

INDICE

1.	SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	2
2.	RIFERIMENTI	2
3.	DEFINIZIONI.....	3
4.	RESPONSABILITA'	6
5.	DESCRIZIONE DEL PROCESSO	6
5.1	DISPOSIZIONI GENERALI.....	6
5.3.1	General Aviation Slot Management – operatività.....	8
5.3.2	Inserimento e gestione richieste PPR - ambiente portale	8
5.3.3	Modifica/Variazione Aeroporto di Origine/Destinazione – ETA/ETD – Cambio aeromobile	9
5.3.4	Modifica/Cancellazione PPR	9
5.3.5	Analisi e modalità di assegnazione PPR ambiente back office	10
5.4	CAUSE DI SOSPENSIONE/REVOCA DEL PPR	10
5.5	GESTIONE DEI VOLI PRIVI DI PPR	11
5.6	PIAZZALI DI SOSTA DISPONIBILI PER GLI AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE	12
5.7	GESTIONE INTEGRATA TRAFFICO DI AVIAZIONE GENERALE E COMMERCIALE	13
5.8	REGISTRO DI AVIAZIONE GENERALE	14
5.9	DOCUMENTAZIONE	14
6.	DIAGRAMMA DI FLUSSO.....	15
7.	INDICATORI DI PRESTAZIONE	15
8.	FORMAZIONE ED INFORMAZIONE	15
9.	LISTA DI DISTRIBUZIONE.....	15
10.	ALLEGATI	15

REV	DATA	NATURA DELLA REVISIONE
06	18/07/2022	Coordinamento operativo per la sospensione dei piani di volo (FPL) dei PPR incongruenti
07	01/04/2024	Revisione dei contenuti – Ripristino limitazione con distribuzione mensile del traffico di Aviazione Generale.
08	01/02/2025	Revisione dei contenuti – Rimozione soglia del numero di movimenti su base mensile del traffico di Aviazione Generale
REDATTO		VERIFICATO
Lavezza Raffaele CDS		Pecora Massimiliano, Cutillo Giuseppe, Attanasio Giulia – RSO, SCT, QM
		APPROVATO
		Guglielmucci Antonio -AM

AIR 002

AVIAZIONE GENERALE NAP



1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

L'aviazione generale rappresenta il complesso delle attività collegate agli aerei di proprietà privata, individuale o di azienda, di aeroclub, di lavoro aereo e *business aviation*, inclusi i voli di aerotaxi, escludendo quindi ogni attività di trasporto commerciale di linea o charter.

In particolare, per quanto concerne l'attività di aerotaxi, questa è riferibile [alle operazioni di trasporto aereo commerciale non pianificate ed effettuate su richiesta con un velivolo con una configurazione operativa massima di sedili passeggeri \(MPOSC\) di 19 o inferiore¹](#).

La presente procedura ha lo scopo di disciplinare la gestione dei voli di Aviazione Generale sull'Aeroporto di Napoli, [sulla base delle vigenti limitazioni della capacità sullo scalo](#).

Essa non si applica, in ogni caso, ai voli di eventuali operatori con base Napoli per operazioni senza passeggeri da/per i loro hangar e ai voli ambulanza/emergenza sanitaria operati dagli stessi.

¹ *Definizione di aerotaxi da "Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio. Versione consolidata del 14/08/2024".*

2. RIFERIMENTI

Certificazioni	UNI EN ISO 9001:2015	Sistemi di Gestione per la qualità Manuale del Sistema Integrato Qualità, Sicurezza, Ambiente, Energia
	UNI EN ISO 14001:2015	Sistemi di Gestione Ambientale
	UNI ISO 45001:2018	Sistemi di Gestione della Sicurezza e della Salute dei Lavoratori
	UNI CEI EN ISO 50001:2018	Sistemi di Gestione dell'Energia
Regolamento ENAC	APT 16	Certificazione dell'Aeroporto
	APT 19	Regolamento di Scalo degli Aeroporti
	Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra	Edizione n° 8 – rev. n° 1 del 27-09-2024 .
	Disposizione ENAC D.A.C.	ENAC D.A.C.n.0066820 del 07-06-2019

	Disposizione del Direttore Generale ENAC	GENDISP-DG n.00026-P del 21-06-2019
	Disposizione ENAC	ENAC-DG n.0019935-P del 22-02-2018
	Disposizione ENAC	ENAC-PROT n.0035845-P del 21-03-2023
	EAL 018	Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali- Scheda Parametri aeroportuali
	Relazione ENAC – nota del DG dell’Enac prot. n° 84900 del 10/06/2024	Analisi della Capacità infrastrutturale ed operativa dell’aeroporto Art. 3 c. 3
Leggi nazionali e sovranazionali	Accordo bilaterale stipulato tra ENAC and Eurocontrol il 25/01/2019	Annesso ICAO I Relating to flight plan suspensions of IFR flights
	D.lgs 231/2001	Modello di Organizzazione Gestione e Controllo
	Decreto Legislativo 151/2006	Codice della Navigazione
	Codice privacy italiano (art. 13 del D.lgs. n.196/2003)Regolamento UE n 2016/679(GDPR), art.13.	Documento programmatico sulla Sicurezza Tutela della Privacy – REG.EU. n. 679/2016
	Regolamento UE 139/2014	Manuale di Aeroporto
	Regolamento UE n. 965/2012	Regole di accesso facilitato per le Operazioni Aeree.
Norme Interne	Manuale d'identità visiva 29/01/2020	Modello comunicativo aziendale
Documentazione Tecnica	AIP Italia AD2 LIRN	Aeronautical Information Publication

3. DEFINIZIONI

ACN (Aircraft Classification Number)	Numero che esprime l'effetto di un dato aeromobile sulla pavimentazione per dato standard di portanza del sottofondo
AEROMOBILI LOCALI	Aeromobili appartenenti a sub – concessionari aventi Base sull'aeroporto di Napoli.

AIRCRAFT STAND	Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile anche definita piazzola o semplicemente STAND.
AIRFIELD MANAGEMENT	Funzione di GESAC S.p.A. deputata all'attività di gestione operativa dell'area di movimento.
AMS (Apron Management Service)	Servizio fornito al fine di regolare le attività e i movimenti di aeromobili e veicoli sull'Apron.
APRON 1	Piazzale di sosta aeromobili dell'Aeroporto di Napoli (vedi AD2 LIRN 2-5) adibito alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento degli aeromobili. Esso è situato a Sud rispetto alla pista di volo.
APRON 2	Piazzale di sosta aeromobili dell'Aeroporto di Napoli (vedi AD2 LIRN 2-7) adibito alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento degli aeromobili. Esso è situato a Nord rispetto alla pista di volo.
APRON 3	Piazzale di sosta aeromobili dell'Aeroporto di Napoli (vedi AD2 LIRN 2-9) adibito alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento degli aeromobili. Esso è situato a Nord rispetto alla pista di volo.
APRON MANAGEMENT OFFICE - A.M.O.	Apron Management Office - Ufficio di GESAC, facente parte della funzione Coordinamento di Scalo, che svolge le attività di Airport Management Service (AMS) di competenza.
FPL	Flight Plan (piano di volo)
G.A.S.M.	General Aviation Slot Management - Sistema di elaborazione e gestione informatizzata delle PPR.
ITALY NMP	Posizione del National Network Manager di ENAV.
MARSHALLER	Personale addetto all'assistenza / guida, di un aeromobile per la sua movimentazione in area di movimento.
MARSHALLING	Metodo standardizzato ICAO di guida aeromobile in entrata e uscita da uno stand e comunque in area di movimento, a mezzo segnalazione tra il personale addetto alle operazioni di terra (Marshaller) e il pilota.

NMOC	Network Manager Operations Centre di Eurocontrol, unità finalizzata ad armonizzare i piani di volo attivi in Europa, con lo scopo di minimizzare i ritardi e garantire la sicurezza del traffico aereo.
PCN (Pavement Classification Number)	Numero che esprime la capacità portante della pavimentazione per un numero abbastanza elevato di operazioni sulla pista.
PPR	Prior Permission Required: codice numerico associato al processo di autorizzazione all'occupazione della piazzola di sosta, a fronte di richiesta pervenuta.
ROMA FMP	Flow Management Position di Roma. Posizione operativa costituita all'interno del Centro di Controllo d'Area (ACC) di Roma per la gestione delle misure relative alla capacità ed il flusso di traffico. Sostituisce Italy-NMP in fase tattica nei giorni e negli orari in cui questo non è operativo, nelle aree di competenza.
STA STD	<ul style="list-style-type: none"> • Orario schedato di arrivo. • Orario schedato di partenza.
TORRE DI CONTROLLO - TWR	Gestione dei servizi del traffico aereo (ENAV).
VOLI DI SOCCORSO ED EMERGENZA	Attività volativa non pianificabile in quanto operata a protezione e a soccorso di soggetti e/o infrastrutture colpiti da eventi catastrofici e/o da emergenze di tipo medico – sanitarie.
VOLI DI STATO	<p>La qualifica di volo di Stato può essere riferita a diverse tipologie di trasporto aereo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trasporto di Stato istituzionale (d. l. 6 luglio 2011 n. 98). 2. Trasporto di Stato per finalità di sicurezza a supporto delle attività degli Organismi preposti alla tutela della sicurezza nazionale (direttiva PCM 23 settembre 2011). 3. Trasporto di Stato per finalità di protezione (art. 1.2 del d. l. 2002 n. 83). 4. Trasporto di Stato per ragioni sanitarie d'urgenza. 5. Trasporto di Stato per ragioni umanitarie (art. 4, comma 1, direttiva PCM 23 settembre 2011)

VOLI EQUIPARABILI A VOLI DI STATO

Voli che seppur di proprietà di soggetti privati e da questi esercitati, sono adibiti a servizio di Stato di carattere non commerciale in quanto operanti nell'interesse delle autorità e delle pubbliche istituzioni ovvero riconosciuti come Equiparabili con provvedimento dell'Autorità Amministrativa.

4. RESPONSABILITA'

È RESPONSABILITÀ DELLA FUNZIONE APRON MANAGEMENT OFFICE (A.M.O.):

1. Garantire la regolare processazione di PPR, nonché analizzare le condizioni ostative alla loro assegnazione;
2. Trasmettere il programma voli e, con congruo preavviso, ogni variazione tattica dello stesso;
3. Ricevere e custodire i FOGLI NOTIZIE relativi a ogni volo in arrivo e partenza;
4. Comunicare ad Airfield Management i voli che, a seguito di inosservanza dei PPR assegnati, siano passibili di segnalazione ai sensi del Regolamento di Scalo.

È RESPONSABILITÀ DELL'ESERCENTE/OPERATORE AEREO O DELL'HANDLER:

1. Sovrintendere ai processi di inserimento, di modifica e di eventuale cancellazione di richieste PPR;
2. Rispettare gli orari oggetto di PPR concesse;
3. Informare A.M.O. con congruo preavviso, di ogni difformità relativa al volo (es. problemi tecnici)
4. [Comunicare ad A.M.O. eventuali aggiornamenti relativi ad aeromobili già presenti nelle anagrafiche della piattaforma AOS \(AODB\), quali – ad esempio – variazioni di tipologia, categoria rumore, massimo peso al decollo \(MTOW\) e configurazione posti/passeggeri.](#)

È RESPONSABILITÀ DELLA FUNZIONE AIRFIELD MANAGEMENT, IN CASO DI VOLI PRIVI DI PPR:

1. Mettere in sicurezza l'aeromobile presso l'area di sosta assegnata;
2. Richiedere, su indicazione del pilota, l'assistenza di uno degli *Handler* tra quelli esercenti attività di Aviazione Generale presenti sullo scalo;
3. Comunicare al pilota la regolamentazione locale vigente in materia di Aviazione Generale, redigendo una formale segnalazione di infrazione alla Direzione [Territoriale Campania](#) (ENAC) ai sensi del Regolamento di Scalo e, contestualmente, notificando l'inderogabilità a ripartire nell'immediatezza e comunque non oltre l'orario formalmente indicato dall'A.M.O.

5. DESCRIZIONE DEL PROCESSO

5.1 DISPOSIZIONI GENERALI

Le attività di Aviazione Generale, salvo particolari criticità e/o limitazioni, che sono pubblicate tramite Notam, seguono gli orari di apertura / chiusura dell'aeroporto, così come disciplinato nel Manuale di Aeroporto – Parte C e pubblicato in AIP – Italia AD2 LIRN.

La gestione delle autorizzazioni al parcheggio e sosta degli aeromobili di Aviazione Generale è di

competenza dell'*Apron Management Office* di GESAC (di seguito indicato come A.M.O.).
Fatti salvi i voli di Stato e i voli equiparati/equiparabili ai voli di Stato, l'Esercente/Operatore Aereo oppure l'*Handler* (qualora incaricato dai primi) che intenda operare un volo sullo scalo di Napoli, deve richiedere il rilascio del PPR all'A.M.O., attraverso il sistema di gestione informatico "*General Aviation Slot Management*" (di seguito G.A.S.M.).

5.2 ALLOCAZIONE VOLI – GESTIONE PPR

L'allocazione dei voli di aviazione generale viene effettuata mediante l'utilizzo del sistema informatico G.A.S.M., con un'interfaccia *web* il cui accesso è riservato a [Esercenti/Operatori aerei](#) e *Handler*, qualora regolarmente accreditati, secondo modalità descritte nel paragrafo successivo. L'interfaccia *web* dialoga direttamente con il sistema informativo di scalo (AOS-ATM) fornendo, in tempo reale, la disponibilità o l'indisponibilità delle piazzole di sosta dedicate, [anche in funzione della massima capacità aeroportuale raggiungibile per singola fascia oraria di operatività](#).

Il sistema, quindi, offre l'opportunità all'Esercente/Operatore *e/o all' Handler* di effettuare le proprie richieste di PPR in accordo alla reale disponibilità, di piazzole *e/o* di movimenti [residuali](#) per [la fascia oraria di riferimento](#), ovvero modificarle in accordo alle dinamiche di allocazione e successiva cancellazione.

5.3 GENERAL AVIATION SLOT MANAGEMENT - G.A.S.M.

La ricezione e la successiva elaborazione dei PPR sono affidate al sistema G.A.S.M. operante su rete Internet attivo H24.

Il sistema è composto da un "Ambiente Portale" ed un "Ambiente *Back-Office*".

Ambiente portale

Il portale è l'ambiente utilizzato dall'Esercente/Operatore Aereo o *Handler*, disponibile sulla home page del sito istituzionale di GESAC S.p.A. "www.aeroportodinapoli.it".

Per usufruire dei servizi messi a disposizione dal sistema G.A.S.M., è obbligatorio richiedere l'accreditamento e ottenere le credenziali per l'accesso alla dedicata Area Riservata.

Il sistema G.A.S.M. consente agli Utenti accreditati la possibilità di modificare, in piena autonomia, i contatti precedentemente inseriti.

La registrazione in qualità di "Operatore Aereo / Esercente" consente di operare sulla piattaforma esclusivamente per gli aeromobili di proprietà o in esecenza. In tale ottica, il sistema richiederà il nominativo dell'*Handler* incaricato dell'assistenza a terra per la finalizzazione della richiesta.

La registrazione in qualità di "Handler" consente a questi di operare sulla piattaforma in nome e per conto dell'Operatore Aereo/Esercente. Pertanto, il sistema prevede obbligatoriamente la registrazione dell'Operatore Aereo / Esercente, a meno che quest'ultimo sia già annoverato nel database. All'atto della formulazione della richiesta di PPR attraverso la piattaforma G.A.S.M., il mancato inserimento dell'Operatore Aereo/Esercente da parte dell'Handler costituisce motivo ostativo alla sottomissione del PPR.

Ambiente Back-Office

È l'ambiente di gestione delle richieste di PPR a cura dell'ufficio *Apron Management*, esso gestisce le richieste di accreditamento e attribuisce, a mezzo posta elettronica, le credenziali quali username e password in tutti i casi di valutazione positiva.

5.3.1 General Aviation Slot Management – operatività

I PPR possono essere rilasciati dal momento della richiesta per un periodo successivo al massimo pari a 15 giorni. Ad esempio, se la richiesta viene effettuata il giorno "X" per un operativo da effettuarsi il giorno "Y", il sistema GASM fornirà la disponibilità a partire dalla data "X" + "15" giorni. Attraverso la piattaforma G.A.S.M. gli Esercenti/Operatori aerei e/o Handler possono altresì formulare una richiesta di PPR con almeno 2h di anticipo rispetto all'orario stimato di arrivo (ETA).

5.3.2 Inserimento e gestione richieste PPR - ambiente portale

Sul portale web è resa disponibile, in un ambiente di consultazione e gestione fruibile e protetto, una tabella riportante graficamente le disponibilità di stand per ogni fascia oraria e per ogni giorno a venire, per i successivi 15 giorni. Attraverso l'accesso all'Area Riservata presente sul portale, l'Esercente/OperatoreAereo o l'Handler, per conto di quest'ultimo, gestisce in autonomia le proprie richieste.

Tale autonomia comprende la possibilità di:

1. Inserire H24 nel sistema G.A.S.M., i PPR;
2. Modificare e/o cancellare PPR già autorizzati;
3. Verificare lo status di lavorazione (in capo all'A.M.O.) dei PPR già inseriti;
4. Consultare lo storico dei PPR già sottoposti.

5.3.3 Modifica/Variazione Aeroporto di Origine/Destinazione - ETA/ETD - Cambio aeromobile

I voli con PPR autorizzato che richiedano una variazione relativa al cambio dell'aeroporto di origine/destinazione e/o un cambio di aeromobile con un altro delle stesse dimensioni (o inferiori), mantengono il PPR precedentemente autorizzato.

Qualora la variazione sia relativa a un cambio aeromobile di dimensioni maggiori a quello precedentemente allocato, il sistema effettuerà una verifica di compatibilità con la piazzola precedentemente assegnata e, in caso di esito positivo, verrà mantenuto il PPR già approvato.

Per i voli autorizzati con PPR, in caso di richiesta di variazione degli schedati in arrivo e/o in partenza (prolungamento del *Ground Time*, anticipato STA, etc.), o per richiesta che comporti un cambio di aeromobile che preveda necessariamente l'utilizzo di uno stand di maggiori dimensioni, occorre predisporre richiesta di modifica del PPR già assegnato, mediante sistema G.A.S.M., senza che questo comporti l'annullamento dell'autorizzazione già ottenuta.

Tali modifiche sono consentite soltanto a parità di Operatore Aereo/Esercente e nel numero di 1 (una) volta. In caso di modifiche ulteriori, sarà necessario procedere alla cancellazione del PPR attraverso la piattaforma G.A.S.M. da parte dell'Esercente/Operatore Aereo o dall'*Handler*, per conto di quest'ultimo. Nel caso di incongruenze tra il Foglio Notizie e il PPR assegnato, quest'ultimo sarà considerato non conforme.

Anche in questi casi la richiesta di variazione rispetterà il criterio della sequenza determinata dall'ordine di inserimento e verrà elaborata rispettando l'ordine cronologico delle istanze giacenti nel sistema sulla base della disponibilità residua, sia essa di piazzole e/o di movimenti relativi **alla fascia oraria** di riferimento. Resta fermo che in tutti i casi di indisponibilità stand nella fascia oraria oggetto della richiesta di variazione, il PPR già precedentemente accordato verrà mantenuto; è cura del richiedente procedere alla cancellazione della richiesta se non funzionale al suo operativo effettivo.

5.3.4 Modifica/Cancellazione PPR

L'Esercente/Operatore Aereo, qualora non potesse più operare il volo precedentemente autorizzato, ha l'obbligo di effettuare la cancellazione in modo autonomo, o per il tramite dell'*Handler* richiedente, del corrispondente PPR tramite il sistema G.A.S.M.

Non è possibile, da parte dell'*Handler*, modificare l'Operatore Aereo/Esercente di un PPR precedentemente assegnato.

La cancellazione deve essere effettuata almeno 48 ore prima del previsto arrivo dell'aeromobile. L'informazione sul tempo limite di cancellazione verrà notificata tramite mail unitamente alla conferma del PPR. [In caso di mancata cancellazione entro i tempi stabiliti, GESAC si riserva di segnalarlo alla Direzione Territoriale Campania ENAC.](#)

5.3.5 Analisi e modalità di assegnazione PPR ambiente back office

Si riportano di seguito i milestones del processo di assegnazione PPR:

1. Verifica la compatibilità fra aeromobile e piazzola di sosta così come previsto dal Manuale di Aeroporto – Parte E, Parte D e pubblicato in A.I.P. AD2 LIRN;
2. Assegna al PPR identificato un codice numerico associato all'autorizzazione alla sosta, nei casi di disponibilità stand, ovvero di movimenti [per la fascia oraria](#) di riferimento;
3. Propone tempi di sosta alternativi [all'Esercente/ Operatore Aereo o Handler accreditati](#), nei casi di indisponibilità stand [e/o di capacità aeroportuale raggiunta per la fascia oraria opzionata](#), di durata temporale equivalente all'iniziale istanza di *Ground Time*. Tali attività di negoziazione, proposte dall'A.M.O., determinano – in caso di accettazione nei tempi previsti (di norma 15 minuti) da parte dell'Esercente/ Operatore Aereo o dell'Handler prescelto – l'automatica finalizzazione del PPR con conseguente immissione nel ciclo AOS-ATM.
4. L'A.M.O. nei casi di acclarata indisponibilità stand, ovvero di movimenti per [la fascia oraria](#) di riferimento e/o di mancata accettazione della sopravvenuta proposta di alternativo *Ground Time*, procede a rigettare, con conseguente notifica, il PPR.

5.4 CAUSE DI SOSPENSIONE/REVOCA DEL PPR

Il PPR è sospeso o revocato, fino a 24 ore dallo stimato arrivo, nei casi in cui per motivi imprevedibili e/o indipendenti dalla volontà del Gestore, si verifichi l'indisponibilità degli spazi e non sia possibile una collocazione alternativa (a titolo esemplificativo e non esaustivo: voli con priorità, umanitari, ambulanza non schedulati, ammaloramenti improvvisi delle aree di sosta aeromobili, ecc.), ovvero laddove si constati preventivamente l'indisponibilità, da parte degli *Handler*, di mezzi ed attrezzature necessari al *servicing* di un determinato tipo di aeromobile.

Qualora si verifichino situazioni come quelle sopra descritte, è onere di Gesac notificare, all'Esercente/Operatore Aereo o l'*Handler* (quest'ultimo qualora incaricato dai primi), l'impossibilità di dare seguito al PPR già autorizzato, palesando con ciò, l'inderogabile necessità che l'operativo dei voli venga riprogrammato, conformandosi alla situazione/evento anomalo oggetto dell'informazione.

5.5 GESTIONE DEI VOLI PRIVI DI PPR

Al fine di ottimizzare la gestione in fase tattica dei voli di aviazione generale, nonché di garantire una piena osservanza dei PPR concessi, è attivato un coordinamento preventivo tra AMO di GESAC, Italy-NMP di ENAV e NMOC di Eurocontrol.

La lista dei voli di aviazione generale autorizzati viene pubblicata, nel giorno corrente di operatività, sul portale <https://acdmweb.aeroportodinapoli.it>, a cui Italy-NMP e Roma FMP potranno accedere in modalità lettura.

La procedura di monitoraggio e verifica della coerenza tra il piano di volo (FPL) e lo slot aeroportuale (PPR) è effettuata in modo bilaterale:

1. Italy-NMP controlla la compatibilità dei FPL dei voli di aviazione generale presenti sulla piattaforma A-CDM di GESAC, in accordo ai PPR rilasciati. In caso di presenza di voli non autorizzati o con orari non conformi al PPR, Italy NMP contatta AMO di GESAC al recapito 0817896776 (in alternativa 0817896790) chiedendo conferma dell'incongruenza oraria o mancata autorizzazione di tali voli. AMO di GESAC, dopo le opportune valutazioni sull'impatto operativo che tali incongruenze orarie o assenza di autorizzazioni comportano, autorizza Italy NMP a procedere, tramite il NMOC di Eurocontrol, alla sospensione del piano di volo (FLS);
2. AMO di Gesac, laddove ravvisi incongruenze e/o mancate autorizzazioni, ne dà comunicazione a Italy NMP al recapito 0681664940 (in alternativa 0681662896) oppure a Roma FMP (negli orari di non operatività* del primo, ai recapiti 0679086645/3385077401) che provvedono previo nulla osta di AMO a sospendere, tramite NMOC, i piani di volo senza PPR o non conformi al PPR assegnato.

Sulla base di valutazioni effettuate in ambito tattico ed in accordo agli scenari di traffico complessivo, AMO di GESAC può richiedere successivamente a Italy-NMP di riattivare i piani di volo sospesi in precedenza.

Il codice relativo al PPR assegnato deve essere inserito nel campo 18 del FPL da parte dell'Esercente/Operatore Aereo.

Qualsiasi richiesta di cambiamento del PPR assegnato, soggetto ad ulteriore valutazione, deve essere inoltrata alla Società di handling.

***Orari di non operatività di Italy-NMP:**

LUNEDI'-VENERDI' dalle 1900LMT alle 0700LMT;
SABATO;
DOMENICA e FESTIVI;

Nel caso di arrivo di un volo privo della necessaria autorizzazione (PPR) **e/o in caso di dirottamento**, l'A.M.O. provvede ad assegnare una piazzola, laddove questa sia disponibile, senza che ciò possa comportare pregiudizio al traffico schedulato/autorizzato sia commerciale sia di aviazione generale. In tale circostanza, l'*Airfield Management* richiede e concorda con la TWR il posizionamento temporaneo dell'aeromobile presso un raccordo, in attesa che diventi disponibile una piazzola.

Se l'esercente/Operatore Aereo non rispetti l'orario di arrivo e/o partenza per ragioni riconducibili allo stesso, e ciò abbia cagionato uno stato di criticità nella gestione delle piazzole aeromobili, GESAC si riserva di segnalare l'evento alla DA ENAC, richiedendo, ove possibile, l'applicazione di misure sanzionatorie secondo le previsioni di legge.

A piazzola assegnata, il personale *Airfield Management* di GESAC provvede a:

1. Mettere in sicurezza l'aeromobile presso l'area di sosta indicata;
2. Richiedere, su indicazione del pilota, l'assistenza di uno degli *Handler* tra quelli svolgenti attività di Aviazione Generale presenti sullo scalo;
3. Comunicare al pilota la regolamentazione locale vigente in materia di Aviazione Generale, elevando formale segnalazione di infrazione alla Direzione Aeroporto (ENAC) ai sensi del Regolamento di Scalo e, contestualmente, l'inderogabilità che la ripartenza avvenga nell'immediatezza e comunque non oltre l'orario formalmente indicato dall'A.M.O.

5.6 PIAZZALI DI SOSTA DISPONIBILI PER GLI AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE

Presso l'Aeroporto di Napoli, i voli di Aviazione Generale possono essere assegnati, e conseguentemente gestiti dagli *Handler* di riferimento, a n. 4 piazzole di sosta (di norma il n° 23 e il n° 51 in Apron 1 e la n° 61 e n° 62 in Apron 2).

Gli *stand* suindicati, riportati sul PPR approvato, sono solo indicativi. Infatti, per ottimizzare l'utilizzo degli *Apron*, il Gestore può assegnare all'arrivo dell'aeromobile uno stand diverso ubicato sia in Apron 1 che Apron 2 o Apron 3.

Nel caso di aeromobili non allocabili **su tali** piazzole (sia per motivi di incompatibilità, sia per

indisponibilità), GESAC procede ad assegnare piazzole alternative, in un'ottica comunque di armonizzazione con il traffico di aviazione commerciale [pianificato](#).

In ogni caso, tale scelta non deve costituire elemento di limitazione per il traffico di aviazione commerciale già [schedulato](#) e per le operazioni aeroportuali in generale.

In considerazione della necessità di separazione al suolo tra aeromobili ad ala fissa con quelli ad ala rotante, quest'ultimi verranno destinati di norma su piazzola [67](#).

Considerate le necessità operative dello scalo, non possono autorizzarsi di norma PPR con sosta superiore a:

- 48 ore – per la stagione operativa “*Winter*”, che inizia l'ultima domenica di ottobre e termina l'ultimosabato di marzo;
- 3 ore - per la stagione operativa “*Summer*”, che inizia l'ultima domenica di marzo e termina l'ultimosabato di ottobre.

Tutti i velivoli di Aviazione Generale devono essere assistiti da un *marshaller* sia in entrata che in uscita dalla piazzola; l'attività di *marshalling* deve essere espletata dalla società di *handling* incaricata dei servizi di assistenza a terra.

Tutte le piazzole di cui al presente paragrafo sono di tipo “*nose – in*” e, pertanto, necessitano di attrezzature funzionali alle operazioni di *push - back* (e/o a mezzo traino), che l'*Handler* incaricato dei servizi a terra deve possedere in numero e tipologia compatibili.

La disponibilità di mezzi/attrezzature atte a soddisfare le attività di *handling* per un determinato aeromobile è requisito essenziale ai sensi del Regolamento Enac per la “Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra” (ed. n° 8 – rev. n° 0 del 05/05/2023). L'indisponibilità degli essenziali dispositivi di traino e/o *push-back* deve essere immediatamente comunicata dalle società di *handling* all'A.M.O. per iscritto.

5.7 GESTIONE INTEGRATA TRAFFICO DI AVIAZIONE GENERALE E COMMERCIALE

[In considerazione delle risultanze scaturite dalla relazione di ENAC relativa all'analisi della Capacità](#)

infrastrutturale ed operativa dell'aeroporto di Napoli e in funzione di un contemperamento tra le due tipologie di traffico, il rilascio o meno di un PPR sarà subordinato al raggiungimento della capacità di pista determinata su base oraria, impiegando tutta la capacità residua entro la soglia dei 30 movimenti, tenuto conto primariamente del traffico di aviazione commerciale schedato. Eventuali deroghe saranno gestite in funzione di ulteriore capacità residuale. Non è possibile eccedere, in nessun caso, i 30 movimenti/ora complessivi.

Da tale computo sono esonerati tutti i voli operati con elicotteri e quelli aventi le seguenti qualifiche:

- Voli sanitari e/o umanitari (es. voli che trasportano organi umani e/o passeggeri che devono essere sottoposti a trapianto organi);
- Voli equiparabili a voli di Stato (es. voli di pronto intervento identificati come *"Buster Air Traffic"*, ovvero voli BAT).

5.8 REGISTRO DI AVIAZIONE GENERALE

Tutte le operazioni effettuate sul sistema G.A.S.M., sono conservate da GESAC per un periodo pari ad anni uno. La consultazione, nei casi di controversie riguardanti due o più soggetti, può avvenire esclusivamente a seguito di formale autorizzazione di ENAC [DTC](#).

5.9 DOCUMENTAZIONE

Tutti i voli di Aviazione Generale prevedono la compilazione del "Foglio Notizie". Tale documento deve essere compilato e controfirmato sia dal Comandante del volo, sia dall'*Handler* incaricato dei servizi, inviato all'A.M.O. all'atto dell'arrivo, e preventivamente alla richiesta di rilascio del volo in partenza.

Il Foglio Notizie è sottoposto a custodia e archiviazione presso l'A.M.O. per un periodo pari ad anni 1 (uno) nel rispetto dei tempi e delle modalità previste dalla normativa vigente.

[Il modulo "Foglio Notizie" – Dichiarazione Unica del Vettore – è sempre allegato alle versioni vigenti del Regolamento di Scalo.](#)

Il "Manuale Utente" del software G.A.S.M., disponibile sul sito web dell'Aeroporto di Napoli, redatto in lingua italiana ed inglese, costituisce parte integrante della presente procedura.

6. DIAGRAMMA DI FLUSSO

N/A

7. INDICATORI DI PRESTAZIONE

N/A

8. FORMAZIONE ED INFORMAZIONE

È responsabilità della funzione Coordinamento di Scalo fornire opportuna formazione e informazione a tutti i soggetti interessati alla presente procedura, la quale viene distribuita a tutti i destinatari del Manuale di Aeroporto e del Regolamento di Scalo e pubblicata sul Portale Documenti.

9. LISTA DI DISTRIBUZIONE

Resa disponibile all'indirizzo web "<https://www.aeroportodinapoli.it/>, e segue la distribuzione prevista ai sensi del Regolamento di Scalo.

10. ALLEGATI

N/A