



A seguito dell'introduzione del Reg. UE 139/2014 ogni aeroporto nazionale ha dovuto certificarsi secondo la nuova normativa comunitaria. A fine 2019 un audit EASA ha rilevato come in Italia siano in uso due segnaletiche orizzontali non conformi alla standardizzazione Europea. I due markings a cui si fa riferimento sono: RWY AHEAD e END OF APRON.

Su invito di ENAC tutti i gestori aeroportuali dovranno entro la fine di settembre adeguarsi alle standardizzazioni europee oppure produrre una SC, *special condition*, al fine di non rimuovere le precedenti segnaletiche orizzontali. Tale decisione verrà presa dai gestori tenendo in considerazione anche le opinioni dei vari membri del LRST.

ANACNA ritiene fondamentale la standardizzazione di tutte le segnaletiche e di tutte le procedure a livello internazionale, pertanto si pone in una posizione di favore nei confronti della richiesta di adeguamento degli aeroporti a quanto riportato nel Reg. 139/2014. Operare in aeroporti standardizzati consente un miglior mantenimento della *situation awareness* evitando possibili misunderstanding di segnaletiche non da tutti conosciute.

Considerando però che ANPAC ha espresso un parere favorevole al mantenimento del marking RWY AHEAD dove presente, ANACNA non ravvede alcun motivo per obiettare nel caso in cui i gestori decidessero per proseguire in questa direzione. Nel caso di mantenimento di questa ulteriore *safety net* occorre però definire una standardizzazione a livello nazionale, possibilmente anticipando il marking prima del punto attesa anziché dopo, così da avere un'efficacia maggiore nella prevenzione delle incursioni di pista.

Nel caso di aeroporti nei quali non fosse presente tale indicazione ma si volesse implementare *safety net* ulteriori a prevenzione delle RI, ANACNA ritiene che sia necessario implementare quelle già presenti nel Reg. 139/2014:

- Tratteggio laterale alla centerline della twy avvicinandosi al punto attesa
- Designatori di pista a cavallo della centerline della taxiway o in doppia indicazione su ambo i lati della stessa.

Relativamente al marking di END OF APRON, ANACNA si mantiene sempre favorevole alla standardizzazione a livello internazionale purché però non venga a mancare una chiara e ufficiale definizione dei confini tra APRON e Area di Manovra. Tali confini sono necessari per definire le responsabilità in carico al CTA sulla gestione degli aeromobili e sul loro ordinato movimento. In questo caso ANACNA ritiene fondamentale la presenza dei confini APRON sulla cartografia aeronautica (AIP sez. AD2) e demanda ai vari gestori, in



**ASS. NAZ. ASSISTENTI E CONTROLLORI
DELLA NAVIGAZIONE AEREA**

ITALIAN AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION
MEMBER OF **IFATCA**
INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS'
ASSOCIATIONS



base alle caratteristiche locali, la determinazione di punti ben visibili come riferimento concreto di tali limiti.

Fondamentale in questo processo di adeguamento al Reg. 139/2014 sarà un adeguato aggiornamento di tutto il personale aeroportuale in possesso di ADP (*Airside Driving Permit*) e del personale di torre di controllo affinché a tutti siano chiari i punti che delimitano i confini del piazzale.

25 luglio 2021