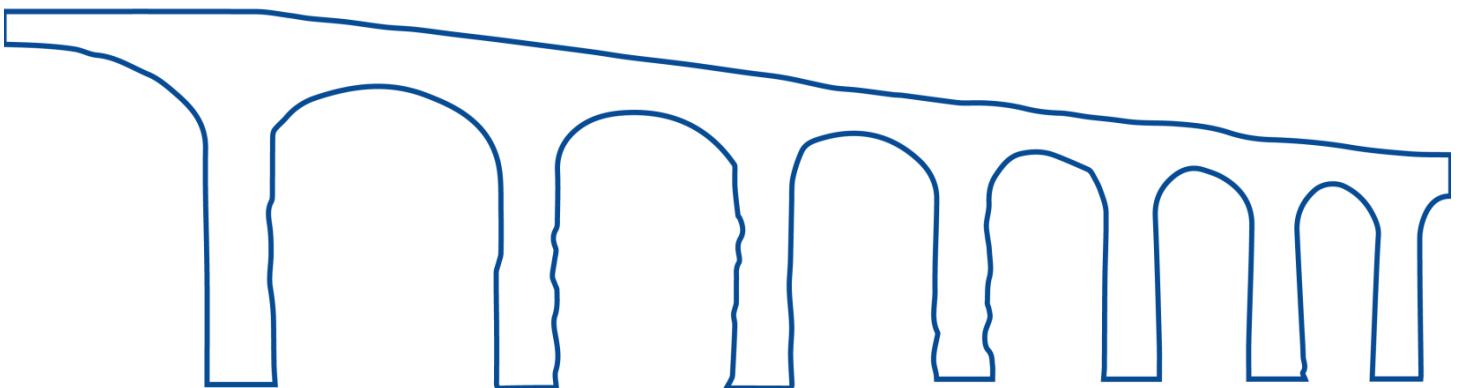


Manuale di Aeroporto

Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino



PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE



VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

APPROVAZIONE:

PER APPROVAZIONE	POST HOLDER AREA MOVIMENTO	Andrea del Giudice 
	SAFETY & COMPLIANCE MONITORING MANAGER	Eugenio Di Russo 
Rev. N:	<u>10</u> <u>Temporary Revision</u>	
Data Emissione	<u>25/03/2025</u>	
Data Effettività	<u>25/03/2025</u>	

REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
0	29/11/2019	Intero documento	Prima emissione
1	01/01/2021	2.2 Obblighi in capo ai proprietari dei veicoli/rimorchi 2.3 Dotazioni ed equipaggiamenti 2.5 Abilitazione alla guida in airside 2.6 Obblighi del conducente 2.8 Circolazione e processo sanzionatorio	Adeguamento a procedura E-16-ACA Rilascio dell'Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA) Aggiornamento dotazioni ed equipaggiamenti Disposizione utilizzo del cellulare alla guida
2	30.06.2021	Intero documento	Implementazione requisiti Reg. (EU) 2020/2148 Processo di abilitazione alla guida in Airside Introduzione recurrent training e Proficiency check a 24 mesi per ADC A e M Requisiti aggiuntivi sulla scorta Integrazione regole da rispettare in caso di accesso con ADC in area di manovra (comunicazione TWR) Obbligo dei datori di lavoro di mantenimento evidenza di addestramento specifico sui mezzi Modifiche minori
3	01.11.2021	2.5 Abilitazione alla guida in airside	Aggiornamento processo rilascio ADC Addestramento pratico, iniziale e refresh training con A.D.E.

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
4	28.03.2022	2.6 Obblighi del conducente Abilitazione alla guida in apron	Introduzione del concetto di “sterile-cab” (Disturbi e distrazioni al) Ritiro dell’ADC entro 30 giorni dal superamento dell’esame
5	01.04.2023	2.5 Abilitazione alla guida in airside 2.5 Abilitazione alla guida in Airside	Language Proficiency check in italiano Adeguamento processo per l’abilitazione ADC-M
6	10/07/2023	2.3 Dotazioni ed equipaggiamenti	Aggiornamento ADR.OPS.B.080 IR e AMC e requisiti per altri oggetti mobili diversi da veicoli.
7	06/11/2023	2.2 Obblighi in capo ai proprietari dei veicoli/rimorchi 2.3 Dotazioni ed equipaggiamenti 2.6 Obblighi del conducente	Dettaglio degli enti dotati di radio sintonizzate per l’ascolto della frequenza VHF 120.500 MHz Obbligo di esposizione dell’ACA Obbligo di fermo del mezzo a seguito di eventi safety related
8	29/02/2024	2.5 Abilitazione alla guida in airside	2.5.30 Scorta di un mezzo senza permesso e/o condotto da personale senza ADC-A Riformulazione paragrafo per esplicitare la procedura di scorta in airside
		2.5 Abilitazione alla guida in airside	Introdotta capoverso 2.5.61 Cambio di azienda di un operatore in possesso di ADC-A
		2.6 Obblighi del conducente	Esplicitato al punto 2.6.20 l’obbligo delle cinture di sicurezza anche per i passeggeri del veicolo; Inserito capoverso 2.6.34 con la procedura di scorta di un convoglio.

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
		2.8 Circolazione e processo sanzionatorio	Revisione dei punti dell'ADC decurtati in funzione dell'infrazione commessa
		Correzione di refusi nel testo	
8 Temporary Revision	24/06/2024	2.6.48 Limiti di velocità	Adeguamento dei limiti di velocità sulla strada perimetrale adiacente al cantiere dell'hangar PG109
9 Temporary Revision	15/11/2024	2.5.42 2.5.62	Anticipo scadenza patenti ADC-A con validità a 10 anni rilasciate prima del 01/07/2021 Introduzione nuovo Remedial Training ADC-A
<u>10</u> Temporary Revision	<u>25/03/2025</u>	<u>2.2.3</u> <u>2.3.4</u> <u>2.3.10</u> <u>2.5.44</u> <u>2.6.17</u> <u>2.6.21</u> <u>2.6.25</u>	- <u>Copia leggibile ACA a bordo mezzi</u> - <u>Obbligo di segnalazione del callsign all'interno dei veicoli con accesso all'area di manovra</u> - <u>Inserita specifica relativa alle livree "conspicuous colour"</u> - <u>Responsabilità datore di lavoro per la riconsegna patente in caso di assenza superiore ai 12 mesi</u> - <u>Obbligo inserimento freno di stazionamento</u> - <u>Divieto circolazione con piattaforma elevata</u> - <u>Inibizione corsia viabilità durante attività Marshalling</u> - <u>Aggiornamento personale autorizzato alla vigilanza e al controllo delle norme di circolazione in airside.</u>

INDICE

<u>VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE.....</u>	<u>7</u>
<u>2.1 GENERALITA’.....</u>	<u>7</u>
<u>2.2 OBBLIGHI IN CAPO AI PROPRIETARI DEI VEICOLI/RIMORCHI.....</u>	<u>8</u>
<u>2.3 DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI.....</u>	<u>10</u>
<u>2.4 REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI.....</u>	<u>18</u>
<u>2.5 ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE.....</u>	<u>22</u>
<u>2.6 OBBLIGHI DEL CONDUCENTE.....</u>	<u>37</u>
<u>2.7 LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI.....</u>	<u>48</u>
<u>2.8 CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO.....</u>	<u>49</u>

VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

2.1 GENERALITA'

Ai fini delle prescrizioni del presente documento si intendono per:

- **Veicoli** - tutte le macchine, di qualsiasi specie, circolanti in Airside, con conducente (automezzi e/o attrezzature semoventi a motore comprensivi di tutti i mezzi speciali in uso per le operazioni di assistenza agli aeromobili e rifornimento);
- **Rimorchi** - tutte le attrezzature ed equipaggiamenti (estintori, carrelli, ecc), trainati da veicoli, indipendentemente dal tonnellaggio.

Ai fini del presente documento dispositivo, vengono suddivisi e distinti in veicoli targati, veicoli non targati e carrelli trainati per il trasporto di merci e bagagli.

2.2 OBBLIGHI IN CAPO AI PROPRIETARI DEI VEICOLI/RIMORCHI

DISPOSIZIONI GENERALI

2.2.1 Per ottenere il rilascio del permesso di accesso e circolazione alle varie aree regolamentate dell'aeroporto di Ciampino per i veicoli e i rimorchi necessari allo svolgimento delle attività di competenza, qualunque soggetto, sia pubblico che privato, dovrà attenersi a quanto stabilito:

- nella Procedura allegata al Regolamento di Scalo di Ciampino, "Procedura rilascio lasciapassare mezzi" (Allegato 6.2);
- nel Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 16, procedura ACA "Rilascio dell'Autorizzazioni alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)".

2.2.2 E' data facoltà agli Operatori Aeroportuali, in particolari situazioni di necessità operative ed espressamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, di dotare i propri automezzi, adibiti a servizi aeroportuali e autorizzati all'accesso in Airside in accordo al punto 2.2.1, di fotocopia autenticata del libretto di circolazione, in sostituzione di quello originale. E' fatto obbligo ai medesimi Operatori Aeroportuali, o a chi per loro, di esibire, a richiesta dell'ufficiale o agente di polizia che procede ad accertamenti, il documento originale, nel tempo e luogo, di volta in volta stabiliti, o comunque sia, nel tempo strettamente necessario per il prelievo del documento originale.

2.2.3 Ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato di una autorizzazione alla circolazione in Airside (ACA) che deve essere esposta* e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei dei mezzi/attrezzature, ad eccezione dei carrelli per i quali le ACA saranno custodite ed esibite a seguito di verifiche da parte degli Enti di Stato e del Gestore. Inoltre, ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato, ove previsto, di l'LPM (Lasciapassare Permessi Mezzi in Airside) che dovrà essere sempre esposto e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei dei mezzi.

*Sarà possibile esporre una copia leggibile dell'ACA, assicurando l'idonea conservazione, gestione e reperibilità dell'originale [all'interno dei mezzi che transitano al varco doganale in ingresso ed in uscita per i controlli previsti](#), e strutturando un processo di stampa e aggiornamento che garantisca la continua validità dell'ACA, o copia di essa, esposta.

2.2.4 I requisiti e le dotazioni obbligatori per i veicoli e i rimorchi che operano in Airside sono riassunti all'articolo 2.3.1.

2.2.5 L'utilizzatore/intestatario dell'ACA del veicolo e/o rimorchio deve garantire che lo stesso sia equipaggiato con le dotazioni previste, riportate all'articolo 2.3.1..

- 2.2.6 I veicoli/rimorchi privi delle dotazioni previste di cui all'articolo 2.3.1 non sono autorizzati ad accedere e circolare in Airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle dotazioni richieste. Inoltre, i mezzi che saranno scortati in area di manovra dovranno avere la luce anticollisione, l'identificativo societario, se disponibile, e la bandiera a scacchi.
- 2.2.7 I veicoli/rimorchi di cui all'articolo 2.3.1, autorizzati a circolare anche in landside devono, altresì, essere anche omologati, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.
- 2.2.8 L'utilizzatore/intestatario dell'ACA del veicolo ha l'obbligo di curarne la manutenzione. Il veicolo può essere utilizzato solo se in stato di efficienza.
- 2.2.9 ENAC e ADR, in ottemperanza al Regolamento UE 139/14 e all'art.705 del Codice della Navigazione, possono riservarsi il diritto di effettuare audit durante i quali possono essere analizzati i documenti relativi alla gestione della manutenzione.
- 2.2.10 Ogni Operatore che disponga di veicoli autorizzati alla circolazione in Area di Manovra dovrà comunicare al ADR/SOC l'elenco dei mezzi per l'assegnazione dei rispettivi nominativi radio e comunicare tempestivamente ogni variazione.
- 2.2.11 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, autorizzati all'ingresso e alla circolazione in Airside devono essere dotati di opportuna polizza assicurativa, in corso di validità, che copra i danni alle persone, agli aeromobili, ai mezzi ed alle infrastrutture aeroportuali, come riportato nella "Procedura rilascio lasciapassare mezzi" allegata al Regolamento di Scalo (Allegato 6.2) e consultabile alla pagina web www.adr.it.

2.3 DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI

2.3.1 I requisiti e le dotazioni obbligatorie per i veicoli/rimorchi che operano in Airside sono riassunti nella tabella seguente:

REQUISITO →	ACA	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Lue Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Registro OAP-SOC Area di manovra	Sigla numerica	Conspicuous Color	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Radio fissa frequenza UHF TWR	Radio portatile frequenza UHF	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedure Map
Mezzo /attrezzatura	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
AmbuLift	X		X	X	X	X	X				X												
Autobotte acqua potabile	X		X	X	X	X	X				X												
Autobotte WC	X		X	X	X	X	X				X												
Autocarro	X	X	X	X		X	X		X ₁	X ₁	X ₁												
Autocisterna carburante	X	X	X	X	X	X	X		X ₁	X ₁	X ₁												
Autogru	X	X	X	X		X	X		X ₁	X ₁	X ₁												
Autospurgo	X	X	X	X		X	X				X												
Autovettura	X	X	X	X		X	X		X														
Bus crew	X	X	X	X	X	X	X		X ₁		X ₁												
Bus passeggeri	X	X	X	X	X	X	X				X												
Bus PRM	X	X	X	X	X	X	X		X ₁		X ₁												
Carrello porta- bagagli	X		X			X		X															
Carrello porta-container	X		X			X		X															
Carrello porta-pallet						X																	
Condizionatore semovente (ACU)	X		X	X	X	X	X				X												
Condizionatore trainato (ACU)	X		X	X	X	X	X				X												
Deicer	X	X	X	X		X	X				X					X							
Dispenser carburante	X		X	X	X	X	X				X												
Forklift diesel	X		X	X		X	X		X														

¹ Radio portatile sintonizzata frequenza Apron

Nota 1: requisito variabile. N. 1, 2 o 4 luci ostacolo in funzione della configurazione dell'autocarro/autogru/mezzo speciale. (massa complessiva a pieno carico maggiore o minore di 35 q; mezzi cabinati, cassonati, furgonati e telonati). Contattare preventivamente il personale dell'ufficio CIM - Esercizio e Manutenzione Ciampino.

Nota 2: Obbligatorio solo per i mezzi che accedono solo in area di manovra

Nota 3: Obbligatorio solo per i mezzi senza la nuova livrea (conspicuous colour)

2.3.2 Per i veicoli non compresi tra quelli elencati nell'articolo 2.3.1, i requisiti e le dotazioni obbligatori potranno essere richiesti al personale ADR/SOC Sicurezza Operativa per verifiche propedeutiche al rilascio del permesso di circolazione in Airside.

2.3.3 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, muniti del permesso per accedere in Area di Manovra, devono essere iscritti al registro dei mezzi autorizzati ad accedere in Area di Manovra, gestito da ADR/SOC. All'atto dell'iscrizione nel registro, ADR/SOC rilascia la sigla alfanumerica che contraddistingue il mezzo durante le comunicazioni Terra-Torre. Ogni aggiornamento del registro è trasmesso ad ENAV-TWR, al fine del rilascio delle autorizzazioni di accesso in Area di Manovra. È fatto obbligo all'operatore comunicare tempestivamente ad ADR/SOC ogni variazione.

2.3.4 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, muniti del permesso per accedere in Area di Manovra devono essere dotati di iscrizione riportante il codice numerico assegnato da ADR/SOC. L'iscrizione, riportante il codice numerico, deve essere apposta almeno sulle fiancate e sulla parte anteriore del mezzo abilitato. I caratteri dell'iscrizione devono avere un'altezza minima di 30 cm. L'iscrizione deve essere realizzata in materiale adesivo o magnetico, perfettamente aderente alle superfici del veicolo.

[La società di appartenenza/gestione dei mezzi autorizzati all'area di manovra, deve apporre il codice numerico assegnato anche all'interno del veicolo, in una posizione facilmente visibile dal conducente per un pronto uso identificativo nelle comunicazioni in frequenza.](#)

IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO E EQUIPAGGIAMENTI OBBLIGATORI

2.3.5 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, azionati da un motore a combustione interna, devono essere dotati di un dispositivo parafiamma posto sul terminale dell'impianto di scarico dei gas combusti, ovvero di un dispositivo interno di arresto fiamma. Sono esentati i veicoli dotati di marmitta catalitica, ovvero di dispositivo equivalente (FAP).

2.3.6 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, operanti all'interno dell'ASA (Aircraft Safety Area), devono essere dotati di almeno n. 1 estintore.

2.3.7 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di:

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo;
- solo per i non targati e i carrelli: targhetta identificativa con logo CE;

- solo per i carrelli: targhetta con nome del costruttore, marca/modello e numero di serie;
- il logo ed il numero societario devono essere posti sulle fiancate del mezzo.
- il logo deve avere dimensioni minime di 30 cm di diametro o di lato;
- il carattere utilizzato per rappresentare il numero sociale deve avere un'altezza minima di 5 cm ± 0.5cm;
- il logo ed il numero sociale devono essere realizzati in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del mezzo.

2.3.8 I veicoli e gli altri oggetti mobili (diversi da veicoli) che, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi posta sulle fiancate. I pannelli devono raffigurare una bandiera a scacchi di colore rosso e bianco. I pannelli devono essere realizzati con materiale catarifrangente. Le dimensioni dei pannelli devono essere 45x45 cm. Nei casi in cui il veicolo non presenti una superficie sufficiente a permettere l'apposizione di un pannello di dimensioni 45x45 cm, le dimensioni del pannello potranno essere ridotte fino alla grandezza minima di 15x15 cm. I pannelli di dimensioni inferiori al valore standard di 45x45 cm devono comunque essere congrui alla superficie utile del mezzo e devono essere approvati in occasione della verifica propedeutica al rilascio del permesso di accesso in Airside. I veicoli dotati di pannelli con dimensioni maggiori di 45x45 cm sono ritenuti, comunque, conformi.

2.3.9 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di dispositivi catarifrangenti posti su entrambi i lati della carrozzeria, in posizione sempre visibile dagli altri mezzi e dagli aeromobili. Gli elementi catarifrangenti devono essere di colore rosso, giallo o bianco. Gli elementi catarifrangenti devono essere realizzati in materiale adesivo conforme allo standard UNECE Regulation 104, con larghezza minima di 50mm e sviluppo lineare compreso tra 1m e 2m, compatibilmente con le superfici disponibili. In alternativa agli elementi catarifrangenti realizzati in materiale adesivo, è possibile applicare vernici catarifrangenti di pari effetto visivo nelle stesse condizioni di verifica.

2.3.10 Per i mezzi circolanti in Area di Manovra sono definite specifiche colorazioni (conspicuous colour).

[I conspicuous colour approvati, sempre in riferimento al Par. 2.3.4, sono:](#)

[Type 1 - ADR mezzi Sicurezza Operativa - Conspicuous colour Yellow - vettura di colore giallo applicato all'intero veicolo \(come da foto\).](#)



Type 2 - ADR mezzi Sicurezza Operativa - Conspicuous colour Yellow/Blue – vettura di colore bianco con scacchiera adesiva giallo/blu (come da foto).



Type 3 - ADR mezzi Manutenzione - Conspicuous colour Yellow/Blue - vettura di colore bianco con livrea adesiva giallo/blu (come da foto).



Type 4 – VVF mezzi Emergenza - Conspicuous colour Red - veicolo di colore rosso applicato all'intero mezzo (come da foto).



Type 5 – ENAV/Techno Sky mezzi Operativi – Conspicuous colour Red/White - vettura di colore bianco con scacchiera adesiva posizionata (dimensioni 90x90 centimetri) sia sul tetto sia sul cofano. Quest'ultima presenta un numero identificativo su fondo bianco posto al centro della scacchiera, di altezza 30 centimetri (come da foto)



Type 6 - ADR Safety Management System - Conspicuous colour Green/Blue - vettura di colore bianco con livrea adesiva verde/blu.



LUCE OSTACOLO E ALTRI EQUIPAGGIAMENTI LUMINOSI

2.3.11 I veicoli e gli altri oggetti mobili (diversi da veicoli), laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di luci ostacolo, di colore rosso, fissa che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi). L'installazione delle luci, a seconda dei requisiti di cui all'articolo 2.3.1, deve essere quella riportata di seguito:

- n.1 luce: la luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile.
- n.2 luci: le luci devono essere poste alle due estremità più alte.
- n.4 luci: le luci devono essere poste ai 4 angoli superiori della carrozzeria.

ADR, all'atto della verifica, se necessario, acquisirà documentazione attestante il rispetto del presente requisito.

2.3.12 I veicoli e gli altri oggetti mobili (diversi da veicoli), laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo Tipo C in conformità a ADR.OPS.B.080 IR e AMC. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La luce ostacolo Tipo C deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo C. Resta inteso che le specifiche da rispettare sono quelle riportate nella tabella Q1 delle CS ADR.DSN.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)			Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)	
			Giorno (sopra 500cd/m ²)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m ²)	Notte (sotto 500 cd/m ²)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo C	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	40	40	40cd (b)	400cd	12° (d)	20

(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157
 (b) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 10°.
 (d) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 2.5°
 (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nel requisito dell'intensità

2.3.13 I veicoli, laddove previsto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di barra luminosa EASA Tipo D in conformità a ADR.OPS.B.080 IR e AMC. La barra luminosa deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La barra luminosa Tipo D deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo D. Resta inteso che le specifiche da rispettare sono quelle riportate nella tabella Q1 delle CS ADR.DSN.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)			Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)	
			Giorno (sopra 500cd/m ²)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m ²)	Notte (sotto 500 cd/m ²)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo D	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	200	200	200cd (c)	400cd	N/A (e)	N/A

(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157
 (c) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 20°.
 (e) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 17°
 (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nella requisito dell'intensità

I veicoli ai quali si applica il presente requisito devono essere dotati, altresì, di n. 1 display informativo visibile al pilota durante le operazioni di rullaggio con FOLLOW-ME.

2.3.14 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE Regulation N. 65, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

2.3.15 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di sirena, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

APPARATI DI COMUNICAZIONE E LOCALIZZAZIONE

2.3.16 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio fissa sintonizzabile sulla frequenza UHF 418.3 MHz. La radio deve essere funzionante.

2.3.17 I veicoli della Sicurezza Operativa ADR e del personale AVL-ADR devono essere dotati di n. 1 radio sintonizzabile sulla frequenza VHF 120.500 MHz. La radio deve essere funzionante ed utilizzata, al momento esclusivamente per l'ascolto.

2.3.18 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio portatile sintonizzabile sulla frequenza UHF 418.3 MHz. La radio deve essere funzionante e dovrà essere portata al seguito anche nel caso in cui si intenda operare a piedi.

2.3.19 I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 telefono cellulare da utilizzare in caso di avaria degli apparati radio.

MAPPE

2.3.20 I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Grid Map aeroportuale realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata al Piano di Emergenza Aeroportuale e richiedibile al Safety & Compliance Monitoring Management System all'indirizzo email sms-cia@adr.it

2.3.21 I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedure Map in formato A4, pubblicata in AIP AD-2-LIRA 2-3. La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

2.4 REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI

MANUTENZIONE IN APRON:

2.4.1 In Apron, per mezzi e attrezzature, è vietata l'esecuzione di:

- manutenzione programmata,
- lavaggio senza attrezzatura di recupero dell'acqua,
- verniciatura,
- manutenzioni straordinarie che richiedano uso di solventi o attrezzature molto ingombranti, salvo in aree tecniche autorizzate.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE MEZZI/EQUIPAGGIAMENTI:

2.4.2 Il programma di manutenzione di mezzi/equipaggiamenti deve essere elaborato in conformità al manuale di manutenzione del costruttore relativamente alle scadenze ispettive e manutentive previste (orarie 100h, 200h, 300h etc. e/o calendariali). I task ispettivi/manutentivi devono essere eseguiti entro le scadenze fissate, mantenendo evidenze oggettive di tutti gli interventi.

2.4.3 Le società proprietarie dei mezzi/equipaggiamenti devono dotarsi di un sistema di rilevazione effettiva delle ore di utilizzo in modo da poter correttamente fasare gli interventi ispettivi/manutentivi indicati dal costruttore in termini orari.

2.4.4 Per esigenze operative, i task di ispezione o di manutenzione possono essere anticipati, ma non posticipati rispetto le scadenze. Qualora un task sia anticipato, la successiva scadenza deve essere calcolata dalla data effettiva di esecuzione del task stesso.

2.4.5 Eventuali variazioni (posticipazioni) alle scadenze ispettive/manutentive previste possono essere apportate, esclusivamente, previa formale approvazione da parte del costruttore del mezzo/equipaggiamento.

2.4.6 I mezzi/equipaggiamenti speciali, utilizzati in attività di Turn Around hanno un limite vita di 10 anni dall'immatricolazione, o oltre 10 anni, solo se il mezzo/equipaggiamento sia mantenuto con continuità dalla stessa società di manutenzione, intervalli non inferiori a 2 anni, sia per manutenzione programmata che non programmata, e fino a quando sia garantita la disponibilità delle parti di ricambio richiamate dal manuale del costruttore, o parti equivalenti corredate da una relazione/documento/certificato, che ne attesti l'equivalenza.

MANUALI DI MANUTENZIONE:

- 2.4.7 I manuali devono essere disponibili per tutti i mezzi/equipaggiamenti, oggetto di manutenzione, e a disposizione degli operatori che eseguono le attività di manutenzione.
- 2.4.8 I manuali devono essere aggiornati con continuità e deve essere evitato l'utilizzo di manuali non aggiornati.

MAGAZZINO:

- 2.4.9 Tutti i materiali/parti di ricambio a scorta devono essere ubicati in aree dedicate, nel rispetto delle modalità di conservazione (temperatura, umidità, DGR etc.) previste dalla scheda del materiale/parte di ricambio.
- 2.4.10 L'identificazione e ubicazione dei materiali/parti di ricambio in magazzino deve essere tale da evitare difficoltà nel reperimento delle parti di ricambio.
- 2.4.11 Deve essere disponibile una lista dei materiali/parti di ricambio conservate in magazzino con indicata relativa scadenza e ubicazione.
- 2.4.12 Parti/materiali di ricambio scaduti devono essere alienati in zona dedicata, in modo da evitarne l'utilizzo.
- 2.4.13 In caso di magazzini DGR all'interno del sedime Aeroportuale, deve essere informato il Gestore della precisa ubicazione.
- 2.4.14 Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle parti/materiali di ricambio.

ATTREZZATURE DI MANUTENZIONE O ATTREZZATURE UTILIZZATE:

- 2.4.15 Tutte le attrezzature disponibili devono essere efficienti e, ove applicabile, certificate.
- 2.4.16 Deve essere disponibile una lista delle attrezzature dalla quale si evincano le attrezzature soggette a taratura/calibrazione periodica e relativi intervalli di taratura/calibrazione.
- 2.4.17 Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle attrezzature.
- 2.4.18 Le attrezzature non utilizzate devono essere stivate in un'area e/o locale dedicato, dove l'identificazione e ubicazione delle attrezzature sia tale da evitare difficoltà nel reperimento.

CASSETTE ATTREZZI:

2.4.19 Tutte le attrezzature contenute all'interno delle cassette attrezzi devono essere censite. Una lista delle attrezzature deve essere contenuta all'interno della cassetta stessa.

2.4.20 L'organizzazione delle cassette deve essere tale da permettere all'operatore, al termine delle attività, l'identificazione di attrezzature non riposte e possibilmente lasciate a bordo del mezzo mantenuto (FOD).

2.4.21 Le cassette attrezzi non devono contenere parti di ricambio e minuterie varie.

PARTI DI RICAMBIO:

2.4.22 Devono essere utilizzati parti e materiali di ricambio idonei, richiamati dal manuale del costruttore.

2.4.23 Eventuali materiali e parti di ricambio equivalenti devono essere corredati da una relazione/documento/certificato, che ne attesti l'equivalenza.

AMBIENTI DI LAVORO:

2.4.24 Lo stato delle Officine di manutenzione deve essere caratterizzato da ordine e pulizia, tali da non generare problematiche di FOD.

2.4.25 All'interno delle officine, tutte le aree di lavorazione/stoccaggio devono essere opportunamente identificate e rispettate (es. area materiali efficienti/inefficienti, area stoccaggio attrezzature etc.).

2.4.26 Eventuali aree non sicure/non idonee (es. contenenti attrezzature/parti inefficienti o non certificate) devono essere opportunamente inibite all'accesso del personale.

PERSONALE ESECUTORE

2.4.27 Dimensionamento: il numero delle risorse disponibili deve essere idoneo alla tipologia e numero di mezzi mantenuti previsti da contratti attivi. Deve essere opportunamente documentata l'analisi del MAN POWER.

2.4.28 Il personale che esegue un'attività di manutenzione deve essere addestrato e qualificato per l'esecuzione del Task. L'azienda deve mantenere evidenze dell'addestramento del personale (rif. Manuale di Aeroporto Parte B Sezione 3).

2.4.29 Matrice di Competenza: deve essere elaborata una matrice di competenza del personale, tale da dimostrarne complessivamente la competenza in funzione di tutti i mezzi mantenuti da contratti in

essere, e per tutte le attività previste dai manuali di manutenzione. È necessario identificare una lista di classi di mezzi (raggruppandoli, ove possibile, per tipologia, generazione o similitudine impiantistica) e lavorazioni generiche (elettriche, meccaniche o strutturali), esaustiva per il parco mezzi gestito, a cui collegare le competenze specifiche del personale. Per ogni evidenza, riconosciuta al personale all'interno della matrice di competenza, devono essere mantenute delle evidenze di addestramento tecnico, o previsto un assessment di qualifica con un istruttore/esaminatore interno identificato e qualificato.

2.4.30 Personale Esterno: deve essere inserito nella matrice di competenza raccogliendo le evidenze dell'addestramento e/o prevedendo degli assessment di qualifica.

2.4.31 Il personale Manutentore deve essere addestrato e sensibilizzato sulla corretta gestione dei FOD, sia per la gestione di tools che parti di ricambio, parti inefficienti, materiali e scarti di lavorazione.

REGISTRAZIONI:

2.4.32 Tutte le attività di manutenzione devono essere opportunamente registrate. Tali registrazioni devono essere opportunamente conservate per un periodo di almeno 4 anni dalla data di cessazione dell'utilizzo del veicolo, e rese disponibili all'esecutore delle attività di manutenzione.

2.4.33 Devono essere registrati i seriali delle parti di ricambio installate e, ove applicabile i seriali delle attrezzature utilizzate (es. attrezzature soggette a taratura periodica).

SUBAPPALTO:

2.4.34 La società subappaltatrice di attività di manutenzione deve rispondere agli stessi requisiti sopraelencati applicabili alla ditta appaltatrice.

2.4.35 La società appaltatrice deve prevedere una procedura di qualifica delle ditte subappaltatrici e di monitoraggio delle attività eseguite.

2.4.36 Il contratto tra le parti deve definire i criteri di verifica e gestione di tali requisiti.

2.5 ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE

2.5.1 La guida dei veicoli, all'interno dell'area Airside dell'aeroporto G.B. Pastine di Roma Ciampino, è subordinata al possesso dell'apposita abilitazione alla guida all'interno delle aree regolamentate (di seguito anche "ADC" – Airside Driving Certificate) del tipo A ("Apron") o M ("Area di manovra").

2.5.2 La patente di tipo "A" abilita alla guida:

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale.

2.5.3 La patente di tipo "M" abilita alla guida in Area di Manovra.

2.5.4 Per il rilascio dell'abilitazione alla guida in Airside (di seguito denominata ADC) è obbligatorio:

- il possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate. Per i veicoli non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B. E' responsabilità della società di appartenenza e di chi conduce il mezzo e della società di appartenenza verificare l'idonea categoria della patente di guida rilasciata dalla motorizzazione civile;
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale che autorizzi l'accesso in Airside (banda verde, rossa);
- aver effettuato la formazione teorica, l'addestramento e l'assessment pratico previsti per la specifica abilitazione, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza come indicato nei paragrafi seguenti;
- aver superato un esame di verifica in presenza che deve essere effettuato presso ADR.

Il datore di lavoro deve assicurare una formazione/addestramento specifici per le tipologie di mezzi utilizzati, deve inoltre garantire l'archiviazione delle evidenze di tale formazione e, all'occorrenza, renderle disponibili ad ADR con le modalità indicate all'atto della richiesta di abilitazione alla guida.

2.5.5 Il titolare dell'ADC, quando si trova alla guida di un veicolo in airside deve portare quest'ultima con sé insieme alla patente di guida, in corso di validità, ed esibirla agli organi competenti, qualora richiesto.

2.5.6 L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida [civile](#), che resta l'unico documento valido, ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche del guidatore e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre secondo quanto previsto dal Codice della Strada.

2.5.7 Il titolare di ADC, è tenuto a notificare al proprio datore di lavoro l'eventuale rinnovo, scadenza o ritiro della patente di guida.

FORMAZIONE PER L'ABILITAZIONE

2.5.8 La formazione per l'ottenimento dell'ADC può essere di tipo A per l'autorizzazione alla guida in Apron e di tipo M per l'autorizzazione alla guida in area di manovra.

2.5.9 La formazione è distinta in formazione teorica e addestramento pratico.

2.5.10 FORMAZIONE TEORICA INIZIALE. La formazione teorica iniziale consiste nella partecipazione ad un corso dedicato, allineato alle norme contenute nel presente documento e illustrate nel Manuale di Aeroporto, e successivo superamento di un esame.

ADR eroga la formazione ADC-A direttamente o attraverso istruttori appartenenti alle società/Enti/amministrazioni operanti in airside e qualificati da ADR.

La formazione iniziale per l'ADC-M può essere erogata solo da ADR.

2.5.11 Per l'ADC - A e M , gli istruttori, per essere qualificati e mantenere la qualificazione, devono possedere i requisiti previsti nella Sezione 3 della Parte B del Manuale di Aeroporto, attestati tramite sottoscrizione dell'apposito modulo a firma della società/Ente/amministrazione di appartenenza e partecipare alla formazione iniziale e ricorrente prevista.

2.5.12 ADDESTRAMENTO PRATICO E REFRESH TRAINING.

L'**addestramento pratico alla guida** consiste nella conduzione di un mezzo, in affiancamento, nelle aree per le quali si deve conseguire l'ADC, svolta da personale che abbia la qualifica di ADE (Airside Driving Expert) A e M appartenente alla stessa società o al Gruppo ADR, i requisiti e la formazione iniziale e ricorrente sono riportati nel Manuale di aeroporto, Sezione 3 della Parte B.

L'addestramento pratico deve avere:

- per l'ADC-A una durata minima di 2 ore supervisionato da ADE A. L'addestramento pratico è seguito da un assessment strutturato per verificare che il candidato abbia acquisito per l'apron le seguenti abilità:
 - corretto orientamento in Airside;
 - corretta osservazione e riconoscimento di obblighi e divieti;
 - consapevolezza dei rischi connessi alla guida in Airside.
- per l'ADC-M l'esecuzione di un OJT strutturato, supervisionato da ADE-M e opportunamente registrato su form dedicato. L'OJT comprende tutte le operazioni previste in area di manovra in

funzione dell'attività eseguita*, ripetute almeno 3 volte, di cui almeno l'ultima con il candidato alla guida.

L'addestramento pratico è seguito da un assessment strutturato per verificare che il candidato abbia acquisito per l'area di manovra le seguenti abilità:

- corretto orientamento in area di manovra;
- corretto riconoscimento della segnaletica orizzontale, verticale e luci presenti in area di manovra;
- idonea consapevolezza dei rischi correlati alla movimentazione in area di manovra e apron quando ci si muove fuori dalla viabilità ordinaria;
- idonea conoscenza e utilizzo della radiotelefonia.

*In particolare, nei punti sopra l'addestramento pratico ha previsto la familiarizzazione visiva con;

- (i) Pista di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron;
- (ii) Segnaletica orizzontale e luminosa associata alla pista di volo, holding positions, e alle operazioni in visibilità ridotta;
- (iii) Segnaletica orizzontale e luminosa associata alle vie di rullaggio;
- (iv) Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra;
- (v) Area critica ILS, altre aree protette, antenne, impianti RVR, apparecchiature servizio meteorologico;
- (vi) Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio degli aeromobili;
- (vii) Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente;
- (viii) Procedure e comunicazioni radiotelefoniche

Il **Refresh training** (in caso di interruzione della guida in airside da 3 a 12 mesi continuativi) si eroga con le medesime modalità dell'addestramento pratico (affiancamento con ADE A o M e assessment pratico) ma ha durata pari a 1 ora per l'ADC-A, mentre per l'ADC-M:

- a) nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 3 mesi e 6 mesi: completamento dell'OJT strutturato e un assessment finale; in questo caso l'OJT comprende tutte le operazioni previste in area di manovra in funzione dell'attività eseguita*, ripetute almeno 1 volta con particolare attenzione alle modifiche procedurali/infrastrutturali introdotte nel periodo di assenza;
- b) nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 6 mesi e 12 mesi: completamento dell'OJT strutturato e un assessment finale; in questo caso l'OJT comprende tutte le operazioni previste in area di manovra in funzione dell'attività eseguita*, ripetute almeno 2 volte con particolare attenzione alle modifiche procedurali/infrastrutturali introdotte nel periodo di assenza;

Il monitoraggio dei periodi di interruzione alla guida è di responsabilità della Società/ente di appartenenza del conducente abilitato.

Per l'ADC-A o M, la Società/Ente che non abbia personale idoneo ADE-A o M per effettuare l'addestramento pratico o il refresh training, potrà rivolgersi ad ADR che li effettuerà a titolo oneroso.

- 2.5.13 RECURRENT TRAINING E PROFICIENCY CHECK: Per il personale in possesso di ADC sia A che M valida è previsto un recurrent training e un proficiency check (Test e dichiarazione continuità per l'ADC-A; proficiency check teorico-pratico per l'ADC-M) obbligatori a 24 mesi dalla emissione dell'ADC. Si vedano sezioni dedicate per i dettagli.
- 2.5.14 Per l'ADC-M, assessment e proficiency check sono condotti da personale di ADR/SOC-Sicurezza Operativa ENAV e VVF qualificato come "ADE-M" e con i requisiti previsti da MdA Parte B sezione 3.
- 2.5.15 INIBIZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE: Qualora un operatore in possesso di ADC sia A che M valida:
- non abbia eseguito il recurrent training obbligatorio entro la scadenza prevista o comunicata da ADR, o
 - non abbia eseguito il refresher training nei casi previsti, o
 - abbia la patente di guida scaduta,
- sarà responsabilità del Datore di lavoro inibire l'operatore alla guida dei mezzi fino al superamento del recurrent o refresher training o rinnovo patente di guida.
- 2.5.16 La formazione teorica, l'addestramento e l'assessment pratico devono essere registrati in documenti nei quali siano riportati: nome e cognome del formatore, nome e cognome del personale formato/addestrato e data di esecuzione e completamento della formazione/addestramento, nome dell'ADE-A (ADC-A) o dell'ADE-M (ADC-M). Copia degli attestati (teorico e pratico) deve essere custodita dall'Azienda/Ente/Amministrazione di appartenenza. Copia dell'Assessment pratico deve essere custodita dall'ADE che ha effettuato la formazione pratica.
- 2.5.17 ADR si riserva il diritto di effettuare audit, inspections e controlli periodici durante i quali, oltre alla verifica della documentazione di formazione e/o addestramento, possono essere svolte interviste/test agli operatori per verificare l'assimilazione delle nozioni apprese in sede di formazione teorica e pratica.
- 2.5.18 Poiché gli aspetti di tutela della safety aeroportuale costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per condurre mezzi in Airside, l'operatore che voglia conseguire l'ADC dovrà obbligatoriamente avere un attestato in corso di validità per il corso di Safety Aeroportuale (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio), Modulo 2 - Airside Safety.
- 2.5.19 In relazione alla tipologia di abilitazione alla guida in area Airside che può essere conseguita sullo Scalo di Ciampino, la tabella che segue riporta i volumi del Manuale "Guida in Airside", messo a disposizione da ADR, che l'operatore deve studiare al fine del superamento dell'esame di abilitazione alla guida. I documenti sono allegati al Manuale di Aeroporto e sono scaricabili tramite il sito web www.adr.it.

Manuali Guida in Airside	Tipo di abilitazione alla guida in Airside	
	A	M
Volume 1_Apron Abilitazione alla guida in Apron	obbligatorio	/
Volume 2_Area di Manovra Abilitazione alla guida in Area di Manovra	/	obbligatorio
Volume 3_Radiotelegrafia Comunicazioni radio	/	obbligatorio

ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.20 Chiunque intenda ottenere ADC- A, dovrà:

- a. svolgere un corso di formazione teorica iniziale (vedi paragrafo “FORMAZIONE TEORICA INIZIALE”);
- b. dopo la formazione teorica, svolgere un addestramento e un assessment pratico (vedi “ADDESTRAMENTO PRATICO E REFRESHER TRAINING”) con ADE ADR oppure ADE esterni, formati e certificati da ADR;
- c. presentare all’ufficio Tesseramento ADR, la richiesta di ammissione all’esame in presenza, secondo le modalità previste dalla procedura di Rilascio/Rinnovo ADC/A;
- d. superare un esame teorico in presenza, sulla base della formazione teorica e del materiale didattico predisposto da ADR e accessibile tramite il sito ADR all’indirizzo <https://www.adr.it/bsn-training-patenti>.
- e. In caso di superamento dell’esame teorico, in candidato dovrà ritirare l'adc entro un periodo massimo di 30 giorni dalla data del superamento dell'esame, trascorsi i quali l'abilitazione verrà revocata. Resta comunque vietata la conduzione dei mezzi in airside senza l'ADC al seguito.

2.5.21 Il mancato superamento dell’esame teorico comporta che debbano trascorrere almeno due settimane prima che il candidato possa ripetere la prova stessa e, in caso di ulteriore esito negativo, il candidato dovrà ripetere tutto l’iter previsto per il primo rilascio.

2.5.22 L’organizzazione e supervisione delle sessioni d’esame è affidata alla funzione ADR OPR-SCZ-ACO Tesseramento, le indicazioni e la modulistica sono disponibili all’indirizzo: <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-ciampino2>.

2.5.23 Le commissioni esaminatrici per l’ADC di tipo A sono costituite da almeno due membri, uno dei quali esercita le funzioni di presidente e sono composte da personale di ADR. Qualora alla sessione di esame partecipi personale appartenente agli Enti di Stato, ENAC può partecipare, a sua discrezione, come membro facoltativo.

2.5.24 Per ogni attività amministrativa relativa all’ADC (rilascio, rinnovo, duplicazione per furto, smarrimento o deterioramento, remissione per variazione dell’attestato di competenza) è dovuto ad ADR un corrispettivo determinato dalla stessa ADR e indicato nello specifico tariffario pubblicato sul sito: <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-ciampino2>.

2.5.25 Per potere far sostenere la prova teorica ad un proprio dipendente o collaboratore, la Società/Ente interessata dovrà presentare per lo stesso apposita richiesta di ammissione alla seduta d’esame prescelta, indicando i dati anagrafici del candidato, il permesso di accesso nelle aree aeroportuali da

questi posseduto ed i dati della patente di guida, allegando le relative fotocopie; contestualmente, dovrà provvedere al pagamento del corrispettivo previsto, secondo lo specifico tariffario pubblicato sul sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-ciampino2> e secondo le modalità ivi indicate.

2.5.26 Entro 5 giorni lavorativi dalla seduta d'esame richiesta, la società/Ente dovrà presentare ad ADR-OPR-SCZ-ACO-Tesseramento l'attestazione dell'avvenuta formazione teorica e dell'addestramento pratico, sottoscritta anche dall'operatore che ha effettuato l'addestramento insieme all'attestato in corso di validità del corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2, Airside Safety. Tutta la modulistica necessaria è disponibile in formato elettronico all'indirizzo <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-ciampino2>.

2.5.27 La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nella formazione teorica iniziale e nel Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron; la prova si intende superata se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame.

2.5.28 Le prove si svolgono nel corso di sedute secondo un calendario predisposto da ADR e presso le sedi indicate nel sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-ciampino2>.

2.5.29 L'esame teorico per il conseguimento e rinnovo dell'ADC viene effettuato nei locali appositamente adibiti da ADR.

2.5.30 SCORTA DI UN MEZZO CONDOTTO DA PERSONALE SENZA ADC-A: Coloro i quali abbiano la necessità di condurre in Airside un mezzo guidato da personale senza ADC-A, devono verificare quanto previsto da 2.5.32 e richiedere la scorta della Sicurezza Operativa ADR per procedere alla guida del mezzo esclusivamente al seguito del mezzo ADR scortante. I mezzi saranno scortati da ADR-SOC esclusivamente verso le aree di lavoro preventivamente autorizzate.

2.5.31 NIL

2.5.32 VERIFICHE SCORTA: È responsabilità del richiedente la scorta verificare:

- che lo scortato sia in possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità e di categoria adeguata alla tipologia di veicolo che deve condurre secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate;
- che lo scortato abbia formazione/addestramento specifici per la tipologia di veicolo che deve condurre.

2.5.33 Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che deve accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili deve comunque essere sempre scortato dagli Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, deve

essere esclusivamente scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, Forze dell'Ordine e coloro che sono direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

2.5.34 In conformità a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, ai soggetti pubblici si applicano le stesse regole esposte nella presente sezione. In deroga a quanto sancito negli articoli precedenti, il rilascio ed il rinnovo dell'ADC, sono a titolo non oneroso e gestiti tramite la competente struttura di ADR.

ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

2.5.35 È vietato severamente accedere ad una pista di volo o ad una via di rullaggio in pista qualora:

- non in possesso dell'abilitazione alla guida all'area di manovra;
- privi di esplicita autorizzazione all'ingresso da parte della Torre di Controllo di Ciampino.

2.5.36 Potranno essere abilitati a condurre veicoli nell'Area di Manovra coloro i quali, oltre al possesso dell'ADC di tipo A, da almeno 30 giorni, ottempereranno ai seguenti requisiti:

- a. appartengono ad una delle società o enti che operano con continuità nell'Area di Manovra: ADR (Sicurezza Operativa, SMS e Manutenzione), Techno Sky (società che effettuano attività di manutenzione agli apparati di assistenza al volo), Distaccamento aeroportuale dei VV.F. ed ENAC, salvo eventuali deroghe espressamente autorizzate da ADR;
- b. hanno svolto un corso teorico di 8 ore su ADC-M con istruttore qualificato ADR superando il relativo test finale; fino al completamento del corso non potrà essere iniziato l'affiancamento pratico;
- c. hanno svolto a cura dell'Azienda di appartenenza, un periodo di addestramento completando l'OJT strutturato, supervisionato da ADE-M ed eseguito in accordo al paragrafo ADDESTRAMENTO CON ASSESSMENT PRATICO e REFRESHER TRAINING;
- d. hanno svolto e superato l'assessment finale di qualifica a cura dell'ADE-M (registrato su assessment form standard fornito da ADR). L'ADE-M è qualificato in accordo al Mda parte B sezione 3;
- e. hanno presentato ad ADR, l'apposita richiesta di abilitazione alla guida in Area di Manovra (disponibile sul sito www.adr.it) allegando la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento teorico e pratico;
- f. hanno superato un esame teorico. La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nel Manuale Volume 2 (sezione Area di Manovra) e Volume 3 (sezione Radiotelefonica). La prova si intende superata se il candidato risponde correttamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame. In caso di mancato superamento dell'esame teorico devono trascorrere

almeno due settimane prima che il candidato possa ripetere la prova e, in caso di ulteriore esito negativo, il candidato dovrà ripetere tutto l'iter previsto per il primo rilascio con addestramento pratico riportato al punto b) limitato a 4 settimane.

- g. sono in possesso dell'attestato di formazione scolastica eseguita in Italia o presso scuole di italiano riconosciute all'estero di livello scuola media superiore o equivalente (ICAO Livello 6); la dichiarazione di conformità della lingua italiana del richiedente della partente ADC-M dovrà essere fornita ad ADR in sede di richiesta della partente di tipo M, sia per il primo rilascio ADC-M che in caso di interruzione alla guida per un periodo superiore ai 48 mesi.

2.5.37 L'abilitazione alla guida in Area di Manovra patente "ADC M" è di colore bianco con banda rossa.

2.5.38 Le commissioni esaminatrici per l'esame sull'ADC di tipo M saranno costituite da personale di ADR e ENAV . Uno dei componenti esercita le funzioni di presidente. Qualora alla sessione di esame partecipi personale appartenente ai VV.F., ENAC potrà partecipare, a sua discrezione, come membro facoltativo.

2.5.39 Il conducente che debba accedere in Area di Manovra, ma non sia munito dell'ADC di tipo "M" o non abbia le dotazioni richieste per l'accesso in Area di Manovra, è obbligato a richiedere ad ADR/SOC Sicurezza Operativa l'accompagnamento/scorta del suo veicolo al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo.

2.5.40 È responsabilità del richiedente la scorta verificare:

- che lo scortato sia in possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità e di categoria adeguata alla tipologia di veicolo che deve condurre secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate.
- che lo scortato abbia formazione/addestramento specifici per la tipologia di veicolo che deve condurre.

2.5.41 Si ricorda che una volta superate le posizioni di attesa (RHP) si è considerati già in pista. Tale informazione è necessaria al fine di prevenire eventuali runway incursion.

VALIDITÀ DELLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.42 A partire dal 01/07/2021, L'abilitazione alla guida in Apron (ADC di tipo A) ha una validità di quattro anni², ed è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade). E' inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro

² Le abilitazioni alla guida in Apron (ADC di tipo A) con validità pari a 10 anni, ovvero rilasciate prima del 01/07/2021, cessano di essere valide alla loro scadenza o al 30/06/2025, se quest'ultima data è anteriore.

24 mesi dalla data di rilascio dell'Attestato Teorico ADC/A (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza della abilitazione).

2.5.43 Nel caso di interruzione della guida in Apron per un periodo continuativo compreso tra i 3 ed i 12 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresh training erogato da un ADE (Airside Driving Expert) come indicato al paragrafo ADDESTRAMENTO PRATICO E REFRESH TRAINING.

2.5.44 Nel caso di interruzione alla guida in Apron per un periodo superiore a 12 mesi, la validità dell'ADC decade e dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida in Apron, incluso l'esame. [È responsabilità del Datore di Lavoro monitorare ed intercettare l'eventuale assenza superiore a 12 mesi, provvedendo alla riconsegna della patente presso gli uffici del Tesseramento-ADR](#)

2.5.45 È responsabilità del datore di lavoro della Società/Ente che ha richiesto l'abilitazione alla guida in Apron verificare la durata dell'interruzione dell'attività di guida in Airside e, se necessario, provvedere ad eventuali refresh training o alla ripetizione del normale iter come per il primo rilascio.

VALIDITÀ DELLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

2.5.46 L'abilitazione alla guida in Area di Manovra (ADC di tipo M) ha una validità di 48 mesi, ed è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade). E' inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro 24 mesi dalla data di rilascio dell'Attestato Teorico ADC/M (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza dell'abilitazione).

2.5.47 Nel caso di interruzione della guida in Area di Manovra per un periodo continuativo compreso tra i 3 e i 12 mesi è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training par. ADDESTRAMENTO CON ASSESSMENT PRATICO e REFRESHER TRAINING.

Nel caso di interruzione della guida per un periodo superiore a 12 mesi deve essere ripetuto l'intero iter di qualifica.

2.5.48 Nel caso di interruzione della guida in Area di Manovra per un periodo continuativo compreso tra i 3 e i 12 mesi è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training con le seguenti modalità:

- nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 3 mesi e 6 mesi: 5 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e un assessment;
- nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 6 mesi e 12 mesi: 10 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e un assessment.

Nel caso di interruzione della guida per un periodo superiore a 12 mesi devono essere effettuati 15 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e assessment finale. In tal caso dovrà essere conseguita una nuova ADC ripetendo l'esame teorico previsto per il primo rilascio. Sarà cura di ADR, VVF o ENAV presentare domanda di accesso all'esame all'ufficio tesseramento dichiarando l'avvenuta esecuzione di affiancamento, refresh teorico e assessment. Al superamento dell'esame la patente sarà riemessa con una scadenza a 48 mesi, come nel caso di un primo rilascio.

2.5.49 Qualora si fosse in possesso dell'ADC di tipo M e non vi fosse più necessità di guidare in Area di Manovra, sarà responsabilità della Società/Ente di appartenenza riconsegnare l'abilitazione. Verrà ristampata un'abilitazione di tipo A, mantenendo la stessa scadenza di quella di tipo M.

RECURRENT TRAINING ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

- 2.5.50 Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate a partire dal 01/07/2021 è necessaria l'effettuazione, entro 24 mesi dalla data di rilascio dell'Attestato Teorico ADC/A, di un corso teorico di recurrent on-line. Il corso può essere svolto a partire da 3 mesi prima della scadenza dell'Attestato Teorico ADC/A (senza alterare la scadenza dell'abilitazione), è erogato in modalità e-learning, e può essere acquistato da Aziende/Enti/Amministrazioni che dovranno poi provvedere all'iscrizione del proprio personale. I corrispettivi e le modalità di acquisto, iscrizione e fruizione sono riportate sul sito www.adr.it.
- 2.5.51 Per l'accesso al corso di recurrent training, l'Azienda/Ente/Amministrazione, nell'assegnare il corso al candidato, dichiarerà, tramite la piattaforma e-learning: 1) di garantire l'identità del partecipante 2) di garantire che il partecipante sia stato formato alla conduzione dei mezzi che è autorizzato a utilizzare 3) di garantire che il partecipante abbia guidato senza evidenziare carenze di formazione 4) di garantire che in caso di interruzione della guida compresa tra i 3 ed i 12 mesi continuativi, il partecipante sia stato sottoposto a refresh training secondo le modalità indicate nella presente DDS.
- 2.5.52 Alla fine del corso è previsto un test finale di apprendimento. In caso di mancato superamento del test, il candidato può ripetere la prova dopo 3 giorni ed entro 14 giorni dall'effettuazione del primo tentativo. Per il recurrent training intermedio (entro 24 mesi dalla data di emissione/rinnovo, per abilitazioni emesse dal 07/01/2021), in caso di due insuccessi o di mancata effettuazione del corso, l'abilitazione viene revocata ed è necessario richiedere una nuova abilitazione con le stesse modalità del primo rilascio.

RECURRENT TRAINING ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

- 2.5.53 Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate a partire dal 01/07/2021 è necessaria l'effettuazione, entro 24 mesi dalla data di rilascio dell'Attestato Teorico ADC/M, di un corso teorico di recurrent training tenuto da un istruttore ADC-M ADR con superamento del test finale. Il corso può essere svolto a partire da 3 mesi prima della scadenza dei 24 mesi mantenendo invariata la scadenza dell'abilitazione. L'attività deve essere registrata in documenti nei quali siano riportati: nome e cognome del formatore, nome e cognome del personale formato, data di esecuzione e completamento del recurrent training. Una copia di tali documenti deve essere custodita a cura e responsabilità dell'azienda/Ente/amministrazione.
- 2.5.54 Il corso teorico comprende argomenti relativi sia all'ADC-A che all'ADC-M, per una durata complessiva di circa 4h. Al termine del corso è prevista una dichiarazione di continuità lavorativa con un proficiency check teorico-pratico registrato su form standard fornito da ADR. In caso di mancato superamento del proficiency check, il candidato potrà ripeterlo dopo 3 giorni ed entro 14 giorni dall'effettuazione del primo tentativo.

In caso di ulteriore insuccesso, prima di ripetere la prova il candidato dovrà effettuare 5 giorni di affiancamento, comprese 4h di refresh teorico.

2.5.55 Il corso teorico e il proficiency check sono effettuati rispettivamente da:

- istruttori ADC-M ADR e ADE-M ADR: per il personale di ADR.
- istruttori ADC-M ADR/ENAV qualificati da ADR e ADE-M ENAV qualificati da ADR: per il personale di ENAV e di Technosky;
- istruttori ADC-M ADR e ADE-M VVF qualificati da ADR: per il personale di VVF;

2.5.56 Il recurrent training previsto per l'ADC di tipo M supera il recurrent training previsto per l'ADC di tipo A, che non deve quindi essere effettuato.

RINNOVO ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.57 Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Apron, la Società/Ente richiedente, entro la scadenza dell'ADC, dovrà:

- a. Presentare una copia fronte/retro della patente di guida in corso di validità del titolare dell'ADC;
- b. presentare l'attestazione del completamento di un corso di recurrent training, con le modalità indicate alla sezione Recurrent Training ADC A, svolto nei 3 mesi precedenti alla richiesta;
- c. Presentare l'attestato in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio) del corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2, Airside Safety.

Il candidato deve poi superare l'esame teorico con le stesse modalità del primo rilascio.

Nel caso non venga superato l'esame entro il secondo tentativo o la richiesta di rinnovo non venga presentata entro la scadenza dell'ADC, deve essere ripetuto per intero l'iter di primo rilascio.

RINNOVO ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

2.5.58 Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Airside, la Società/Ente richiedente, entro la scadenza dell'ADC-M, dovrà presentare all'Ufficio Tesseramento ADR l'apposito modulo di rinnovo dell'abilitazione alla guida in Area di Manovra (disponibile sul sito www.adr.it) certificando:

- a. l'avvenuto recurrent training a 24 mesi (corso teorico e proficiency check).

- b. l'avvenuta esecuzione di un corso teorico e di un proficiency check teorico-pratico, svolti nei 3 mesi precedenti alla richiesta, effettuati con le stesse modalità del recurrent training previsto a 24 mesi.

Il candidato deve poi superare l'esame teorico con le stesse modalità del primo rilascio.

Nel caso non venga superato l'esame entro il secondo tentativo o la richiesta di rinnovo non venga presentata entro la scadenza dell'ADC di tipo M, deve essere ripetuto un affiancamento di 10 giorni, comprese 4 ore di refresh teorico.

ESTENSIONE ADC-A AD ALTRO SCALO

- 2.5.59 Disponendo di una ADC/A e una formazione in corso di validità, per ottenere la medesima abilitazione presso l'altro scalo è sufficiente effettuare l'addestramento pratico secondo le modalità previste nello scalo di richiesta e presentare la relativa documentazione all'Ufficio tesseramento dello scalo in questione.
- 2.5.60 Al fine di allineare le scadenze di entrambe le patenti, la nuova ADC/A, ha la medesima scadenza della prima ADC/A.
- 2.5.61 CAMBIO AZIENDA In caso di cambio azienda di operatori in possesso di una ADC-A in corso di validità, la Società ricevente deve acquisire l'attestato di formazione teorica e far effettuare il refresher training pratico previsto per lo scalo di riferimento (a cura di ADE ADR o proprio ADE se disponibile). Nell'eventualità non sia disponibile documentazione relativa alla formazione teorica (iniziale e/o recurrent), l'operatore deve effettuare nuovamente la formazione recurrent sulla piattaforma e-learning.

REMEDIAL TRAINING ADC-A

- 2.5.62 Il Safety & Compliance Monitoring Manager può identificare interventi correttivi di formazione del personale operativo in base alle risultanze del sistema di Gestione della sicurezza, alle evidenze oggettive registrate nell'ambito delle attività ispettive, audit e/o rapporti di investigazione.

Le esigenze formative individuate e/o necessità contingenti di remedial training ADC-A verranno erogate direttamente da istruttori qualificati ADR.

Il remedial training deve prevedere il seguente syllabus:

Descrizione degli argomenti	Teoria	Pratica	Assessment
<ul style="list-style-type: none"> - Normativa di riferimento - Regole generali e limiti di velocità - Regole di guida e focus sulle mancate precedenza - Viabilità veicolare - Segnaletica - Rischi connessi all'attività di guida in Airside - Situational awareness 	2h	1h + follow up a tre mesi, focus su <ul style="list-style-type: none"> - Viabilità dove si sono registrati eventi significativi di mancate precedenza a velivoli/mezzi - Percezione dell'evento da parte dell'operatore destinatario del remedial 	SI

2.6 OBBLIGHI DEL CONDUCENTE

La presente sezione stabilisce le regole principali di circolazione in Airside, la cui conoscenza tra l'altro è fondamentale al fine di ottenere l'abilitazione alla guida in Airside ADC, ed è rivolto a tutti coloro i quali debbano mettersi alla guida di un veicolo in area Airside.

Il presente documento non descrive la tipologia di segnaletica orizzontale e verticale dello scalo e le definizioni delle aree. Tali definizioni sono contenute nei volumi obbligatori di formazione. È obbligo delle Società pubbliche e private che operano all'interno dell'Airside addestrare i conducenti secondo quanto stabilito alla sessione abilitazione alla guida del presente documento.

È fatto obbligo a tutti coloro che guidano nell'area Airside di attenersi scrupolosamente a quanto prescritto nella presente sezione.

2.6.1 [In Airside valgono le regole di circolazione ed i requisiti applicabili previsti dal Codice della Strada, salvo eventuali specificità esplicitamente evidenziate nel presente volume.](#) Si ricorda, pertanto, che la responsabilità della condotta del veicolo è in capo al conducente.

2.6.2 La circolazione con ciclomotore, motociclo, e biciclette in Airside è vietata.

2.6.3 Vigè il divieto di accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati.

2.6.4 Il conducente dovrà attenersi agli obblighi di segnalazione, Volume 1 delle Disposizioni di Safety.

2.6.5 Il conducente prima di mettersi alla guida del veicolo ha la responsabilità di verificare che sia qualificato per l'utilizzo del mezzo, ne conosca quindi il corretto funzionamento, e che il veicolo stesso sia idoneo alle operazioni che si vadano ad effettuare.

2.6.6 Bevande alcoliche e sostanze stupefacenti: è vietato mettersi alla guida di un veicolo in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.

2.6.7 Il conducente, prima di mettersi alla guida di un veicolo, ha l'obbligo di verificare l'efficienza del veicolo e del suo rimorchio, a livello generale e quindi controllare:

- I freni e gli altri sistemi di arresto;
- le ruote/pneumatici;
- luci anteriori, posteriori e d'ingombro;
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergicristallo/i;
- gli specchietti retrovisori;
- la presenza di carburante sufficiente;
- l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo;

- l'efficienza dei dispositivi di bloccaggio dei carichi ove presenti;
- la presenza e la validità del permesso di accesso in Airside.

2.6.8 Il conducente ha l'obbligo di accertare che il veicolo e il proprio non generi FOD (parti e/o Materiali che rilasciati su veicolari/taxiway, potrebbero danneggiare altri mezzi/Aeromobili) e che non presenti perdite di idrocarburi.

2.6.9 I conducenti abilitati alla conduzione di veicoli in Airside hanno titolo di utilizzare e condurre i soli mezzi, materiale rotabile trainato o mezzi motorizzati, di proprietà delle società di appartenenza intestataria dell'ACA, e secondo le disposizioni e procedure impartite dalla società stessa, fatti salvi eventuali accordi tra società, esclusivamente a carattere temporaneo, che devono però essere formalizzati e comunicati preventivamente alla Direzione Aeroportuale Lazio, agli Enti di Stato e ad ADR. È pertanto vietato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

2.6.10 I veicoli, per circolare in Airside, devono essere muniti di ACA e, ove previsto, di LPM, entrambi sempre esposti sul veicolo.

2.6.11 I conducenti devono utilizzare i veicoli in maniera tale da non porre intralcio alla circolazione ed all'operatività aeroportuale nel suo complesso, e nel pieno rispetto di tutte le procedure, emanate da ADR, dalla Direzione Aeroportuale Lazio e da ogni altra competente autorità.

2.6.12 La circolazione in Airside è autorizzata per i soli fini di servizio/operativi. È, pertanto, vietato lo spostamento dei veicoli per ragioni che non siano strettamente collegati alla propria mansione.

2.6.13 I Passeggeri possono essere trasportati solo con veicoli adibiti a tale scopo, salvo ipotesi eccezionali di trasporto effettuato dal personale delle società di assistenza passeggeri, con autovetture allo stesso assegnate nei casi di:

- imbarco ultimo passeggero;
- trasporto minore non accompagnato;
- trasporto di membro dell'equipaggio necessario per l'inizio delle operazioni di partenza.

2.6.14 È consentito il trasporto del passeggero alla postazione di controllo del bagaglio da stiva, ai fini esclusivi dell'effettuazione dell'apertura del relativo bagaglio sottoposto a controllo, al solo personale di ADR Security, ovvero al personale di società cui quest'ultima abbia appaltato il medesimo servizio.

2.6.15 È obbligo del conducente non lasciare i veicoli in zone di divieto di sosta. I veicoli devono essere lasciati nelle zone contraddistinte da apposita segnaletica orizzontale.

2.6.16 I veicoli lasciati in zone di divieto di sosta, saranno rimossi secondo le procedure previste nel presente documento nel capitolo specifico.

2.6.17 Durante la sosta dei veicoli è sempre obbligatorio inserire la marcia ed il freno di parcheggio. L'obbligo di apposizione del freno di parcheggio è necessario ai fini della sicurezza delle operazioni anche per la presenza di pendenza longitudinale e/o trasversale della pavimentazione delle piazzole.

2.6.18 Il conducente, qualora non sia munito dell'ADC di tipo "M" o non abbia le dotazioni richieste per l'accesso in Area di Manovra, e debba accedere in area di manovra, è obbligato a richiedere ad ADR/SOC Sicurezza Operativa l'accompagnamento/scorta del suo veicolo al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo.

2.6.19 In Area di Manovra, il conducente del veicolo che segue la scorta dovrà mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattare telefonicamente o con altro mezzo di comunicazione efficiente, lo scortante.

2.6.20 È vietato circolare con le portiere aperte.

2.6.21 I veicoli elevabili (nastro bagagli, scala passeggeri, elevatore disabili, cargo loader, ecc.) non sono autorizzati a circolare con piattaforma elevata. È consentito il sollevamento delle piattaforme mobili solamente dopo aver raggiunto la corretta posizione di accosto all'aeromobile.

2.6.22 I conducenti alla guida e i passeggeri del veicolo,, in accordo a quanto previsto dal Codice della Strada:

- hanno l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia, fatto salvo i casi in cui il mezzo non ne sia dotato per le funzioni di omologazione;
- **DISTURBI E DISTRAZIONI ALLA GUIDA:** inoltre i conducenti durante la guida non devono essere impegnati in attività differenti da quelle essenziali previste dall'attività operativa che stanno eseguendo, in modo da evitare una diminuzione di attenzione, capacità di giudizio e/o ridurre la situational awareness.

In particolare, durante la guida, i conducenti:

- Non sono autorizzati all'utilizzo del cellulare, eccetto sincronizzazione attiva Bluetooth con sistemi installati sul mezzo/auricolari, o auricolari connessi via filo;
- Non sono autorizzati alla scrittura su cellulari o su qualsiasi altro strumento;
- Non sono autorizzati ad ascoltare musica o vedere video;

- Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire attività che richiedano di abbassare il volume della radio;
- Non sono autorizzati ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all'attività operativa in esecuzione) con i passeggeri a bordo,
- Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all'attività operativa in esecuzione) alla radio.

Inoltre, le cabine dei mezzi non devono contenere oggetti o elementi che possano distrarre il conducente dalla guida.

2.6.23 Qualora muniti di abilitazione alla guida ADC di tipo M, per accedere all'area di manovra e alle aree verdi comprese nelle strip di pista e delle taxiway, sia dall'area di Apron che dalla viabilità perimetrale, è obbligatorio richiedere l'autorizzazione alla TWR. L'ingresso all'area di manovra è consentito solo attraverso le vie di rullaggio avendo cura di rispettare la segnaletica orizzontale e di mantenere il contatto continuo con la torre di controllo che deve autorizzare ogni ingresso. L'accesso all'area di manovra e alle aree verdi comprese delle strip di pista e delle taxiway, dalla viabilità perimetrale è consentito solo al personale ADR/SOC per ragioni operative e deve essere preventivamente coordinato con la Torre di Controllo. I veicoli autorizzati ad interessare le piste di volo dell'Aeroporto di Ciampino sono i Vigili del Fuoco e il personale ADR adibito alle ispezioni e controlli di manutenzione.

2.6.24 È vietato transitare tra una vettura del follow-me e il trattore adibito alla manovra di push/traino dell'aeromobile.

2.6.25 Nelle piazzole caratterizzate da viabilità veicolare fronte stand, che richiedono la temporanea invasione da parte dell'operatore della corsia stessa durante l'attività di marshalling per l'ingresso dell'aeromobile, la vettura della Sicurezza Operativa ADR sarà posizionata in senso trasversale alla corsia veicolare occupata e/o entrambe se necessario. Ciò avviene per il tempo strettamente necessario al completamento del marshalling, in maniera tale da segnalare l'attività in atto, costituire ostacolo alla viabilità e indurre all'arresto l'eventuale traffico veicolare che sopraggiunge. È vietato superare la vettura della Sicurezza Operativa ADR posizionata in tal modo.

2.6.26 È vietato procedere alla guida con gli abbaglianti accesi fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario come ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli/aeromobili.

2.6.27 È fatto obbligo ai veicoli circolanti nelle aree di movimento di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.

2.6.28 Qualora muniti di abilitazione alla guida ADC di tipo M, per accedere all'Area di Manovra e alle aree verdi comprese nelle strip di pista e delle taxiway, sia dall'area di Apron che dalla viabilità perimetrale, è obbligatorio richiedere l'autorizzazione alla TWR. L'accesso alle suddette aree è consentito solo al personale ADR SOC, CIM, PSO al personale Techno Sky e al Distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco (questi ultimi solo per la gestione di emergenze o per addestramento/esercitazioni).

2.6.29 Nel contatto radio con la Torre di Controllo deve sempre essere adottata la terminologia prevista dal Regolamento UE n.923/2012 e s.m.i. - SERA, Sezione 14 riportata nel manuale di radiotelefonìa messo a disposizione da ADR.

Le comunicazioni con ENAV-TWR avvengono in lingua italiana.

2.6.30 Se un veicolo è stato coinvolto in un evento che ha portato al danneggiamento di un aeromobile o di un'infrastruttura aeroportuale, o in un evento con potenziali impatti sulla safety delle operazioni, lo stesso dovrà essere parcheggiato in posizione di sicurezza, qualora possibile la sua movimentazione, e sottoposto allo stato di fermo immediato per precluderne l'utilizzo e consentire le opportune investigazioni di safety propedeutiche alle successive attività manutentive.

CIRCOLAZIONE SULLA VIA PERIMETRALE

2.6.31 La Strada Perimetrale è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi di servizio il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron ADC di tipo A. La strada perimetrale permette di accostare tutte le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra.

2.6.32 La circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio, fermo restando le correnti disposizioni di security relative al permesso aeroportuale.

2.6.33 I conducenti che accedono alla strada perimetrale devono conoscere i contenuti del Volume 1 "Abilitazione alla guida in Apron", del manuale Guida in Airside reso disponibile da ADR.

CIRCOLAZIONE CON SCORTA IN AIRSIDE

2.6.34 Preliminarmente all'avvio della scorta:

- lo scortato deve obbligatoriamente verificare l'efficienza del proprio veicolo, come riportato al punto 2.6.7;
- lo scortante deve effettuare un briefing allo scortato, affinché operi il veicolo conformemente alle istruzioni fornite.

2.6.35 Il conducente del veicolo che segue la scorta dovrà mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattarlo telefonicamente o con altro mezzo di comunicazione efficiente.

2.6.36 Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP).

[2.6.37](#) Particolare attenzione dovrà essere prestata nei casi in cui sia necessario la scorta di due o più veicoli (convoglio) all'interno dell'Apron. In particolare, nel caso di accesso in area di manovra di un convoglio, la scorta sarà effettuata da due mezzi della Sicurezza Operativa, uno all'inizio e uno alla fine del convoglio in modo da consentire il monitoraggio di tutti i veicoli scortati e garantire che gli stessi rispettino le istruzioni della Torre di Controllo.

DISTANZE DI SICUREZZA

2.6.38 È obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.

2.6.39 A seguito del passaggio di un aeromobile (dietro A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilanes mantenendosi ad una distanza di sicurezza dall'aeromobile pari ad almeno 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile, quale delle due è maggiore.

2.6.40 Con un aeromobile in avvicinamento (davanti A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilane mantenendo una distanza dall'aeromobile superiore a 100 metri.

SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

2.6.41 Il conducente ha l'obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, prescritta dalla normativa europea Regolamento UE 139/14, quella nazionale (circolare ENAC APT 24) e riportata nei manuali di formazione ADR implementati ai fini addestrativi.

2.6.42 Tutti i veicoli devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali seguendo esclusivamente la viabilità veicolare all'uopo predisposta e munita dell'apposita segnaletica orizzontale e, ove presente, di quella verticale. È vietato, pertanto, attraversare i piazzali aeromobili alla guida del proprio veicolo.

2.6.43 Il mancato rispetto delle indicazioni della segnaletica orizzontale e verticale è una grave violazione delle regole di circolazione in Airside che può causare danni ingenti e provocare vittime. Il conducente è tenuto, pertanto, ad osservare i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale o nelle relative norme del presente documento e/o del Codice della Strada.

2.6.44 È severamente vietato percorrere le vie di rullaggio al pari di un aeromobile fatta eccezione per:

- i veicoli operativi di ADR,
- i veicoli della manutenzione di ADR,
- i veicoli ENAC,

che sono in condizioni di intervento, con luce lampeggiante gialla accesa.

I veicoli sopra riportati hanno l'obbligo di mantenere la separazione con il traffico aeromobili e il contatto con la Torre di Controllo.

2.6.45 Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli.

PRECEDENZE

2.6.46 Il conducente che uscendo dalle piazzole di sosta si immette sulla viabilità veicolare deve dare la precedenza ai veicoli circolanti su quest'ultima.

2.6.47 Il conducente deve dare la precedenza secondo la priorità indicata dalla tabella che segue:

PRIORITÀ LE PRECEDENZE

1	- Aeromobili in rullaggio o in procinto di rullare (luci anticollisione accese). - Follow-me con aeromobile al seguito. - Aeromobili in pushback o trainati (i veicoli che effettuano operazioni di pushback e/o towing dovranno dare la precedenza al follow-me con aeromobile al seguito, a meno che diversamente coordinato con lo stesso e/o con ENAV-TWR).
2	- Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa).
3	- Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa).
4	- Mezzi neve durante le attività di sgombrò neve/sghiacciamento infrastrutture)

In Area di Manovra devono essere obbligatoriamente rispettate le istruzioni comunicate da ENAV-TWR.

2.6.48 Nel caso in cui la segnaletica non fornisca priorità sulla precedenza, il conducente deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati nella seguente tabella:

TIPO DI MEZZO

A. Mezzi di rifornimento aeromobili³

B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo⁴

C. Attrezzature per la movimentazione dei bagagli, posta e merci⁵

2.6.49 Tra i mezzi operativi di soccorso aventi una luce lampeggiante blu e/o gialla in funzione sono compresi i mezzi di soccorso sanitario, quelli antincendio, le vetture della Polizia e i mezzi operativi.

2.6.50 I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

LIMITI DI VELOCITÀ

2.6.51 In area Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

È vietato superare il limite di velocità consentito.

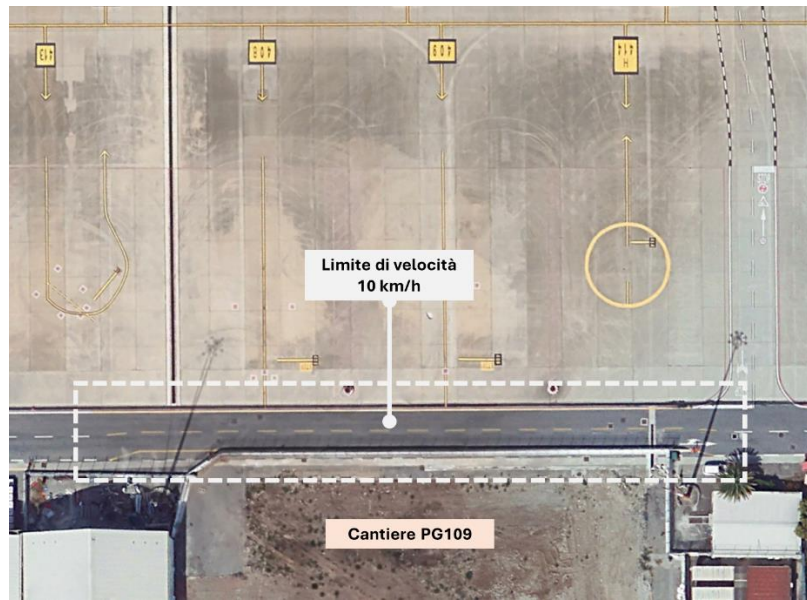
Area	Limite di velocità
All'interno delle aree gestione bagagli	5 Km/h
All'interno delle aree stoccaggio ULD	5 Km/h
Viabilità veicolare	30 km/h o inferiore, ove previsto.
Strada perimetrale	30 Km/h
Piazzale/Apron	30 km/h, in apron, al di fuori degli stand. A passo d'uomo , all'interno dell'ERA/ASA
Aree di cantiere in Airside	10 km/h in prossimità dei cantieri

³ Mezzo pesante per trasporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).

⁴ Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).

⁵ Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

NOTA: Lungo la strada perimetrale adiacente al cantiere dell'hangar PG109 (riferimento planimetrico a seguire), il limite di velocità consentito è pari a 10 km/h. Il tratto di strada perimetrale interessato dalla presente limitazione è segnalato da opportuna segnaletica orizzontale di colore giallo e segnaletica verticale indicate il limite di velocità di 10 km/h.



- 2.6.52 I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati.
- 2.6.53 I movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.
- 2.6.54 La velocità, fermi restando i limiti, non dovrà mai essere superiore a quanto ritenuto ragionevole e prudente, in rapporto alle condizioni di traffico e meteorologiche esistenti in quel momento. Nessuna esigenza di carattere operativo può legittimare il superamento dei limiti di velocità indicati.
- 2.6.55 Velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, possono essere prescritte tramite apposita segnaletica.

TRASPORTO DI CARICHI E TRAINI

2.6.56 Il conducente, in caso di trasporto di carichi sul proprio veicolo e/o rimorchio (bagagli, ULD, pallett ecc.), deve accertarsi del loro corretto posizionamento e fissaggio.

2.6.57 È vietato transitare con carichi sporgenti che non siano appositamente ancorati al mezzo e ivi segnalati. I bagagli e le merci sui carrelli devono essere, pertanto, caricati in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare. Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro e le reti/teli abbassati;

2.6.58 È vietato l'utilizzo della plastica e nastri adesivi, per bloccare il carico bordo dei carrelli bagagli/merci.

2.6.59 Circa la portata massima è obbligatorio attenersi a quanto previsto da manuale IATA.

2.6.60 In condizioni di carico, è possibile trainare:

- massimo n°5 carrelli standard;
- massimo n°4 carrelli dolly/ULD;
- massimo n°3 carrelli dolly/pallett;

In caso di carrelli vuoti è possibile trainare fino a un massimo di 5 carrelli.

2.6.61 È vietato trainare più di n.3 carrelli all'interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli.

VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE

2.6.62 In Apron, qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla Società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio Responsabile e al CEA-ADR ed attivarsi per una rimozione in sicurezza.

2.6.63 In Area di Manovra, in caso di avaria del mezzo, che ne impedisca il movimento, il conducente ha l'obbligo di:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- riportare immediatamente a TWR utilizzando la radio (frequenza UHF 418.3 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario a ENAV-TWR e ADR/SOC Sicurezza Operativa.

2.6.64 In Area di Manovra, in caso di incertezza sulla propria posizione, il conducente ha l'obbligo di:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- riportare immediatamente a ENAV-TWR comunicando l'ultima posizione riportata/conosciuta, utilizzando la radio (frequenza UHF 418.3 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attendere il Follow-me ADR che fornirà la guida necessaria.

2.6.65 Obbligo per tutti gli Handler/Società Operanti in Airside ad avere un servizio di pronto intervento proporzionale al numero di mezzi disponibili.

AVARIA RADIO

2.6.66 Il conducente del veicolo che opera in Area di Manovra e si trova in una situazione di avaria radio dovrà:

- liberare al più presto l'Area di Manovra (evitando possibilmente percorsi destinati agli aeromobili) ponendo particolare attenzione al traffico in atto
- comunicare ad ENAV-TWR con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'Area di manovra

2.7 LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI

- 2.7.1 L'autoveicolare fronte piazzole 200 è dedicata esclusivamente al passaggio dei mezzi destinati all'assistenza degli aeromobili posizionati sulle due piazzole 201 e 202 e agli autobus passeggeri diretti ai gate A1, A2, A3 e A4 per le operazioni di imbarco e i veicoli autorizzati ad accedere nelle aree tecniche prospicienti l'aerostazione. Tale autoveicolare è contraddistinta dalla segnaletica orizzontale "solo autorizzati".
- 2.7.2 L'autoveicolare fronte terminal di Aviazione Generale è dedicata esclusivamente al passaggio dei mezzi destinati all'assistenza dei passeggeri per le operazioni di imbarco e sbarco. Tale autoveicolare è contraddistinta dalla segnaletica orizzontale "solo autorizzati".

2.8 CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO

PUNTI DELL'ADC E RILEVAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.8.1 Presso lo Scalo di Ciampino è istituito un sistema sanzionatorio accessorio basato sulla decurtazione dei punti dell'Airside Driving Certificate (ADC).

2.8.2 Punti dell'Airside Driving Certificate

- 1) Le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno una dotazione iniziale di cinque punti;
- 2) I punti dell'Airside Driving Certificate possono essere decurtati in funzione dell'infrazione commessa, sulla base della tabella di seguito riportata:

Infrazione commessa	Punti
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra privi di abilitazione e/o con mezzo non abilitato	5
Mancato rispetto delle regole di precedenza secondo la seguente priorità:	
1 - aeromobili, anche se in pushback o trainati	3
2 - veicoli di emergenza con luce lampeggiante blu accesa	
3 - automezzo ADR con luce lampeggiante gialla accesa	
4 - mezzi neve durante le attività di sgombero	
Fumo durante la guida	2
Guida pericolosa in airside (manovre azzardate, superamento limiti di velocità, etc)	3
Utilizzo del telefono cellulare durante la guida senza auricolari/bluetooth	2
Mancato rispetto della segnaletica veicolare	2
Guida in airside con formazione obbligatoria ADC-A non in corso di validità	2
Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti	1
Mancato rispetto degli altri obblighi/divieti del conducente ⁽¹⁾	1

(1) nel caso in cui i punti decurtabili per l'infrazione non sono esplicitati in tabella

Nota: il ritiro della patente di guida personale, per guida sotto effetto di alcool o sostanze psicotrope, riscontrata dagli Enti di stato preposti, secondo le normative vigenti, comporta di conseguenza la decadenza della patente ADC/A – ADC/M.

- 3) all'esaurimento dei punti in dotazione, l'abilitazione verrà revocata e potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.
- 4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui al precedente punto 2, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o provochi un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revocherà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso; al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.
- 5) In caso di guida con ADC scaduta da un periodo inferiore o uguale a 60 giorni, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 60 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.
- 6) In caso di guida con ADC scaduta da più di 60 giorni, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 120 giorni dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.
- 7) In caso di guida senza aver mai conseguito l'ADC (ad esclusione della guida durante l'addestramento pratico previsto per il conseguimento dell'ADC), questa potrà essere conseguita, con le modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 365 giorni dalla data di accertamento della violazione. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.

2.8.3 Sono preposti alla vigilanza e controllo del rispetto delle norme sulla circolazione veicolare in aeroporto i seguenti soggetti:

- a. Polizia di Stato;
- b. Comando Compagnia Carabinieri;
- c. Guardia di Finanza;
- d. Personale ADR-OAP-SOC Sicurezza Operativa.

CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.8.4 Il personale di ADR/SOC Sicurezza Operativa che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione contesta la violazione del presente documento. Eventuali comportamenti lesivi delle normative sulla sicurezza sul lavoro che venissero rilevati (quali ad esempio il mancato / scorretto utilizzo delle cinture di sicurezza), verranno segnalati al Datore di Lavoro per le opportune azioni di sua competenza.

2.8.5 Il personale degli Enti di Stato che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione:

- Contesta la violazione delle regole riportate nel presente documento;
- Invia la versione elettronica della contestazione al Post Holder Area di Movimento;

PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL'ADC

2.8.6 Il Gestore Aeroportuale ADR, sulla base del verbale di contestazione ricevuto da ADR-OPR-SOC o dagli Enti di Stato, applica il processo di decurtazione punti dall'Airside Driving Certificate, in conformità a quanto previsto dal presente Documento e:

- registra a sistema la decurtazione dei punti dalla ADC;
- registra a sistema l'eventuale revoca dell'ADC;
- comunica il provvedimento di decurtazione e/o revoca dell'ADC al Datore di lavoro del trasgressore, Enti di Stato ed ENAC, per l'eventuale applicazione della sanzione amministrativa.

2.8.7 Il Datore di lavoro del trasgressore ha l'obbligo di:

- comunicare il provvedimento al dipendente che ha commesso l'infrazione;
- nel caso di revoca dell'ADC, consegnare l'abilitazione alla guida all'Ufficio Tesseramento ADR entro 10gg dalla ricezione della comunicazione.

APPLICAZIONE DELLA SANZIONE AMMINISTRATIVA

2.8.8 ENAC, sulla base della comunicazione ricevuta dagli Enti di Stato, dal personale ispettivo o da ADR-OPR-SCZ-Security Manager:

- Applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 1174 del Codice della Navigazione;
- Comunica la sanzione al Datore di lavoro del trasgressore.

Maggiori dettagli sull'apparato sanzionatorio sono specificati nel Regolamento di scalo.