

Elenco Gestori Aeroportuali allegato

Elenco Operatori Aerei allegato

ENAV

p.c.: Direzioni Aeroportuali

Oggetto: Deviazione verso aeroporti alternati

Come noto la necessità di individuare uno o più aeroporti alternati nonché la quantità e le riserve di carburante da imbarcare sono previsti dal Regolamento UE 965/2012 o, per gli aeromobili provenienti da Paesi Terzi, dall'Annesso 6 ICAO. Inoltre, è prerogativa dell'operatore la scelta dell'aeroporto alternato nei casi in cui non sia possibile utilizzare l'aeroporto di destinazione.

In occasione dei numerosi incontri promossi nell'ambito dell'iniziativa *Italian National Airspace Strategy* e dall'analisi di alcuni eventi segnalati all'ENAC è stato constatato che alcuni operatori hanno incontrato difficoltà ad essere "accettati" dall'aeroporto scelto come alternato.

Infatti, non di rado si è verificato che dopo la decisione da parte dell'equipaggio di effettuare una deviazione all'alternato, nella fase di coordinamento tra i fornitori ATC e il gestore l'aeroportuale, il volo sia rimasto in attesa per poi vedersi negata la possibilità di atterrare, con potenziale pregiudizio per la sicurezza del volo.

In particolare, in occasione di deviazioni ad esempio dovute ad eventi meteorologici avversi, alcuni voli, dopo vari tentativi, sono stati costretti a dichiarare emergenza a causa del consumo di combustibile avvenuto nella fase di attesa. Le attese impreviste, infatti, comportano l'erosione del carburante e situazioni simili spingono, talvolta, gli operatori a dichiarare emergenza anche in situazioni che potrebbero essere risolte con ampi margini di sicurezza.

Dagli approfondimenti condotti è anche emerso che talvolta è stata negata la possibilità di atterrare per cause non legate alla *Safety*, ma per la temporanea indisponibilità di servizi di *handling*, *ground equipment* o personale, nonostante sullo scalo vi fosse disponibilità di piazzole di sosta.



Questo fenomeno si è ulteriormente acuito nel periodo post COVID-19 a causa della riduzione del personale in forza ai fornitori di servizi di assistenza a terra.

Si sottolinea che quanto descritto non è in linea con le previsioni regolamentari e con un atteggiamento proattivo verso la *Safety* e si rammenta che la sicurezza del volo è prioritaria rispetto agli aspetti gestionali. Inoltre, in accordo a quanto sancito dall'art. 705 del Codice della Navigazione, è compito del gestore garantire la presenza in aeroporto dei servizi di assistenza a terra agli aeromobili.

In questo quadro, fatte salve le situazioni di oggettiva impossibilità preventivamente comunicate al controllo del traffico aereo, si ritiene che il gestore, negli orari di apertura dell'aeroporto, debba garantire almeno la possibilità di atterraggio e i servizi di assistenza a terra essenziali per la prosecuzione del volo.

A tal fine il gestore, non appena informato del dirottamento, dovrà comunicare al volo dirottato il livello minimo di servizio che è in grado di assicurare.

Inoltre, in linea generale, ciascun aeroporto deve considerarsi "alternato" per tutti gli scali limitrofi. Pertanto, se un aeroporto chiude o si avvicina ai limiti operativi, si auspica l'avvio di un processo di comunicazione tra aeroporti vicini in modo che gli stessi possano attivarsi ed essere pronti a un'eventuale redistribuzione del traffico.

In tal caso, nelle more della definizione di una metodologia puntuale, tutti gli aeroporti devono comunicare proattivamente al fornitore dei servizi di traffico aereo eventuali riduzioni improvvise di capacità.

Pare opportuno aggiungere che le limitazioni, temporanee o permanenti, vanno rese note attraverso i canali ufficiali (NOTAM, AIP).

Allo stesso tempo, si invitano tutti gli operatori aerei a facilitare la gestione di eventi imprevisti tenendo conto già in fase di pianificazione del volo - oltre che nell'ambito della definizione dei contratti dei servizi di assistenza a terra - dei potenziali scenari, considerando altresì la possibilità di richiedere servizi minimi per non gravare sulla capacità disponibile del sistema aeroportuale. Ciò può essere anche fatto prevedendo più di un alternato e privilegiando la scelta degli aeroporti che hanno effettiva capacità, anche in caso di diversioni multiple.

L'ENAC sta monitorando gli sviluppi di questi accadimenti e si riserva di adottare gli opportuni provvedimenti qualora si verificassero situazioni in cui non sia stata data priorità alla sicurezza del volo.

Infine, si fa presente che l'ENAC, insieme ad altre autorità europee, sta lavorando all'iniziativa *EUROCONTROL Air Transport Innovation Network*



(EATIN), che prevede lo sviluppo da parte del Network Manager di un tool che permetta al gestore aeroportuale di comunicare in tempo reale la disponibilità dei parcheggi disponibili.

Alessio Quaranta

*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D. Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)*

*Il Direttore Centrale Centrale Operatività e Standard Tecnici
Nicolai
Il Direttore Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero
Marchiandi
Funzione Organizzativa Regolazione e Performance ATM/ANS
Falessi
Funzione Organizzativa Controllo Operatori Stranieri
Ignoti*