

## **PARTE A – GENERALITA'**

### **SEZIONE 0 – GESTIONE DEL MANUALE DI AEROPORTO**

#### **0.1 INTRODUZIONE**

Il presente Manuale di Aeroporto segue i contenuti indicati nelle IR ADR.OR.E.005.

Qualora una sezione non fosse applicabile, la stessa viene mantenuta inserendo la dicitura “non applicabile” o “intenzionalmente bianca”, unitamente alla relativa motivazione e lasciando invariata la numerazione delle diverse sezioni.

##### **0.1.1 -0.1.2 Dichiarazione di conformità del manuale di aeroporto**

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.1.1 - 0.1.2)

L'Accountable Manager di Aerdorica S.p.A., consapevole delle responsabilità che derivano dal proprio ruolo, assicura che i contenuti del presente Manuale sono conformi ai requisiti normativi e regolamentari applicabili ed in linea con quanto contenuto nel certificato, impegnandosi ad aggiornare i contenuti del Manuale in oggetto per renderlo conforme agli eventuali nuovi requisiti e/o variazioni, nonché di aggiornarlo in funzione di future modifiche dell'organizzazione, delle infrastrutture e/o dei servizi offerti secondo le modalità previste dallo stesso, procedendo agli adempimenti previsti verso ENAC.

L'Accountable Manager di Aerdorica S.p.A. garantisce che tutte le attività aeroportuali rientranti nella propria sfera di competenza avvengono nel rispetto delle indicazioni e dei contenuti del presente Manuale assicurando altresì che i contenuti del Manuale siano noti a tutti gli interessati.

L'Accountable Manager di Aerdorica S.p.A. è consapevole che ENAC si riserva il diritto di sospendere, modificare o revocare la certificazione rilasciata, qualora dovessero emergere evidenze che le prescrizioni contenute all'interno del presente Manuale non siano rispettate, e garantisce al personale ispettivo designato da ENAC, l'accesso alle sedi ed ai locali di Aerdorica S.p.A. ogni qualvolta necessario ai fini della verifica di rispondenza ai requisiti richiesti.

Il presente documento ed i relativi allegati costituiscono la base documentale atta a dimostrare la conformità ai requisiti di certificazione dell'Aeroporto in adeguamento al Reg. (CE) n. 216/2008 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14 nonché alla normativa nazionale ad esso correlata.

Tutti i soggetti, privati e pubblici, hanno l'obbligo di adeguarsi alle prescrizioni del presente documento al fine di svolgere la propria attività in conformità alla normativa europea e a quella nazionale vigente.

È fatto, pertanto, obbligo a tutti coloro che operano in airside di applicare gli adempimenti contenuti nelle procedure, istruzioni operative e qualsiasi altro documento contenuto nel Manuale di Aeroporto.

L'Accountable Manager \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

### **0.1.3 Struttura del Manuale di aeroporto**

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.1.3)

Il Manuale è strutturato in capitoli e sezioni indipendenti, che ne consentono un facile aggiornamento e un'agile gestione nel tempo, anche in relazione ai piani di sviluppo dell'aeroporto e delle possibili variazioni relative all'assetto organizzativo del gestore.

Al fine di garantire una chiara ed efficace consultazione del documento, la gestione documentale prevede che, laddove procedure e altri documenti di certificazione, siano riportati in sede diversa dal Manuale di Aeroporto, quest'ultimo contenga un preciso riferimento ai predetti documenti.

Al fine di garantire un efficace aggiornamento di tutta la documentazione di certificazione, i contenuti di un documento non devono essere riportati in più documenti.

Tutte le procedure contenute nel Manuale di Aeroporto devono includere, e definire chiaramente, i ruoli e le responsabilità del personale del Gestore e delle altre organizzazioni, inclusi i subappaltatori, nonché dell'Autorità competente e degli altri Enti Pubblici eventualmente coinvolti.

Il Manuale di Aeroporto, in adempimento alla prescrizione dell'Annesso III - AMC3 ADR.OR.E.005, è costituito dalle seguenti Parti:

#### **A. PARTE A – GENERALITA'**

- SEZIONE 0 – Amministrazione e controllo del Manuale di Aeroporto
- SEZIONE 1 – Informazioni generali

#### **B. PARTE B – REQUISITI DEL SISTEMA DI GESTIONE, QUALIFICAZIONE ED ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE**

- SEZIONE 2 – Il sistema di gestione
- SEZIONE 3 – Qualificazione del personale

#### **C. PARTE C – CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO**

- SEZIONE 4 – L'aeroporto delle Marche

#### **D. CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO DA RIPORTARE IN AIP**

- SEZIONE 5 – Diffusione dell'informativa aeronautica
- SEZIONE 6 – Dimensione e informazioni sullo scalo

#### **E. PROCEDURE OPERATIVE AEROPORTUALI, EQUIPAGGIAMENTI E SICUREZZA DELLE OPERAZIONI**

- SEZIONE 7 – Procedure di aerodrome reporting
- SEZIONE 8 – Procedure di accesso all'area di movimento
- SEZIONE 9 – Procedure di ispezioni, valutazioni e segnalazioni sulle condizioni dell'area di movimento e altre aree operative
- SEZIONE 10 – Procedure per la gestione degli AVL e per gli impianti elettrici
- SEZIONE 11 – Equipaggiamenti aeroportuali

- SEZIONE 12 – Procedure per la manutenzione dell'area di movimento
- SEZIONE 13 – Procedure di gestione lavori e cantieri
- SEZIONE 14 – Apron Management Services
- SEZIONE 15 – Procedure del sistema di gestione della sicurezza in apron
- SEZIONE 16 – Procedure di abilitazione alla guida in airside
- SEZIONE 17 – Procedure del sistema di gestione della fauna selvatica
- SEZIONE 18 – Procedure monitoraggio e controllo ostacoli e pericoli
- SEZIONE 19 – Procedure di gestione dei piani di emergenza
- SEZIONE 20 – Soccorso e lotta antincendio
- SEZIONE 21 – Piano rimozione aeromobili incidentati
- SEZIONE 22 – Procedure di gestione e stoccaggio di merci pericolose e di carburante
- SEZIONE 23 – Procedure di bassa visibilità
- SEZIONE 24 – Operazioni invernali
- SEZIONE 25 – Condizioni meteorologiche avverse
- SEZIONE 26 – Operazioni notturne
- SEZIONE 27 – Protezione dei sistemi di radionavigazione
- SEZIONE 28 – Procedure specifiche per gli aeromobili di codice F
- SEZIONE 29 – Prevenzione incendi

#### 0.1.4 Definizioni e abbreviazioni

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.1.4)

<b>aeromobile</b>	aeromobile ad ala fissa a motore più pesante dell'aria, sostenuto in volo dalla reazione dinamica dell'aria sulle ali;
<b>aeroporto</b>	ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;
<b>audit</b>	procedura sistematica, indipendente e documentata per l'ottenimento di evidenze oggettive e la valutazione obiettiva delle stesse al fine di determinare in che misura i requisiti vengano rispettati;
<b>ausili visivi</b>	indicatori e dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale, luci, segnaletica verticale e marker o combinazioni di essi;
<b>autorità competente</b>	un'autorità designata all'interno di ciascuno Stato membro dotata dei necessari poteri e responsabilità ai fini della certificazione e della sorveglianza degli aeroporti, nonché del personale e delle organizzazioni che operano in essi;
<b>clearway</b>	un'area rettangolare, su terra o su acqua, sotto il controllo dell'autorità competente, scelta o preparata come area idonea al di sopra della quale un velivolo può eseguire parte della sua salita iniziale fino a una altezza specificata;
<b>dati aeronautici</b>	una rappresentazione dei fatti, dei concetti o delle istruzioni aeronautiche, adeguata ai fini della loro comunicazione, interpretazione o trattamento in modo formalizzato;

<b>distanza di atterraggio disponibile (LDA)</b>	la lunghezza di pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra del velivolo durante l'atterraggio;
<b>distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)</b>	la lunghezza della corsa disponibile per il decollo (TORA) più la lunghezza della zona d'arresto, ove esistente;
<b>distanza disponibile per il decollo (TODA)</b>	lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo più la lunghezza dell'area libera dagli ostacoli disponibile posta sul prolungamento della pista;
<b>distanze dichiarate</b>	Si intende per distanze dichiarate: - «lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)», - «distanza disponibile per il decollo (TODA)», - «distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA)», - «distanza di atterraggio disponibile (LDA)»;
<b>documento di azione e accettazione di deviazione (DAAD)</b>	un documento elaborato dall'autorità competente per la raccolta di elementi di prova sufficienti a giustificare l'accettazione delle deviazioni dalle specifiche di certificazione pubblicate dall'EASA;
<b>equipaggiamenti aeroportuali</b>	ogni attrezzatura, apparato, connessi, software o accessorio utilizzato o destinato ad essere utilizzato per contribuire alle operazioni degli aeromobili in un aeroporto;
<b>fattori umani</b>	i principi che si applicano alla progettazione aeronautica, alla certificazione, alla formazione, alle operazioni ed alla manutenzione, volti a creare un'interfaccia sicura tra la componente umana e gli altri elementi del sistema, tenendo in debito conto le variabili di rendimento (« <i>human performance</i> »);
<b>integrità</b>	il livello di certezza che un dato aeronautico e il suo valore non sia stato smarrito o alterato dal momento della creazione del dato o della sua modifica autorizzata;
<b>ispezione</b>	una valutazione indipendente effettuata tramite osservazione e giudizio eventualmente accompagnata da misurazione, prove o calibratura, al fine di verificare la rispondenza ai requisiti applicabili;
<b>Istruzioni Tecniche</b>	l'ultima edizione in vigore delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (Doc 9284-AN/905), comprendente supplementi e addenda, approvata e pubblicata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO);
<b>lunghezza disponibile per la corsa di decollo (TORA)</b>	la lunghezza della pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa a terra di un velivolo in decollo;
<b>merci pericolose</b>	articoli o sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che sono riportate in un elenco di merci pericolose nelle Istruzioni Tecniche o che sono classificate secondo tali istruzioni;
<b>metodi accettabili di rispondenza (AMC)</b>	norme non vincolanti adottate dall'EASA per illustrare i metodi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative;
<b>metodi alternativi di rispondenza</b>	i metodi che propongono un'alternativa ai metodi accettabili di rispondenza esistenti o quelli che propongono nuovi metodi per stabilire la

	conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti norme attuative per il quale non sono stati adottati dall'EASA metodi accettabili di rispondenza corrispondenti;
<b>movimento</b>	un decollo o un atterraggio
<b>ostacolo</b>	tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili, o loro parti, che: <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono situati su di un'area destinata al movimento in superficie degli aeromobili; oppure</li> <li>- si estendono al di sopra di una superficie definita a protezione degli aeromobili in volo; oppure</li> <li>- si trovano all'esterno delle summenzionate superfici e sono ritenuti un pericolo per la navigazione aerea;</li> </ul>
<b>piazzale</b>	area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione;
<b>piazzola di sosta per aeromobile</b>	una zona designata su un piazzale da utilizzare per lo stazionamento di un aeromobile;
<b>pista strumentale</b>	una delle seguenti tipologie di piste destinate all'uso di aeromobili che utilizzano procedure di avvicinamento strumentale: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. «pista per avvicinamento non di precisione»: pista strumentale servita da aiuti visivi e da un aiuto non visivo che forniscono almeno una guida direzionale idonea per consentire un avvicinamento diretto,</li> <li>2. «pista di avvicinamento di precisione di categoria I»: pista strumentale servita da aiuti visivi e non visivi, destinata alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) non inferiore a 60 m (200 ft) e una visibilità non inferiore a 800 m o una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 550 m,</li> <li>3. «pista di avvicinamento di precisione di categoria II»: pista strumentale servita da aiuti visivi e non visivi, destinata alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) inferiore a 60 m (200 ft) ma non inferiore a 30 m (100 ft) e una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 300 m,</li> <li>4. «pista di avvicinamento di precisione di categoria III»: pista strumentale servita da aiuti visivi e non visivi in direzione e lungo la superficie della pista e: <ul style="list-style-type: none"> <li>- destinata alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) inferiore a 30 m (100 ft) oppure con nessuna altezza di decisione e una portata visiva di pista (RVR) non inferiore a 175 m; oppure</li> <li>- destinata alle operazioni con un'altezza di decisione (DH) inferiore a 15 m (50 ft), oppure con nessuna altezza di decisione e una portata visiva di pista (RVR) inferiore a 175 m ma non inferiore a 50 m; oppure</li> <li>- destinata alle operazioni con nessuna altezza di decisione (DH) e senza limitazioni di portata visiva di pista (RVR);</li> </ul> </li> </ol>
<b>qualità dei dati</b>	il grado o livello di fiducia che i dati forniti rispondano ai requisiti dell'utente in termini di accuratezza, risoluzione e integrità;
<b>servizi di navigazione aerea</b>	i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea, e i servizi di informazione aeronautica;
<b>servizi di traffico aereo</b>	i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, avvicinamento e aeroporto);

<b>servizio di allarme</b>	un servizio per la fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, un servizio di assistenza a tali organizzazioni;
<b>servizio di controllo del traffico aereo (ATC)</b>	un servizio fornito al fine di: - prevenire collisioni: i. tra aeromobili, e ii. nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; - e rendere spedito e mantenere un ordinato flusso di traffico aereo;
<b>servizio di controllo di aeroporto</b>	un servizio di controllo del traffico aereo (ATC) per il traffico di aeroporto;
<b>servizio di gestione del piazzale</b>	servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale;
<b>servizio di informazioni aeronautiche</b>	un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;
<b>servizio informazioni volo</b>	un servizio prestato per fornire consulenza e informazioni utili per una condotta sicura ed efficiente dei voli;
<b>sorveglianza continua</b>	i compiti che vengono svolti per l'attuazione del programma di sorveglianza in qualsiasi momento dall'autorità competente per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato continuino ad essere soddisfatte durante il suo periodo di validità;
<b>specifiche del certificato</b>	le specifiche del Certificato sono: - codice ICAO della località, - condizioni di esercizio (IFR/VFR, giorno/notte), - pista - distanze dichiarate, - tipo(i) di pista e avvicinamenti forniti, - codice di riferimento dell'aeroporto, - portata delle operazioni degli aeromobili con lettera del codice di riferimento dell'aeroporto superiore, - fornitura di servizi di gestione del piazzale (sì/no), - soccorso e livello di protezione antincendio;
<b>specifiche di certificazione</b>	standard tecnici adottati dall'EASA che indicano i mezzi per dimostrare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e le corrispondenti norme attuative e che possono essere utilizzati da un'organizzazione a fini di certificazione;
<b>superficie di limitazione degli ostacoli</b>	una superficie che definisce i limiti oltre i quali gli oggetti non possono estendersi nello spazio aereo;
<b>superficie di protezione da ostacoli</b>	una superficie stabilita per sistema indicatore ottico di pendenza di avvicinamento che oggetti o estensioni di oggetti esistenti non possono superare tranne quando, a giudizio dell'autorità competente, il nuovo oggetto o la nuova estensione siano in ombra rispetto a un oggetto immobile esistente;
<b>variabili di rendimento (human performance)</b>	l'insieme delle capacità e dei limiti umani che possono avere ripercussioni sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni aeronautiche;
<b>velivolo</b>	qualsiasi apparecchio in grado di sostenersi nell'atmosfera grazie a reazioni dell'aria diverse dalle reazioni dell'aria sulla superficie terrestre;
<b>via di rullaggio</b>	un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto su terra, che include:

	- via/raccordo di accesso piazzole, - via di rullaggio sul piazzale, - raccordo di uscita rapida,
<b>via di rullaggio sul piazzale</b>	parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio attraverso il piazzale stesso;
<b>via/raccordo di accesso piazzole</b>	parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta degli aeromobili;

## 0.2 SISTEMA DI GESTIONE DEGLI EMENDAMENTI E DELLE REVISIONI

### 0.2.1 Funzione responsabile per l'emissione e l'inserimento di modifiche e revisioni

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.1)

Il responsabile della registrazione degli aggiornamenti del Manuale di Aeroporto è il Compliance Monitoring Manager.

### 0.2.2 Tracciabilità delle modifiche e delle revisioni

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.2)

Il Manuale è sottoposto ad una verifica formale interna almeno una volta l'anno nel mese di Ottobre al fine di consentire l'emissione della nuova revisione a Gennaio dell'anno successivo da ogni responsabile di processo per le parti di propria competenza.

Ogni emendamento/revisione del Manuale di Aeroporto che modifichi gli obblighi di società terze e/o Enti di Stato, entrerà formalmente in vigore a 30 giorni dalla data di emissione, al fine di agevolare i destinatari nella formazione/informazione del personale all'interno della propria organizzazione.

Tale termine potrà essere modificato, in accordo con i destinatari, qualora vi sia l'esigenza di diversi termini di decorrenza dell'emendamento/revisione.

L'aggiornamento del Manuale può avvenire per uno dei seguenti motivi:

- in seguito al riesame da parte dell'Accountable Manager, dei Manager responsabili o del Safety Manager per le parti di rispettiva competenza;
- per carenze del Manuale evidenziate in seguito ad audit interni e/o esterni;
- in seguito a modifiche organizzative e gestionali;
- in seguito a modifiche delle Norme di riferimento;
- in seguito a modifiche alle infrastrutture.

Il Responsabile di processo attiva la procedura di Change Management (descritta nella Parte B Sezione 2 del presente Manuale) per ogni aggiornamento del Manuale e suoi allegati.

Tutte le revisioni al Manuale di Aeroporto e suoi allegati, insieme alla relativa documentazione di accompagnamento, devono essere trasmesse al Compliance Monitoring Manager.

Fermo restando le responsabilità di ogni singolo responsabile, in merito all'adeguamento delle procedure ai requisiti regolamentari, nell'ambito del processo di change management verrà effettuata un'ulteriore verifica di rispondenza da parte del Safety & Compliance Monitoring Manager.

Successivamente alla verifica di Compliance, le modifiche apportate al Manuale di Aeroporto e suoi allegati verranno inviati al Team di Sorveglianza ENAC per approvazione e/o informazione dal Safety Manager e dal Compliance Monitoring Manager. Dopo l’invio ad ENAC, nell’interesse della Safety le modifiche possono essere immediatamente applicabili, in attesa della successiva ratifica.

La revisione del Manuale di Aeroporto dovrà essere modificata qualora vengano modificati testi e contenuti di una parte, sezione o paragrafo del Manuale stesso.

L’edizione del Manuale di Aeroporto dovrà essere modificata qualora le modifiche abbiano impatto sulla struttura del documento, o si tratti di modifiche sostanziali estese a tutto il documento.

Il Compliance Monitoring Manager dovrà registrare tutti gli emendamenti e tutte le revisioni del documento e dei suoi allegati e collocare tutti i documenti opportunamente revisionati nel sito web all’indirizzo <https://www.marcheairport.com>

Il Compliance Monitoring Manager dovrà diffondere attraverso la lista di distribuzione di cui al punto 0.2.8.2 , la comunicazione di emendamento/revisione, richiedendo la soppressione di tutte le copie obsolete e la diffusione della copia opportunamente revisionata.

Il sito web riporta accanto alla documentazione revisionata la voce “New”.

### Registrazione delle edizioni

Numero di edizione	Parte del Manuale di Aeroporto	Data	Inserito da

### 0.2.3 Modalità di revisione

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.3)

Nei casi in cui si rende necessaria una modifica al MdA e ai suoi allegati in urgenza a beneficio dei requisiti di Safety, il Responsabile di processo effettua una comunicazione formale urgente alla lista di distribuzione indicando la modifica da apportare immediatamente al processo oggetto di revisione.

A seguito della comunicazione il Compliance Monitoring Manager provvederà ad aggiornare i documenti con l’iter stabilito e a ridistribuirli.

Le modifiche manuali sono assolutamente proibite, eccetto per situazioni che richiedano modifiche immediate nell’interesse della sicurezza operativa (safety).

### 0.2.4 Annotazione delle pagine revisionate

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.4)

Tutti gli emendamenti/revisioni del Manuale di Aeroporto sono registrati nella presente sezione a cura del Compliance Monitoring Manager.

#### 0.2.4.1 Registro delle revisioni

Rev.n.	Data revisione	Entrata in vigore	Parte	Sezione	Paragrafo	Descrizione sommaria della revisione

### 0.2.5 Lista delle pagine effettive

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.5)

Parte	Sezione	Pagine	Rev. N.	Data Ultima revisione	Note esplicative

### 0.2.6 Visualizzazione delle modiche apportate ai testi

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.6)

La parte dei paragrafi modificata sarà contraddistinta da una barra laterale come evidenziato di seguito:

| Modifica

Quando tutto il paragrafo è modificato, il titolo di quest'ultimo sarà contraddistinto da una barra laterale.

### 0.2.7 Revisioni temporanee

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.7)

Qualora si presenti l'esigenza di una revisione temporanea del MdA a causa di:

- Modifiche temporanee dell'utilizzo delle infrastrutture
- Inibizione temporanea dell'utilizzo di un'infrastruttura
- Modifiche temporanee alla struttura organizzativa (es. responsabile ad interim)

Tale revisione sarà inserita in una pagina ad alta evidenziazione (gialla).

Il processo di tale tipo di revisione deve comunque seguire quanto indicato nel paragrafo 0.2.

Esempio tipico di una revisione temporanea è la carica ad interim di una figura chiave di certificazione per un tempo limitato in attesa di nuovo incarico o più in generale ad una integrazione documentale con un'azione limitata nel tempo scaturita da un processo di cambiamento in atto.

### 0.2.8 Distribuzione

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 0.2.8)

#### 0.2.8.1 Sistema di distribuzione

Il Manuale di aeroporto è reso disponibile:

- sul sito aziendale al seguente indirizzo:

[www.marcheairport.com](http://www.marcheairport.com)

con accesso a credenziali secondo la istruzione riportate nelle modalità di accesso all'area riservata.

Tutti i contenuti del portale sono proprietà esclusiva e riservata della Società Aerdorica SpA e sono protetti dalle vigenti norme nazionali ed internazionali in materia di tutela dei diritti di Proprietà Intellettuale e/o Industriale e di copyright.

I destinatari del Manuale di Aeroporto e di tutti i suoi allegati, prendono atto che è fatto loro divieto divulgare informazioni e documentazione a soggetti terzi senza l'autorizzazione di Aerdorica SpA per scopi diversi da quelli contemplati nel Regolamento UE 139/2014.

Il Manuale e i suoi allegati sono disponibili in sola copia elettronica.

Qualsiasi documento stampato è una copia non controllata.

Il Manuale di Aeroporto è un documento pubblico visionabile, tramite credenziali, da tutti i soggetti che a qualsiasi titolo operano in airside.

### 0.2.8.2 Lista di distribuzione

<b>Enac DA Regioni Centro</b>	regionicentro.apt@enac.gov.it
<b>Polizia di Frontiera</b>	polfrontiera.an@poliziadistato.it polizia@marcheairport.com
<b>Guardia di Finanza</b>	cavuoto.francesco@gdf.it
<b>Sezione Doganale Aeroporto</b>	dogane.ancona.aeroporto@agenziadogane.it
<b>Vigili del Fuoco</b>	comando.ancona@vigilfuoco.it vvff@marcheairport.com
<b>ENAV - UAAV di Falconara</b>	antonino.carnemolla@enav.it
<b>Primo Soccorso Aeroportuale</b>	primosoccorso@marcheairport.com
<b>Marche Soccorso Centrale Operativa 118</b>	Ermanno.zamponi@sanita.marche .it
<b>Protezione Civile SOUP Regione Marche</b>	prot.civ@regione.marche.it
<b>Aeroclub Ancona</b>	segreteria@aeroclubancona.com
<b>Lufthansa</b>	stefan.lang@dlh.de
<b>Fly Ernest</b>	cinzia.scandolara@flyernest.com
<b>Ryanair</b>	malatoenr@ryanair.com
<b>DHL</b>	flavio.fava@dhl.com andrea.mercanti@dhl.com
<b>UPS</b>	mcascini@ups.com
<b>Mistral Air</b>	m.sciullo@posteitaliane.it f.zanet@posteitaliane.it
<b>Volotea</b>	lucia.pagano@ext.volotea.com
<b>Air Consult</b>	hdq@airconsult.it
<b>Air BP</b>	Italo.Montapponi@ec1.bp.com
<b>Altitude Global</b>	paulevans@altitudeglobal.aero
<b>Babcock International</b>	ground.ops@pec.babcockinternational.com
<b>Fox S.r.l.</b>	romicri@libero.it
<b>Sirio</b>	operations@sirio.aero
<b>Sky Services</b>	skyservices@pec.it
<b>Universal Aviation</b>	sbruno@universalaviation.aero
<b>Holfly</b>	m.bruni@ddvsapa.com
<b>Blue Panorama</b>	presidenza@pec.bluepanoramaairlines.it
<b>Icar Air</b>	lcar_tzl@bih.net.ba

### 0.2.9 Archiviazione

La copia cartacea del Manuale di Aeroporto firmata da ciascun Responsabile è archiviata presso il Compliance Manager.

La copia elettronica in PDF dell'ultima revisione è archiviata presso la cartella di rete "Manuale di Aeroporto".

La copia elettronica in Word dell'ultima revisione è archiviata presso la cartella di rete "Manuale di Aeroporto in word".

Assieme all'originale cartaceo del Manuale di Aeroporto viene conservata, in un armadio chiuso a chiave, per tutta la durata del Certificato di Aeroporto la seguente documentazione:

- Certification Basis
- Alt MoC in uso
- Certificato di Aeroporto

Il back-up della documentazione in formato elettronico viene effettuato automaticamente ogni 24 ore.

#### 0.2.9.1 Firma della copia cartacea del Manuale di Aeroporto

Sezione	Accountable Manager	Operational Service Manager	Maintenance Manager	Safety Manager	Training Manager	Compliance Manager
SEZIONE 0	x					x
SEZIONE 1	x					x
SEZIONE 2	x	x		x		x
SEZIONE 3	x				x	
SEZIONE 4	x		x			
SEZIONE 5	x		x			
SEZIONE 6	x	x	x			
SEZIONE 7	x	x	x			
SEZIONE 8	x	x				
SEZIONE 9	x	x				
SEZIONE 10	x		x			
SEZIONE 11	x		x			
SEZIONE 12	x		x			
SEZIONE 13	x		x			
SEZIONE 14	x	x				
SEZIONE 15	x	x				x
SEZIONE 16	x	x				
SEZIONE 17	x	x				
SEZIONE 18	x	x				
SEZIONE 19	x			x		
SEZIONE 20	x	x				
SEZIONE 21	x	x				
SEZIONE 22	x	x				
SEZIONE 23	x	x				
SEZIONE 24	x	x				
SEZIONE 25	x	x				
SEZIONE 26	x	x				
SEZIONE 27	x		x			
SEZIONE 28	x	x	x			
SEZIONE 29	x	x	x			