema CDM se tale procedura è in atto, oppure, in caso di CDM sospeso (decisione condivisa da Capo Scalo e Capo Sala TWR), in base all'orario di “READY” dei voli rilasciati dal Controllo Voli ADR fino al momento della riduzione di capacità. In questo caso la TWR comunicherà 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. (es 20 X 60 = un traffico ogni tre minuti).

Allo scopo di evitare congestionamenti delle frequenze operative, in caso di CDM sospeso la TWR chiederà al Controllo voli ADR di non trasferire sulle proprie frequenze aeromobili in partenza, a prescindere dalla condizione di “READY”, quando questi superano in numero la capacità oraria definita.


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

- iii. qualora, invece, 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, il Capo Area del Controllo Voli ADR, coordinandosi con il Capo Scalo ADR, trasmette alla TWR la sequenza oraria di partenza stabilita ora per ora applicando preliminarmente i Criteri di definizione delle sequenze di accesso alla capacità residua, riportati nel successivo paragrafo. Quando non sia possibile per il Controllo Voli ADR definire la sequenza di partenza, sempre nell'attesa che si riunisca il CCA, la TWR applicherà quanto previsto al punto ii.

Allo scopo di evitare congestionamenti delle frequenze operative, in caso di CDM sospeso la TWR chiederà al Coordinamento Voli di non trasferire sulle proprie frequenze aeromobili in partenza, a prescindere dalla condizione di “READY”, quando questi superano in numero la capacità oraria definita.

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 Capo Scalo ADR disporrà il blocco delle operazioni di inizio imbarco passeggeri, la presenza di passeggeri a bordo non costituisce comunque motivo di priorità al decollo.

Nota: Alla ripresa delle operazioni, il Controllo voli AdR dovrà 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.

	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)	SEZIONE 3	Paragrafo: -	Procedura
				Rev. 5 del 18/10/2019

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

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

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

Il Comitato è così composto:

- ENAC - Direzione Aeroportuale Lazio, a cui è affidata la presidenza del Comitato;
- ADR - Aeroporti di Roma SpA, rappresentato dall'Accountable Manager, dai Post Holder interessati, dal Safety Manager (qualora necessario) e dal Capo Scalo di Servizio;
- ENAV – Direzione Roma Fiumicino;
- Hub Carrier – un rappresentante o suo deputy
- AOC – un rappresentante o suo deputy

Gli ultimi due soggetti 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.

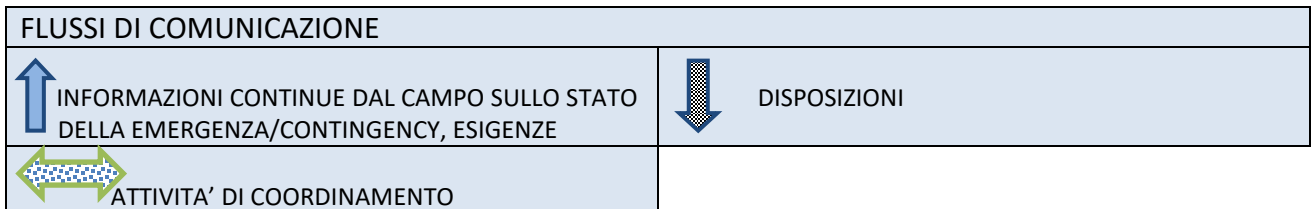
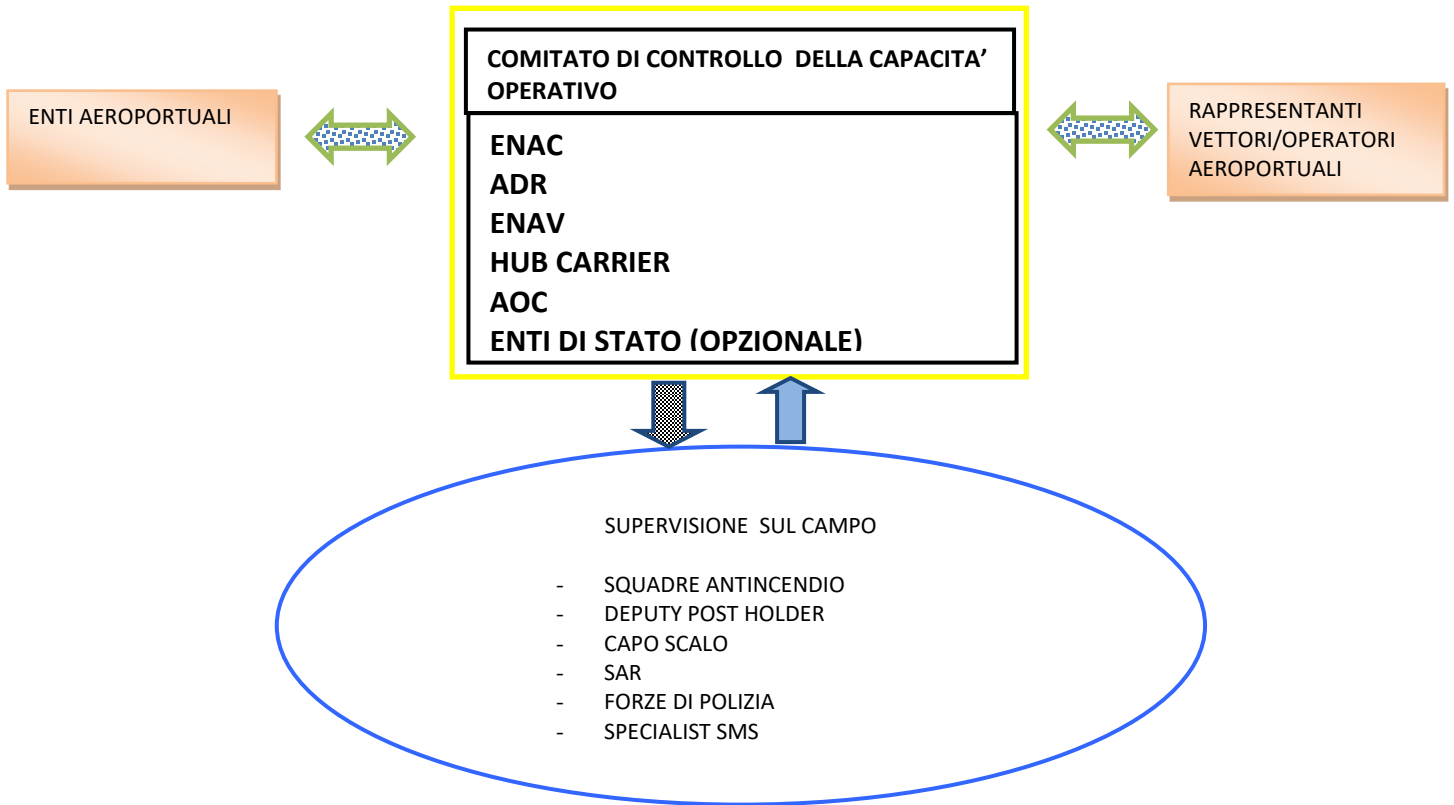
Ad esempio, il CNVVF può essere chiamato, per specifiche tipologie di emergenza, a partecipare ai lavori del CCA, attraverso il Comandante del Distaccamento o un plenipotenziario delegato.


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

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

Il CCA si riunirà presso la sala crisi dell'ENAC (Palazzina EPUA, 7° piano) nel minor tempo possibile e comunque entro 2 ore dalla convocazione.

Nel caso di indisponibilità della sala crisi ENAC nella palazzina EPUA, il CCA si riunisce presso gli uffici direzionali di ADR (sala conference, secondo piano) o in altra sede aeroportuale ritenuta più vantaggiosa per la gestione dell'evento.




	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)	SEZIONE 3	Paragrafo: 3.1	Procedura
			Compiti generali dei membri del comitato	Rev. 5 del 18/10/2019

3.1. Compiti generali dei membri del comitato

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

1. ENAC Direzione Aeroportuale Lazio: presiede il comitato convocandolo direttamente sulla base delle informazioni ricevute oppure su richiesta dei membri del comitato. Approva le scelte relative alla capacità disponibile e alle azioni da intraprendere per bilanciare domanda ed offerta di trasporto. Coordina le informazioni con la Prefettura e con l'unità di crisi centrale ENAC, nonché verso gli Enti di Stato aeroportuali convocandoli al tavolo se necessario. Se necessario, coordina tramite la Prefettura la comunicazione con le amministrazioni locali.
2. ADR: Nell'immediatezza, in condivisione con ENAV ed informando ENAC, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione delle operazioni di scalo e di informazione all'utenza aeroportuale. Condivide nel CCA le informazioni relative allo stato delle infrastrutture aeroportuali e i servizi svolti direttamente o dalle società private presenti in aeroporto, nonché le tempistiche degli eventuali interventi di ripristino relativi a impianti o infrastrutture di propria competenza. COMUNICA le decisioni condivise in CCA alle compagnie aeree e agli handler, provvedendo alla richiesta di appositi NOTAM.
3. ENAV: Nell'immediatezza, in condivisione con ADR, gestisce tatticamente la limitazione della capacità aeroportuale in termini di gestione del controllo del traffico aereo e della movimentazione al suolo degli aeromobili. Condivide nel CCA le informazioni relative a eventuali restrizioni dello spazio aereo, allo stato della domanda di traffico aereo durante la durata dell'evento e alla disponibilità ricevuta dagli altri scali in caso di previsti dirottamenti. Comunica a EUROCONTROL eventuali limitazioni prolungate della capacità e gestisce la modifica dei flussi in arrivo e partenza secondo quanto previsto dalla presente procedura.
4. Tutti i soggetti del CCA: Al fine di agevolare la presa di decisione del Comitato, avranno cura di fornire le tempistiche necessarie alla gestione delle attività di propria competenza utili al raggiungimento degli scopi del comitato e al ripristino delle normali condizioni di operatività dello scalo.

	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)	SEZIONE 3	Paragrafo: 3.2	Procedura
			Azioni del comitato	Rev. 5 del 18/10/2019

3.2. Azioni del comitato

Il Comitato:

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

Le matrici riportate al paragrafo 3.3 riassumono le azioni principali secondo la richiesta di limitazione in atto e la durata della stessa che è suddivisa nelle tre principali fasi di durata dell'evento.

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

Il CCA, una volta riunito, sulla base delle ulteriori informazioni raccolte dai componenti partecipanti, verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista, ribadendo o modificando la capacità residua effettiva dell'aeroporto.

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


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

Al fine di definire le sequenze di effettuazione del servizio di assistenza partenze, i voli che operano sullo scalo di Fiumicino 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 di CODICE ICAO E OPPURE SUPERIORE
GRUPPO 3	ALTRI VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE
GRUPPO 4	VOLI DI RIPOSIZIONAMENTO

Si precisa che:

- i voli appartenenti al Gruppo 1 hanno sempre la priorità, nell'effettuazione del servizio, sui voli appartenenti agli altri gruppi.
- 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 ADR Controllo Voli sulla base dell'orario schedato di partenza STD.

	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)	SEZIONE 3	Paragrafo: 3.2	Procedura
			Azioni del comitato	Rev. 5 del 18/10/2019

- In regime di capacità ridotta lo scalo non ospita: voli dirottati da altri scali se non per motivi di emergenza, voli di aviazione generale, voli taxi, voli ad uso proprio, voli ambulanza non di emergenza. Anche i voli cargo possono essere oggetto di un simile divieto qualora il CCA lo ritenesse necessario.
- Fanno eccezione ai criteri sopra indicati i voli rientranti dopo il rullaggio/decollo per problemi di varia natura e i voli con emergenze mediche a bordo.

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 Controllo Voli AdR 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.

3.2.1.1 Criteri per la definizione delle sequenze in caso di voli appartenenti al medesimo gruppo


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

1. voli con contemporaneità di STD di cui uno soggetto a slot → **precedenza al volo soggetto a slot;**
2. voli con identico STD → **precedenza all'aeromobile con maggiori dimensioni** (riferimento oggettivo classe aeromobile);

Nell'ambito dei voli appartenenti al gruppo 1 la priorità sarà attribuita ai voli ambulanza e trasporto organi.

3.2.1.2 Ritorno alla normale operatività

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

	COMITATO DI CONTROLLO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE (CCA)	SEZIONE 3	Paragrafo: 3.2	Procedura
			Azioni del comitato	Rev. 5 del 18/10/2019

3.2.2 LIMITAZIONE PARZIALE DELLA CAPACITA' DELLO SCALO – DURATA SUPERIORE ALLE 24 H

Qualora l'evento in corso necessiti di una limitazione della capacità dello scalo per una durata superiore alle 24 ore (ad esempio per l'indisponibilità prolungata di un'infrastruttura o sistema aeroportuale) il CCA può coordinare con Assoclearance una limitazione della capacità dello scalo tale da comportare la cancellazione di slot da parte dei Vettori che normalmente operano su di esso.

Al fine di garantire imparzialità nell'individuazione di un nuovo equilibrio tra arrivi e partenze sullo scalo di Fiumicino, il CCA si avvale della tabella allegata alla presente procedura:

- Allegato B – Guida alle cancellazioni


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

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

3.3 Matrice di riepilogo delle azioni

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

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

	AZIONI DA ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI	SEZIONE 4	Paragrafo: -	Procedura
				Rev. 5 del 18/10/2019

4. AZIONI DA ATTUARE SULLE AEROSTAZIONI PASSEGGERI


In modo proporzionato all'entità dei ritardi/cancellazioni in atto, ADR provvede a:

- disporre una pronta informativa ai passeggeri sulla situazione in atto tramite ogni mezzo di comunicazione a disposizione dei componenti del Comitato, anche al fine di ridurre l'arrivo in aeroporto di passeggeri e/o loro accompagnatori;
- garantire l'apertura prolungata in fascia notturna di almeno il 50% dei punti di ristoro per ogni Aerostazione;
- 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 aerostazioni passeggeri (nei casi più estremi anche di brandine e coperte per il riposo notturno).

In tale scenario, ADR deve:

- mantenere aggiornato il sito internet dello scalo con informativa ai passeggeri circa la situazione in atto, raccomandando agli stessi di mettersi in contatto con gli uffici della Compagnia aerea con cui hanno il biglietto al fine di avere aggiornamenti sullo status del proprio volo.
- mettere a disposizione un numero di navette necessario all'eventuale trasferimento dei passeggeri da una aerostazione ad un'altra, approntando, altresì, il numero di risorse necessarie alla assistenza.
- diffondere adeguata informativa al pubblico tramite annunci e cartellonistica a messaggio variabile.
- mettere a disposizione dei passeggeri sul banco informazioni la brochure appositamente predisposta per gli stati di crisi di durata superiore alle 24 ore.


Il Vettore, in allineamento alla normativa vigente, dovrà assicurare assistenza ai propri passeggeri in maniera continuativa (con particolare riferimento al Reg. (CE) 261/04 e alla Carta dei Diritti del Passeggero). In coerenza con il piano di informazione che provengono dal gestore il vettore deve garantire la corretta informazione ai passeggeri.

	RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA	SEZIONE 5	Paragrafo: -	Procedura
				Rev. 5 del 18/10/2019

5. RIPRISTINO DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE ORDINARIA

Il CCA, ripristinate le condizioni ex ante per il mantenimento della capacità ordinaria dello scalo, dichiara il ritorno alle normali operazioni aeroportuali e scioglie i propri presidi. ADR richiede la cancellazione degli eventuali NOTAM di limitazione della capacità o di indisponibilità di sistemi e infrastrutture. ENAV e ADR ripristinano l'utilizzo della procedura A-CDM ordinaria.

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


	ALLEGATI	SEZIONE 6	Paragrafo ALLEGATO B	Procedura
			GUIDA ALLE CANCELLAZIONI – SUMMER 19	Rev. 5 del 18/10/2019

6. ALLEGATI

ALLEGATO A. CAPACITA' DELLO SCALO DI FIUMICINO

La capacità dello scalo di Fiumicino, a seconda della disponibilità delle varie piste in condizione bilanciata, è riportata nella seguente tabella:

ID configurazione	Descrizione	partenze	arrivi	note
001	partenze 25 arrivi 16L/16R	45	45	<i>best configuration</i> <i>best configuration vento da nord</i> <i>vento da sud e/o in coda per 25</i> <i>vento da nord e/o in coda per 25</i> <i>vento da libeccio >30 kts</i>
002	partenze 25 arrivi 34R/34L	45	45	
003	partenze 16R arrivi 16L/16R	38	38	
004	partenze 34L arrivi 34R/34L	38	38	
006	partenze 25 e arrivi 25	18	18	
scenari con una delle piste parallele chiusa				
007	partenze 25 arrivi 16L (16R clsd)	54	36	<i>chiusa pista 16R/34L</i> <i>chiusa pista 16L/34R</i> <i>chiusa pista 16R/34L vento da nord</i> <i>chiusa pista 16L/34R vento da nord</i>
008	partenze 25 arrivi 16R (16L clsd)	20	20	
009	partenze 25 arrivi 34R (34L clsd)	54	36	
010	partenze 25 arrivi 34L (34R clsd)	20	20	
Scenari a pista singola				
011	partenze 16R arrivi 16R	20	20	
012	partenze 16L arrivi 16L	20	20	
013	partenze 34R arrivi 34R	20	20	
014	partenze 34L arrivi 34L	20	20	
Scenari con 07 partenze				
015	partenze 07 arrivi 16L	8	8	
016	partenze 07 arrivi 16R	10	36	
017	partenze 07 arrivi 34R	8	8	
018	partenze 07 arrivi 34L	10	36	
019	partenze e arrivi 07	6	6	
Scenari con la pista C				
020	partenze 25 arrivi 16C/16R	45	45	
021	partenze 34C arrivi 34L	36	36	

	ALLEGATI	SEZIONE 6	Paragrafo ALLEGATO B	Procedura
			GUIDA ALLE CANCELLAZIONI – SUMMER 19	Rev. 5 del 18/10/2019

I piazzali aeromobili dello scalo di Fiumicino sono costituiti dalle seguenti piazzole di sosta:

da giugno 2019	configurazione massima (max NB)										configurazione minima (max WB)											
	aa/mm	narrow body						wide body				aa/mm	narrow body						wide body			
		B	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM		B	REM	LB	REM	LB	REM	B	REM	LB	REM
Quadrante	Tot.	LB	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM	Tot.	LB	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM	LB	REM
100	3						2		1			2								2		
200	28				24		4					28				24		4				
300	19				19							14				11				3		
400	11			10	1							10			9		1					
500	10			6	1				3			10			6	1				3		
600	14			10					2		2	10			2					6		2
700	11					1			9		1	11					1			9		1
800	31			2	24				5			28			2	15				11		
900	9				3				6			9				3				6		
TOTALE	136	0	0	28	72	1	6	14	12	3	0	122	0	0	19	54	2	4	18	22	3	0
		107						29					79						43			

ALLEGATO B. GUIDA ALLE CANCELLAZIONI

Allegato B		Rev. del 10/10/2019								
SCHEDA GUIDA ALLE CANCELLAZIONI PER LA WINTER		ANNO		2019						
PERCENTUALE DELLA RIDUZIONE DI VOLI RICHIESTA DALLA SITUAZIONE IN ATTO										
%		10	20	30	40	50	60	70	80	
NUOVO RATEO RICHIESTO										
Vettori	Arr/gg*	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	Note
ALITALIA	190	19	38	57	76	95	114	133	152	
RYANAIR	19	2	4	6	7	9	11	13	15	
VUELING AIRLINES	18	2	4	5	7	9	11	12	14	
LUFTHANSA	8	1	2	3	3	4	5	6	7	
EASYJET EUROPE	8	1	2	2	3	4	5	5	6	
AIR FRANCE	6	1	1	2	3	3	4	4	5	
AIR ITALY	6	1	1	2	2	3	4	4	5	
BRITISH AIRWAYS	6	1	1	2	2	3	4	4	5	
AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES	5	1	1	2	2	3	3	4	4	
EUROWINGS	5	0	1	1	2	2	3	3	4	
THY TURKISH AIRLINES	5	0	1	1	2	2	3	3	4	
EASYJET AIRLINE COMPANY LIMITED	5	0	1	1	2	2	3	3	4	
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	5	0	1	1	2	2	3	3	4	
IBERIA	4	0	1	1	2	2	3	3	4	
WIZZ AIR	4	0	1	1	2	2	3	3	3	
TAP AIR PORTUGAL	4	0	1	1	2	2	2	3	3	
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	3	0	1	1	1	2	2	2	2	
AIR EUROPA	3	0	1	1	1	2	2	2	2	
QATAR AIRWAYS	3	0	1	1	1	2	2	2	2	
BRUSSELS AIRLINES	3	0	1	1	1	1	2	2	2	
EASYJET SWITZERLAND	2	0	0	1	1	1	1	2	2	
MISTRAL AIR	2	0	0	1	1	1	1	2	2	
NEOS	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
BLUE AIR	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
AEGEAN AIRLINES	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
AIR MALTA	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
EMIRATES	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
ETIHAD AIRWAYS	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE	2	0	0	1	1	1	1	1	2	
ETHIOPIAN AIRLINES	2	0	0	1	1	1	1	1	1	
JET2.COM	2	0	0	1	1	1	1	1	1	
ERNEST AIRLINES	2	0	0	1	1	1	1	1	1	
EL AL ISRAEL AIRLINES	2	0	0	1	1	1	1	1	1	
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	2	0	0	0	1	1	1	1	1	
LAUDAMOTION GMBH	2	0	0	0	1	1	1	1	1	
AER LINGUS	2	0	0	0	1	1	1	1	1	
SAS	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
PEGASUS AL	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
ASL AIRLINES BELGIUM	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
AIR CHINA	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
EGYPTAIR	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
DELTA AIR LINES	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
LEVEL	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
BLUE PANORAMA AIRLINES	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
FINNAIR	1	0	0	0	1	1	1	1	1	
ROYAL AIR MAROC	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
AIR SERBIA	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
LUXAIR	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
ROSSIYA AIRLINES JSC	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
TUNISAIR	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
S7 AIRLINES	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
AIR ALBANIA	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
CHINA EASTERN AIRLINES	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
POBEDA AIRLINES	1	0	0	0	0	1	1	1	1	
CROATIA AIRLINES	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
URAL AIRLINES	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
TAROM	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
CSA CZECH AIRLINES	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
SAUDIA	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
HAINAN AIRLINES	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
UNITED AIRLINES	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
BA CITYFLYER	1	0	0	0	0	0	1	1	1	
AEROLINEAS ARGENTINAS	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
AMERICAN AIRLINES	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
KOREAN AIR	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
CHINA SOUTHERN AIRLINES	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
NORWEGIAN AIR INTERNATIONAL LTD	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
BULGARIA AIR	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
AIR CANADA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
KUWAIT AIRWAYS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
KENYA AIRWAYS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
ASIANA AIRLINES	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
AIR ALGERIE	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
FEDEX	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
CATHAY PACIFIC AIRWAYS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
CABO VERDE AIRLINES	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
AIR BALTIC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	

* "Arrivi giornalieri (Arr/gg)" calcolati come media dei voli in arrivo giornalieri in programma nella winter.

Come "Arrivi di riferimento" potranno essere considerati la media dei voli giornalieri programmati nella settimana in essere, su indicazione del CCA