



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 2 – Circolazione in Airside

Registro Revisioni Volume 2	4
Approvazione Del Documento	6
2.1. GENERALITA'	7
2.2. OBBLIGHI IN CAPO AGLI UTILIZZATORI/INTESTATARI DELL'ACA DEI VEICOLI/RIMORCHI	7
• Disposizioni generali	7
2.3. DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI.....	10
• Identificazione del veicolo ed equipaggiamenti obbligatori	13
• Luce ostacolo e altri equipaggiamenti luminosi.....	17
• Apparati di comunicazione e localizzazione	19
• Mappe	20
2.4. REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI.	22
• Manutenzione in Apron:.....	22
• Programma di Manutenzione Mezzi/Equipaggiamenti:.....	22
• Manuali di Manutenzione:.....	23
• Magazzino:	23
• Attrezzature di Manutenzione o Attrezzature Utilizzate:.....	24
• Cassette Attrezzi:.....	25
• Parti di Ricambio:	25
• Ambienti di Lavoro:.....	25
• Personale Esecutore:	26
• Registrazioni:	27
• Subappalto:	27
2.5. ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE.....	28
• Formazione per l'abilitazione	30
• Abilitazione alla guida in apron.....	34
• Scorta.....	35
• Eccezione alla guida in apron	37
• Abilitazione alla guida in Area di Manovra	37
• Validità dell'abilitazione alla guida in Apron	39
• Validità dell'abilitazione alla guida in Area di Manovra.....	40
• Recurrent training abilitazione alla guida in Apron	41
• Recurrent training abilitazione alla guida in Area di Manovra	41
• Rinnovo abilitazione alla guida in Apron	42
• Rinnovo abilitazione alla guida in Area di Manovra	43

•	Estensione adc-a ad altro scalo	44
•	Cambio azienda	44
•	Remedial Training ADC-A ed M	45
2.6.	OBBLIGHI DEL CONDUCENTE	46
•	Regole di guida in area di Manovra	49
•	Regole di utilizzo trasmitter	50
•	circolazione sulla via perimetrale	52
•	Distanze di sicurezza	52
•	Sottopassi – veicoli alti o elevabili	53
•	Segnaletica orizzontale e verticale	54
•	Precedenze	55
•	Limiti di velocità	58
•	Trasporto di carichi e traini	58
•	Veicolo in avaria o indecisione sulla propria posizione	60
•	Avaria radio	61
2.7.	CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO	62
•	PUNTI DELL'ADC E RILEVAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE ...	62
•	CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE	64
•	PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL'ADC	66
•	PROCEDURA DI RIMOZIONE VEICOLI, RIMORCHI ED EQUIPAGGIAMENTI	67

REGISTRO REVISIONI VOLUME 2

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	01/03/2019	21/03/2019	Intero Volume	/	- Prima emissione
1	01/11/2020	01/12/2020	Intero Volume	/	- Introduzione Procedura E16-ACA - Introduzione LPM - Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-001/2019 - E-15-002/2019 - E-15-003/2019 - E-15-004/2020 - Aggiornamento dotazioni ed equipaggiamenti - Aggiunta disposizione sull'utilizzo del cellulare alla guida - Allineamenti a MOV16 rev. 7
2	17/06/2021	01/07/2021	Intero Volume		- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-008/2020 - E-15-001/2021R1 - 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 M in area di manovra (comunicazione TWR); - Obbligo per i datori di lavoro di mantenimento evidenza di addestramento specifico sui mezzi; - Altre modifiche minori.
3	25/10/2021	01/11/2021	2.5		- Integrazione Disposizione di Safety: - E-15-007/2021 - Aggiornamento processo rilascio ADC - Addestramento pratico, iniziale e refresher erogato tramite A.D.E.
4	01/09/2022	01/09/2022	2.5.18, 2.5.31, 2.6.18, 2.6.22		- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-008-2021 - E-15-001-2022 - E-15-008-2022
5	20/03/2023	31/03/2023	2.3.9, 2.3.11, 2.5 tutto, 2.6.11		- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-001-2023 - E-15-002-2023 - E-15-004-2023 e - revisione ADC-M
6	26/02/2024	05/03/2024			- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-008 -2023 Rev.01 - E-15-006 – 2023

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
			2.2.3, 2.3.1, 2.3.4, 2.5.25-26, 2.5.54, 2.6.55, 2.6.56, 2.6.40, 2.6.10, 2.6.18, 2.7.2. e 2.7.4.		- E-15-007 – 2023 - E-15-009 – 2023 - Rev. Cap.2.5 - Call sign interno veicolo - Nuova tabella processo sanzionatorio - Cambio azienda - Esenzione mezzi enti di stato in Apron - Revisione procedura di scorta - Nuovo allegato 7
7	20/11/2024	28/11/2024	Tutto il documento		- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-001 - 2024 - E-15-002 - 2024 - E-15-003 - 2024 - E-15-005 – 2024 - Revisionata la procedura per l'allineamento delle responsabilità ispettive degli Enti di Stato/ENAC e per chiarire l'applicabilità del Codice della Strada su scelta del Gestore Aeroportuale. 2.3.12: Specificato quando è necessaria l'accensione delle luci 2.5.38: Specificato il processo di riconsegna patente aeroportuale in caso di assenza oltre i 12 mesi. 2.6.24: Chiarita l'interferenza tra Perimetrale e piste.
8	01/02/2026	15/02/2026			- Integrazione Disposizioni di Safety: - E-15-008 – 2025 - E-15-014 - 2025 - Applicabilità trasponder - Inserimento sezione approvazione - Deroga ENAC Language Proficiency in inglese - Correzioni minori
9	19/05/26	01/06/26	2.3.20 2.6.22		- Revisione delle dotazioni obbligatorie - Formazione in caso di revoca - Obbligatorietà utilizzo transmitter per l'accesso con mezzi in area di manovra. Regole di utilizzo
10	17/07/26	17/07/26	2.3.11 2.6.40		- Applicata specifica colorazione del tetto a scacchiera per il mezzo Type 6 – ADR SCMM circolante in Area di Manovra (conspicuous colour). - Inserita descrizione della segnaletica orizzontale degli attraversamenti di Apron Taxiway e Taxilane.

APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO

PER VERIFICA	
Safety and Compliance Monitoring Manager <i>Ivan Satriano</i>	Firma 
Training Manager <i>Roberto Spina</i>	Firma 

PER APPROVAZIONE	
Post Holder Area Movimento <i>Cristina Panniello</i>	Firma 

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 AGLI UTILIZZATORI/INTESTATARI **DELL'ACA DEI VEICOLI/RIMORCHI**

• DISPOSIZIONI GENERALI

2.2.1. Per poter accedere e circolare in Airside con i veicoli e i rimorchi necessari allo svolgimento delle attività di competenza, qualunque soggetto, sia pubblico che privato, dovrà attenersi a quanto stabilito:

- Regolamento di Scalo di Fiumicino: "Procedura per il rilascio dei lasciapassare per veicoli targati" (Allegato 6.2);
- Manuale di Aeroporto: "Rilascio dell'Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)" (Parte E sezione 16 – E-16 ACA).
- Disposizioni contenute nel presente volume 2 delle Disposizioni di Safety

2.2.2. È data facoltà agli Operatori Aeroportuali, in particolari situazioni di necessità operative ed espressamente autorizzati da ENAC Direzione Territoriale 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. È 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 in Airside 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 del Gestore e, ove previsto, l'LPM (Lasciapassare Permessi Mezzi in Airside) 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, e strutturando un processo di stampa e aggiornamento che garantisca la continua validità dell'ACA, o copia di essa, esposta. L'originale dell'ACA dovrà essere conservata obbligatoriamente all'interno dei mezzi che transitano al varco doganale in ingresso ed in uscita per i controlli previsti. In caso di indisponibilità dell'originale al controllo non sarà consentito l'accesso del mezzo in Airside.

2.2.4. I mezzi di cantiere possono essere esentati dalla richiesta del permesso di accesso (ACA e/o LPM) se rispettano i seguenti requisiti:

- accesso in Airside tramite bisarca/carrellone o similari;
- circolazione **ESCLUSIVAMENTE** nell'area circoscritta dei lavori (area di cantiere);
- entrata/uscita dall'area di cantiere esclusivamente su bisarca/carrellone o similari.

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

2.2.6. 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.

2.2.7. 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 richiedano la scorta eseguita esclusivamente da ADR-ISE in accordo alla disposizione 2.5.25.

2.2.8. NIL

2.2.9. 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.

2.2.10. ENAC e ADR, in ottemperanza al Regolamento (UE) n. 139/2014 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 di mezzi e attrezzature che operano in Airside.

2.2.11. Ogni Operatore che disponga di veicoli autorizzati dal Gestore alla circolazione in Area di Manovra dovrà comunicare al Gestore l'elenco dei mezzi per l'assegnazione dei rispettivi nominativi radio e comunicare tempestivamente ogni variazione.

2.2.12. 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	1	2	3	4	5	6	7			8	9	10A	10B	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23
Immatricolazione stradale																											
Polizza assicurativa RCT																											
OBU On Board Unit																											
Dispositivi di arresto fiamma																											
Estintore																											
Logo Aziendale e numero sociale																											
Targhetta identificativa con Logo CE																											
Costruttore, marca/modello e n° di serie																											
Apron Conspicuous colour																											
Elementi catarifrangenti																											
N.1 Luce EASA Type C																											
Numero X Luci ostacolo colore rosso																											
Lampeggiante UNECE																											
Sirena																											
Cartina piazzali / Adesivo QR-code Quick Reference																											
Cartelli informativi																											
Registro OAP-ISE Area di Manovra																											
Sigla numerica																											
Conspicuous colour																											
Barra luminosa EASA Type D																											
Transponder A-SMGCS																											
Radio fissa frequenza UHF TWR																											
Radio portatile frequenza UHF TWR/Apron																											
Telefono cellulare																											
Grid Map Aeroportuale																											
Low Visibility Procedures Chart																											

REQUISITO ↓	Mezzo /attrezzatura	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10A	10B	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23
ACA																										
Immatricolazione stradale																										
Polizza assicurativa PCT																										
OBU On Board Unit																										
Dispositivi di arresto fiamma																										
Estintore																										
Logo Aziendale e numero sociale																										
Targhetta identificativa con Logo CE																										
Costruttore, marca/modello e n° di serie																										
Apron Conspicuous colour																										
Elementi catarifrangenti																										
N. 1 Luce EASA Type C																										
Numero X Luci ostacolo colore rosso																										
Lampeggiante UNECE																										
Sirena																										
Cartina piazzali / Adesivo QR-code Quick Reference																										
Cartelli informativi																										
Registro OAP-ISE Area di Manovra																										
Sigla numerica																										
Conspicuous colour																										
Barra luminosa EASA Type D																										
Transponder A-SMGCS																										
Radio fissa frequenza UHF TWR																										
Radio portatile frequenza UHF TWR/Apron																										
Telefono cellulare																										
Grid Map Aeroportuale																										
Low Visibility Procedures Chart																										
Forklift diesel																										
Forklift elettrico																										
Generatore semovente (ASU e GPU)																										
Generatore trainato (ASU e GPU)																										
Loader cargo																										
Loader catering																										
Macchina spazzatrice																										
Nastro bagagli semovente																										
Nastro bagagli trainato																										
Piattaforma elevabile semovente																										
Rimorchi																										
Scala semovente																										
Scala trainata																										
Transporter																										
Transporter-Loader																										
Trattore elettrico																										
Trattore diesel																										
Trattore pushback con barra																										
Trattore pushback senza barra																										
Veicolo ADR ISE-SAR operativo																										
Veicolo sfalcio																										

REQUISITO ↓	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10A	10B	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23
Mezzo /attrezzatura	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10A	10B	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23
Veicolo ADR-AVL operativo	X	X	X	X	X	X	X			Y	1			X		X	X	X		X	X	X	X	X	X
Veicolo ADR-PAV operativo	X	X	X	X	X	X	X			Y	1			X		X	X	X		X	X	X	X	X	X
Veicolo ADR-PSO	X	X	X	X	X	X	X	X		X	1	X	X	X							X	X	X	X	
Veicolo Sgombero neve	X	X	X	X	X		X	X		Y	2			X						X			X	X	X
Veicolo ENAV-TECHNO SKY operativo	X	X	X	X	X	X	X	X		Y	1			X		X	X	X		X	X	X	X	X	X
Veicolo SCMM	X	X	X	X	X	X	X	X		Y	1			X		X	X	X		X	X	X	X	X	X

Nota: per veicolo sfalcio obbligatoria radio portatile sintonizzata frequenza Apron.

Nota: i requisiti 1-14 sono solo raccomandati per i mezzi degli Enti di stato che operano in autonomia esclusivamente in Apron (rif. ADR.OPS.B.080 b). Tale esenzione è correlata alla tipologia di attività eseguite e alle dotazioni standard già disponibili sui mezzi.

2.3.2. Per i veicoli non compresi tra quelli elencati nell'articolo 2.3.1, i requisiti e le dotazioni obbligatorie potranno essere richiesti al personale ADR/ISE 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/ISE in coordinamento con TWR. All'atto dell'iscrizione nel registro, ADR/ISE 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/ISE 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/ISE. L'iscrizione, riportante il codice numerico (call sign), deve essere apposta almeno sulle fiancate e sulla parte anteriore del mezzo abilitato. I caratteri dell'iscrizione devono avere

un'altezza minima di 30cm. 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 ED EQUIPAGGIAMENTI OBBLIGATORI**

2.3.5. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, azionati da un motore devono essere dotati di un dispositivo di localizzazione satellitare OBU (On Board Unit). Il dispositivo OBU dovrà essere installato in accordo a quanto previsto da procedura E-16 ACA.

2.3.6. 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).

2.3.7. 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.

2.3.8. 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 $\pm$ 0.5cm;
- il logo ed il numero sociale devono essere realizzati in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del mezzo.

2.3.9. Requisito applicabile ai mezzi con ACA emessi fino al 30/05/2026 fino alla scadenza dell'ACA stesso: I veicoli che, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi, di colore rosso e bianco, posta sulle fiancate. 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.

Le autovetture utilizzate dagli handler per l'esecuzione delle attività di marshalling potranno, su valutazione dell'handler stesso, essere dotate di una banda catarifrangente aggiuntiva, da applicare sulla parte bassa delle fiancate della vettura, riportante la scritta "MARSHALLING".

Requisito applicabile dal 01/06/2026 per i nuovi rilasci dell'ACA e per tutti i rinnovi (applicazione anticipata possibile dal 27 febbraio): I veicoli che, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati apron conspicuous color. Tale requisito è soddisfatto dall'applicazione di adesivi magnetici o pannelli magnetici su entrambi i lati del mezzo di motivo a scacchiera colore bianco e rosso, di forma anche irregolare, che coprano la massima superficie laterale utile del mezzo tale da renderlo facilmente visibile; la dimensione standard minima è di 45cm x 45cm, riducibile solo qualora la superficie disponibile sulle fiancate del mezzo sia irregolare e non permetta l'applicazione della dimensione standard minima fino a una dimensione di 15cm x 15cm.

L'idoneità del mezzo in termini di apron conspicuous color sarà approvata da personale qualificato ADR in occasione della verifica propedeutica al rilascio del permesso di accesso in Airside. ADR è a disposizione per prevalutazioni.

Le autovetture utilizzate dagli handler per l'esecuzione delle attività di marshalling potranno, su valutazione dell'handler stesso, essere dotate di una banda catarifrangente aggiuntiva, da applicare sulla parte bassa delle fiancate della vettura, riportante la scritta "MARSHALLING".

2.3.10. Requisito applicabile ai mezzi con ACA emessi fino al 30/05/2026 fino alla scadenza dell'ACA stesso: 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.

Requisito applicabile dal 01/06/2026 per i nuovi rilasci dell'ACA e per tutti i rinnovi (applicazione anticipata possibile dal 27 febbraio): 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:

- bianco per la parte anteriore;
- giallo per i laterali;
- rosso per la parte posteriore.

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.

2.3.11. 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 SCMM- Conspicuous colour Green/Blue - vettura di colore bianco con livrea adesiva verde/blu e scacchiera adesiva posizionata sul tetto (come da foto).



Le suddette specifiche colorazioni, in giallo o rosso applicate all'intero veicolo, sono esclusivamente riservate ai mezzi circolanti in Area di Manovra.

Il Conspicuous colour Type 5 potrà esser utilizzato come standard estendibile ad altri mezzi che accedono in area di manovra, qualora autorizzati.

• LUCE OSTACOLO E ALTRI EQUIPAGGIAMENTI LUMINOSI

2.3.12. Requisito applicabile ai mezzi con ACA emessi fino al 30/05/2026, fino alla scadenza dell'ACA stesso (superato poi da requisito 2.3.13): I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1 (colonna 10B), 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.

Nota 1: dove requisito è variabile, N. 1 / 2 / 4 luci ostacolo in funzione della configurazione del veicolo speciale (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 di ADR/ISE Sicurezza Operativa per conoscere la configurazione corretta.

Tali luci devono essere accese in orario notturno ed in caso di attivazione delle condizioni di bassa visibilità (LVP).

2.3.13. Requisito applicabile ai mezzi con ACA emessi fino al 30/05/2026 fino alla scadenza dell'ACA stesso per i soli mezzi in tabella riportanti la Y nella colonna 10A: I 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.

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

Requisito applicabile dal 01/06/2026 per i nuovi rilasci dell'ACA e per tutti i rinnovi per tutti i mezzi con X o Y in tabella 2.3.1 nella colonna 10A (applicazione anticipata possibile dal 27 febbraio): I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di luci gialla lampeggiante EASA di 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 le operazioni di turn around, di notte o in condizioni di bassa visibilità durante la circolazione in Apron. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo C.

Tali luci devono essere accese in orario notturno ed in caso di attivazione delle condizioni di bassa visibilità (LVP).

2.3.14. I veicoli, laddove previsto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di barra luminosa gialla lampeggiante 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.

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 nel 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.

2.3.15. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE Regulation N. 65-

2.3.16. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di sirena.-

● APPARATI DI COMUNICAZIONE E LOCALIZZAZIONE

2.3.17. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio fissa funzionante e sintonizzabile sulla frequenza Torre UHF 445.775 MHz.

2.3.18. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio portatile funzionante e sintonizzabile sulla frequenza UHF Torre/Apron. La radio portatile 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.

2.3.20. Transponder A-SMGCS: I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 transponder veicolare (transmitter) con protocollo ADS-B System e frequenza di funzionamento di 1090 MHz. Per le regole di utilizzo si veda par. 2.6.22

- **MAPPE**

2.3.21. I veicoli che accedono in area di manovra devono essere dotati di n. 1 Grid Map aeroportuale in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata alla parte C del Manuale dell'Aeroporto: C-4 APRO 10 - Grid Map e al Piano di Emergenza, ed è richiedibile al Safety & Compliance Monitoring Management System all'indirizzo email compliance@adr.it.

2.3.22. I veicoli che accedono in area di manovra devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedures Chart in formato A3, pubblicata in AIP AD-2-LIRF 2-7. La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

2.3.23. Tutti i mezzi non trainati, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di un adesivo con QR-code "Quick References di Aeroporti di Roma" *. L'inquadratura del QR-code, tramite dispositivi mobili, permette un collegamento diretto alla pagina web di ADR in cui sono riportati i principali contatti utili, la cartina piazzali, il link alla compilazione rapida di Ground Safety Report (GSR) ed altri documenti utili a garanzia della safety in Apron. La consultazione della documentazione disponibile attraverso l'inquadratura del QR-code è vietata durante la guida. È quindi possibile consultare la documentazione solo in caso di mezzo fermo o in sosta, ed in posizione sicura rispetto ad altri mezzi, persone ed aeromobili.

L'adesivo QR-code da applicare deve avere una dimensione minima di 5cmx5cm e, qualora applicato esternamente al mezzo, deve essere resistente all'acqua.

Sarà cura delle singole società che operano in Airside garantire l'affissione dell'adesivo sui propri mezzi ed il mantenimento della leggibilità dello stesso.

Di seguito si riporta la grafica dell'adesivo:



Qualora non sia possibile collocare l'adesivo con il QR-Code sul mezzo, lo stesso deve essere almeno dotato di cartina piazzali aggiornata (E-15 DDS Allegato 2 Cartina Piazzali) cartacea stampata o deve essere prontamente consultabile in formato digitale su supporto elettronico.

2.3.24. Il trattore pushback con barra, come previsto all'articolo 2.3.1, deve essere dotato di un cartello affisso sul retro con le seguenti caratteristiche:

- dimensione minima 40cmx40cm;
- altezza scritta minima 2,5 cm;
- testo:

“ATTENZIONE BARRA DI TRAINO AL SEGUITO AUMENTARE LA DISTANZA DI SICUREZZA”
--

- lo sfondo deve essere bianco e la scritta nera, solo la parola “ATTENZIONE” deve essere scritta in rosso.

Di seguito si riporta a titolo esemplificativo la grafica del cartello:



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,
- verniciatura,
- manutenzioni straordinarie che richiedano uso di solventi o attrezzature molto ingombranti,

salvo in aree tecniche autorizzate.

2.4.2. Per le prescrizioni relative alla riparazione in pronto intervento riferirsi al Regolamento di Scalo "Pronto Intervento e Manutenzione Mezzi" (rif. Sezione 5).

In caso di pronto intervento manutentivo in Airside il mezzo assistito deve essere sempre opportunamente frenato e/o bloccato con idonei tacchi, qualora sia accertata l'inefficienza del sistema frenante sia durante l'attività, che al termine dell'intervento.

• PROGRAMMA DI MANUTENZIONE MEZZI/EQUIPAGGIAMENTI:

2.4.3. 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.

2.4.4. Le società utilizzatrici/intestatatarie dell'ACA dei mezzi/equipaggiamenti devono dotarsi di un sistema di rilevazione effettiva delle ore di utilizzo in modo da poter correttamente programmare gli interventi ispettivi/manutentivi indicati dal costruttore in termini orari.

2.4.5. 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.

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

2.4.7. 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:**

2.4.8. I manuali devono essere disponibili per tutti i mezzi/equipaggiamenti, oggetto di manutenzione, e a disposizione degli operatori che eseguono le attività di manutenzione.

2.4.9. I manuali devono essere aggiornati con continuità e deve essere evitato l'utilizzo di manuali non aggiornati.

- **MAGAZZINO:**

2.4.10. 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.

2.4.11. L'identificazione e ubicazione dei materiali/parti di ricambio in magazzino deve essere tale da evitare difficoltà nel reperimento delle parti di ricambio.

2.4.12. Deve essere disponibile una lista dei materiali/parti di ricambio conservate in magazzino con indicata relativa scadenza e ubicazione.

2.4.13. Parti/materiali di ricambio scaduti devono essere alienati in zona dedicata, in modo da evitarne l'utilizzo.

2.4.14. In caso di magazzini DGR all'interno del sedime Aeroportuale, deve essere informato il Gestore della precisa ubicazione.

2.4.15. 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:**

2.4.16. Tutte le attrezzature disponibili devono essere efficienti e, ove applicabile, certificate.

2.4.17. Deve essere disponibile una lista delle attrezzature disponibili dalla quale si evincano le attrezzature soggette a taratura/calibrazione periodica e relativi intervalli di taratura/calibrazione.

2.4.18. Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle attrezzature.

2.4.19. Le attrezzature non utilizzate devono essere stivate in un'area e/o locale dedicato ("Attrezzeria"), dove l'identificazione e ubicazione delle attrezzature sia tale da evitare difficoltà nel reperimento.

- **CASSETTE ATTREZZI:**

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

2.4.21. 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).

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

- **PARTI DI RICAMBIO:**

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

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

- **AMBIENTI DI LAVORO:**

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

2.4.26. 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.).

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

- **PERSONALE ESECUTORE:**

2.4.28. 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.

2.4.29. 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).

2.4.30. 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.

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

2.4.32. 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.

Inoltre, deve essere specificamente qualificato alla conduzione dei mezzi aeroportuali operativi (es. Scale, Pushback) qualora fosse richiesto all'operatore stesso di guidare mezzi in Airside (rif. par 2.5.4).

- **REGISTRAZIONI:**

2.4.33. 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.

2.4.34. 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:**

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

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

2.4.37. 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. Per guidare all'interno dell'area Airside dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Roma Fiumicino, è obbligatorio essere in possesso:

- su scelta del Gestore Aeroportuale, della patente di guida civile valida ed idonea per il tipo di mezzo, rilasciata secondo il Codice della Strada, e
- della abilitazione alla guida all'interno delle aree regolamentate (di seguito anche "ADC" – Airside Driving Certificate) del tipo A ("Apron") o M ("Area di Manovra").

Si premette che il Codice della Strada rappresenta il riferimento tecnico di partenza alla base del quale sono elaborate le presenti disposizioni

2.5.2. L'ADC-A abilita alla guida:

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale (soggetti autorizzati/attività consentite).

2.5.3. L'ADC-M abilita alla guida:

- in Area di Manovra.

2.5.4. Per il rilascio della abilitazione alla guida in Airside è obbligatorio:

- il possesso di un corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2 - Airside Safety in corso di validità, poiché gli aspetti di tutela della safety aeroportuale costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per condurre mezzi in Airside;
- il possesso di idonea patente di guida civile in corso di validità, di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre:
 - Qualora nel Codice della Strada sia definita la tipologia di patente necessaria per condurre il mezzo, tale requisito si applicherà, su scelta del Gestore Aeroportuale, anche in Airside.
 - Qualora nel Codice della Strada non sia definita la tipologia di patente necessaria per condurre il mezzo (trattori, loader,

transporter, scale), in quanto trattasi di un mezzo specificatamente aeroportuale, è richiesta almeno la patente di tipo B ed è responsabilità della società di appartenenza e di chi conduce il mezzo verificare l'idonea categoria della patente di guida civile oltre che l'erogazione della qualifica specifica per la conduzione del mezzo.

- il possesso del permesso di accesso aeroportuale a banda verde, rossa o a banda azzurro 4, che autorizza l'accesso nell'area Airside antistante i magazzini cargo, comprese le tettoie, per operazioni carico/scarico merci;
- 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, 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 dell'ADC è tenuto a notificare al proprio Datore di lavoro l'eventuale rinnovo, scadenza o ritiro della patente di guida.

- **FORMAZIONE PER L'ABILITAZIONE**

FORMAZIONE TEORICA INIZIALE: La formazione teorica iniziale consiste nella partecipazione ad un corso dedicato, allineato alle norme contenute nel presente documento e 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 ADC-M attraverso istruttori esclusivamente ADR.

2.5.8. 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.

2.5.9. ADDESTRAMENTO CON ASSESSMENT PRATICO e REFRESHER TRAINING:

L'addestramento pratico alla guida consiste nell'affiancamento e 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 A e M (Airside Driving Expert) appartenente alla stessa società o al Gruppo ADR, i requisiti e la formazione iniziale e ricorrente sono riportati nel Manuale di aeroporto, Parte B, Cap. 3.

L'addestramento pratico deve avere:

- per l'**ADC-A** una durata minima di 4 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 (allegato 5). 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) tutte le piste (comprese le vie di accesso e di uscita), le aree di attesa, le vie di rullaggio e i piazzali;

WARNING: per l'accesso in pista di volo per ADE-M VVF e ENAV è necessario richiedere la scorta della sicurezza operativa, coordinando in anticipo l'attività.

- (ii) tutta la segnaletica, la segnaletica orizzontale e l'illuminazione associati a piste, posizioni di attesa, operazioni di CAT I, II e III;
- (iii) tutta la segnaletica, la segnaletica orizzontale e l'illuminazione associati alle vie di rullaggio;
- (iv) segnaletica specifica che delimita il confine tra piazzali e aree di manovra;
- (v) ausili alla navigazione come ILS, aree sensibili, critiche o altre aree protette, antenne, apparecchiature RVR e altre apparecchiature meteorologiche;
- (vi) i rischi derivanti dall'operare in prossimità di aeromobili in fase di atterraggio, decollo o rullaggio; e
- (vii) convenzioni di denominazione utilizzate per aree o rotte particolari.

Il **Refresher 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 2 ore per ADC-A, mentre per 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, la Società/Ente che non abbia personale con qualifica di ADE-A per effettuare l'addestramento pratico o il refresher training potrà rivolgersi ad ADR che li effettuerà a titolo oneroso.

2.5.10. 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.

2.5.11. Per l'ADC-M, assessment e proficiency check sono condotti da personale di ADR/ISE-Sicurezza Operativa, ENAV e VVF qualificato come "ADE-M" e con i requisiti previsti da MdA Parte B sezione 3.

2.5.12. 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.

2.5.13. 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, data di esecuzione e completamento dell'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.

2.5.14. ADR si riserva il diritto di effettuare audit 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.

2.5.15. NIL

2.5.16. In relazione alla tipologia di abilitazione alla guida in Airside che possono essere conseguite, la tabella che segue riporta i volumi del Manuale "Guida in Airside", che l'operatore deve studiare al fine del superamento dell'esame. 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_Radiotelefonica Comunicazioni radio	/	Obbligatorio

- **ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON**

2.5.17. Chiunque intenda ottenere l'ADC-A, dovrà:

- a. svolgere un corso di formazione teorica iniziale (vedi 2.5.8)
- b. dopo la formazione teorica svolgere un addestramento ed un assessment pratico (vedi 2.5.10) con ADE ADR o esterni, formati e certificati da ADR.
- c. presentare all'ufficio Tesseramento ADR, una 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 del test 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.

2.5.18. 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

2.5.19. 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-fiumicino2>

2.5.20. Le commissioni esaminatrici per l'ADC-A sono costituite da almeno due membri, uno dei quali esercita le funzioni di presidente e sono composte da personale di ADR.

2.5.21. Per ogni attività amministrativa relativa all'ADC (rilascio, rinnovo, duplicazione per furto, smarrimento o deterioramento, reimmissione per variazione dell'attestato di competenza) è dovuto ad ADR un corrispettivo indicato nello specifico tariffario pubblicato sul sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>

2.5.22. 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-fiumicino2> e secondo le modalità ivi indicate.

2.5.23. Entro 5 gg. 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 in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio). Tutta la modulistica necessaria è disponibile in formato elettronico all'indirizzo <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>

2.5.24. 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. 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-fiumicino2>. L'esame teorico per il conseguimento e rinnovo dell'ADC viene effettuato nei locali appositamente adibiti da ADR.

- **SCORTA**

2.5.25. SCORTA DI UN MEZZO SENZA PERMESSO E/O CONDOTTO DA PERSONALE SENZA ADC: Coloro i quali abbiano la necessità di condurre:

- in Apron un mezzo non dotato di permesso alla circolazione in Apron e/o guidare un mezzo con personale non in possesso di ADC-A,
- in Area di manovra un mezzo non dotato di permesso alla circolazione in area di manovra e/o guidare un mezzo con personale non in possesso di ADC-M,

dovranno richiedere la scorta della Sicurezza Operativa ADR-ISE per procedere alla guida esclusivamente al seguito del mezzo ADR scortante applicando quanto previsto da par 2.6.22. I mezzi saranno scortati da ADR-ISE esclusivamente verso le aree preventivamente autorizzate di lavoro.

Nota: preliminarmente alla richiesta ad ADR-ISE dovranno essere eseguite, ove applicabile, le richieste di permesso temporaneo accesso mezzi (permesso temporaneo mezzi) e personale in Airside (richiesta tessera visitatore) come previsto da Regolamento di Scalo allegati 6.1 e 6.2

In caso la scorta sia richiesta per un veicolo o due veicoli di dimensione ridotta, sarà necessario un solo mezzo scortante ADR-ISE. Negli altri casi sarà necessario o un mezzo scortante ADR-ISE per ogni mezzo, o un mezzo ADR-ISE all'apertura e uno a chiusura del corteo; la idonea configurazione sarà decisa dal personale ADR-ISE in funzione della tipologia dei mezzi.

2.5.26. VERIFICHE SCORTA IN CASO DI NON POSSESSO ADC:

È responsabilità del richiedente la scorta verificare in coordinamento con il conducente:

- che lo scortato sia in possesso di idonea patente di guida civile in 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.**

VERIFICHE SCORTA IN CASO DI MEZZO SENZA AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE:

È responsabilità del richiedente la scorta in coordinamento con il conducente, eseguire una ispezione del mezzo preliminarmente alla scorta, in modo da garantire i controlli previsti da 2.6.7.

BRIEFING E VERIFICHE PRELIMINARI ALL'AVVIO DELLA SCORTA

Il personale ISE dovrà eseguire un briefing al conducente affinché sia informato sulle precauzioni necessarie nel condurre il veicolo conformemente alle istruzioni fornite (contatto visivo continuo, contatto telefonico di backup o altro mezzo di comunicazione efficiente).

Le verifiche preliminari eseguite dal conducente/richiedente scorta e l'avvenuto briefing saranno registrate dal personale ADR-ISE sul form "Scorta Mezzi" (allegato 7 delle E-15 DDS), che rappresenterà l'autorizzazione dalla scorta

ESECUZIONE SCORTA

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. In caso di perdita del contatto visivo:

- Lo scortante dovrà moderare la velocità fino a fermarsi in una zona sicura; intercettare visivamente lo scortato ed in caso positivo raggiungerlo per ristabilire il contatto visivo; in caso negativo contattarlo telefonicamente per capire l'ubicazione, raggiungerlo e ristabilire il contatto visivo;
- Lo scortato dovrà moderare la velocità fino a fermarsi in una zona sicura e attendere il ripristino del contatto visivo da parte dello scortante, pronto all'eventuale contatto telefonico da parte dello scortante

LIMITAZIONI SCORTA

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).

• ECCEZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.27. Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che debba accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili o per l'accesso in Area di Manovra deve essere sempre scortato. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, Forze dell'Ordine e coloro che siano direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

2.5.28. 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

2.5.29. È severamente vietato accedere ad una pista di volo o ad una via di rullaggio aeromobili 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 Fiumicino.

Il possesso dell'ADC di tipo M non consente in nessun caso l'accesso alle aree critiche e sensibili da parte di uomini e mezzi se non autorizzati preventivamente.

2.5.30. Potranno essere abilitati a condurre veicoli nell'Area di Manovra coloro i quali, oltre al possesso dell'ADC-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 e Manutenzione ADR), ENAV, Techno Sky (società che effettua attività di manutenzione agli apparati di assistenza al volo) e VV.F., 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 2.5.10;
- d. hanno svolto e superato l'assessment finale di qualifica a cura dell'ADE-M (registrato su assessment form standard fornito da ADR allegato 3). 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) compilando relativa modulistica;
- 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 Radiotelefonia). La prova si intende superata se il candidato risponde correttamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame. 2.5.19. 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 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); le attestazioni di conoscenza della lingua italiana del richiedente della partente ADC-M dovranno messe a disposizione da parte del datore di lavoro in caso di verifiche eseguite da parte del gestore.

Nota: In riferimento al requisito di conoscenza della lingua ENAC ha rilasciato una deroga in accordo ad ADR.OPS.B.029 g) con nota GENDISP-DG-08/01/2026-000001-P.

2.5.31. L'abilitazione alla guida in Area di Manovra si sostanzia nell'applicazione di un bollino rosso sulla stessa.

2.5.32. Le commissioni esaminatrici per l'esame sull'ADC-M saranno costituite da personale di ADR ed ENAV. Uno dei componenti esercita le funzioni di presidente.

2.5.33. Il conducente che debba accedere in Area di Manovra, ma non sia munito dell'ADC-M o non abbia le dotazioni richieste per l'accesso in Area di Manovra, è obbligato a richiedere ad ADR/ISE Sicurezza Operativa l'accompagnamento/scorta del suo veicolo al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo (rif. 2.5.25-26).

2.5.34. NIL

2.5.35. 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 DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON**

2.5.36. l'abilitazione alla guida in Apron (ADC-A) 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). È inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro 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).

Le abilitazioni rilasciate o rinnovate entro il 30/06/2021 mantengono la validità di 5 anni.

2.5.37. 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 refresher training erogato da un ADE come indicato al punto 2.5.10.

2.5.38. Nel caso di interruzione della 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.

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

• **VALIDITÀ DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA**

2.5.40. L'abilitazione alla guida in Area di Manovra (ADC-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). È inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training ogni 24 mesi dalla data di emissione dell'Attestato Teorico (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza dell'abilitazione).

Le abilitazioni rilasciate o rinnovate entro il 30/06/2021 mantengono la validità di 5 anni.

2.5.41. 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 si veda par 2.5.10

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

2.5.42. Qualora si fosse in possesso dell'ADC-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**

2.5.43. Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate a partire dal 01/07/2021 è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi, di un corso teorico di recurrent training. 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

Per il personale in possesso di ADC-A su entrambi gli scali, al rinnovo di una ADC è possibile rinnovare anche l'altra con la medesima scadenza, previa presentazione della documentazione prevista.

2.5.44. 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 refresher training secondo le modalità indicate nella presente DDS (2.5.10).

2.5.45. 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 gg. ed entro 14 gg. dall'effettuazione del primo tentativo. Per il recurrent training intermedio 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**

2.5.46. Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi dalla data di emissione dell'Attestato Teorico, di un corso teorico di recurrent training tenuto da un istruttore ADC-M ADR o qualificato da 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.

2.5.47. 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 (allegato 4).

In caso di mancato superamento del proficiency check, il candidato potrà ripeterlo dopo 3 gg. ed entro 14 gg. 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.

2.5.48. 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;

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

• **RINNOVO ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON**

2.5.50. Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Apron, la Società/Ente richiedente, entro la scadenza dell'ADC-A, 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 entro 24 mesi dalla data di emissione dell'Attestato Teorico ADC/A)
- c. Presentare l'attestato in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio) del corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2

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**

2.5.51. 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, per accedere nuovamente all'esame deve essere ripetuto un affiancamento di 5 giorni, comprese 4 ore di refresh teorico.

- **ESTENSIONE ADC-A AD ALTRO SCALO**

2.5.52. Per ottenere l'ADC-A presso uno dei due scali disponendo già di una ADC/-A emessa o rinnovata a partire dal 01/07/2021, 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.

2.5.53. Al fine di allineare le scadenze di entrambe le patenti, la nuova ADC-A, ha la medesima scadenza della prima ADC-A.

- **CAMBIO AZIENDA**

2.5.54. In caso di cambio azienda di operatori in possesso di una ADC-A in corso di validità, la Società ricevente dovrà acquisire l'attestato di formazione teorica (in corso di validità – 24 mesi) e accertarsi del rispetto del requisito di continuità alla guida (rif. DDS vol.1 1.11.3).

- In caso di indisponibilità dell'attestazione del corso teorico in corso di validità, la formazione teorica andrà ripetuta.
- In caso di assenza di esercizio della guida in Airside andranno applicate le azioni previste da disposizione 1.13.3 al Volume 1.

• REMEDIAL TRAINING ADC-A ED M

2.5.55. 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 ed M verranno erogate direttamente da istruttori e/o assessor qualificati ADR.

Il remedial training deve prevedere il seguente syllabus:

Descrizione degli argomenti	Teoria	Pratica	Assessment
- 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	2h + follow up a tre mesi, focus su: • viabilità dove si sono registrati eventi significativi di mancate precedenza a velivoli / mezzi • percezione dell'evento da parte dell'operatore destinatario del remedial	SI

Dalla comunicazione della necessità di Remedial training fino alla erogazione e al superamento del corso, il conducente interessato non potrà guidare in Airside.

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. Su scelta del Gestore Aeroportuale 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 del presente Documento.

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. Il conducente abilitato alla conduzione di veicoli in Airside ha titolo di utilizzare e condurre i soli mezzi, materiale rotabile trainato o mezzi motorizzati, della 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 ad ENAC Direzione Territoriale Lazio 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 di LPM, ove previsto, 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, da ENAC Direzione Territoriale Lazio e da ogni altra competente autorità.

Durante le attività di marshalling, negli stand caratterizzati da viabilità veicolare frontale, gli handler possono posizionare temporaneamente una autovettura in modo trasversale alla corsia veicolare stessa a protezione dell'operatore che per eseguire l'assistenza debba

invadere tale corsia. L'autovettura può rimanere in tale posizione per il tempo strettamente necessario a permettere l'ingresso dell'aeromobile. In questo modo si rende visibile l'attività in atto e l'ostacolo alla viabilità, tramite vettura, serve ad indurre all'arresto di un eventuale traffico veicolare che potrebbe sopraggiungere.

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. È vietato circolare con le portiere aperte.

2.6.18. I conducenti alla guida e i passeggeri del veicolo 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. È responsabilità del conducente assicurarsi che tutti i passeggeri del veicolo indossino correttamente le cinture di sicurezza.

- **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 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 richiedono 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 alla radio (non inerenti all'attività operativa in esecuzione).

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

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

2.6.20. 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.

2.6.21. 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.

• **REGOLE DI GUIDA IN AREA DI MANOVRA**

2.6.22. Qualora muniti di abilitazione alla guida ADC-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 ISE, AVL, PAV, al personale ENAV e

Techno Sky e ai Vigili del Fuoco (questi ultimi solo per la gestione di emergenze o per addestramento/esercitazioni).

In caso di guida in Area di Manovra, il personale in possesso di ADC-M dovrà osservare le istruzioni (obblighi e divieti) fornite dalla segnaletica orizzontale, verticale e tabelle, dedicata agli aeromobili, se non diversamente autorizzati da TWR. In caso di guida in Area di Manovra, il personale in possesso di ADC-M dovrà osservare le istruzioni (obblighi e divieti) fornite dagli AVL (es. stopbar). Durante la guida in APRON il personale autorizzato dal gestore attraverso il rilascio dell'ADC-M, utilizzerà e attraverserà Apron Taxiway e Taxilines solo per le operazioni necessarie allo svolgimento delle attività operative mantenendosi in separazione con aeromobili, veicoli, mezzi e persone eventualmente presenti.

Dal **01/06/2026** in caso di guida in Area di Manovra, vige l'obbligatorietà di utilizzo del trasmitter per i mezzi.

• **REGOLE DI UTILIZZO TRASMITTER**

L'accensione dei transmitter dei mezzi in area di Manovra, consente ai Controllori di Torre la sorveglianza di tutti i veicoli, in particolare, per aree non visibili dalla Torre e in condizioni di bassa visibilità quando il monitoraggio a vista non è possibile. Pertanto:

- I transmitter devono essere accesi dai conducenti dei veicoli al momento della richiesta dell'autorizzazione all'ingresso in area di manovra e devono essere spenti al momento dell'uscita da tale area;
- L'operatore alla guida del veicolo deve contattare la TWR solo con il nominativo associato al transmitter operativo sul veicolo;
- Il Controllore verificherà la corretta corrispondenza dell'identificativo sul sistema di sorveglianza di superficie con il nominativo di chiamata e autorizzerà l'accesso.
- È vietato che i veicoli si muovano in Apron con il transmitter acceso per ridurre fenomeni di cluster, riflessioni o saturazione del sistema.
- L'alimentazione elettrica deve essere assicurata in via continuativa ai transmitter, anche qualora vi fosse la necessità di fermarsi per provvedere alle proprie attività ispettive/manutentive.

1) Per i mezzi VVF in situazioni operative ordinarie e per gli altri mezzi in tutte le condizioni:

- a) Il trasmitter deve sempre essere attivato e funzionante sul mezzo per accedere in area in manovra;
- b) Se il trasmitter non è installato, non operativo o in avaria è vietato l'accesso in area di manovra.
- c) In caso di avaria durante l'accesso in area di manovra, TWR ne darà immediata notizia al conducente ->Il veicolo dovrà liberare al più presto l'area di manovra

ponendo particolare attenzione al traffico in atto. Liberata l'area di manovra ne darà conferma a TWR.

2) Esclusivamente per i VVF in situazioni di emergenza in corso o durante esercitazioni del PEA:

a) I trasmitter devono sempre essere attivati e funzionanti per accedere in area in manovra;

b) Se il transmitter non è ancora installato, non operativo o in avaria, è possibile comunque l'accesso in area di manovra finalizzata all'intervento in emergenza o durante le esercitazioni del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA):

- I mezzi VVF senza transmitter devono essere movimentati in convoglio fra mezzi VVF equipaggiati con transmitter funzionante, posizionandosi al centro del convoglio, ove applicabile, e comunque seguendo almeno un mezzo dotato di transmitter funzionante:

➤ la condizione di mezzo VVF che accede in convoglio senza trasponder o con trasponder non operativo, deve essere comunicata ad ENAV dal capo convoglio al momento della richiesta di autorizzazione in frequenza all'accesso in area di manovra;

➤ il mezzo VVF capo convoglio deve, per tutta la movimentazione, supervisionare il mezzo in convoglio non dotato di transmitter e aggiornare ENAV della posizione del mezzo non dotato di transmitter.

c) In caso di mezzo VVF operante in area di manovra per cui subentri l'avaria del transmitter, TWR ne darà immediata notizia al conducente -> Il veicolo dovrà liberare al più presto l'area di manovra ponendo particolare attenzione al traffico in atto. Liberata l'area di manovra ne darà conferma a TWR. All'arrivo di un altro mezzo VVF a supporto con transmitter operativo, si potrà utilizzare la condizione di convoglio applicando quanto previsto al punto b).

3) SCORTA ADR-ISE (SAR) CON MEZZI AL SEGUITO CON TRANSMITTER IN AVARIA O NON INSTALLATO:

d) In caso di necessità di accesso di mezzi in area di manovra con transmitter in avaria o non installato per operazioni di manutenzione o altro, necessarie per garantire la continuità dell'operatività aeroportuale, è possibile applicare la procedura di scorta esclusivamente con la Sicurezza Operativa, come previsto dal par. 2.5.25. In particolare, sarà cura dello scortante della Sicurezza Operativa:

- richiedere l'autorizzazione in frequenza all'accesso in area di manovra con un mezzo scortato senza transmitter;

- per tutta la movimentazione, supervisionare lo scortato e aggiornare ENAV della posizione del mezzo non dotato di transmitter.

2.6.23. 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.

• CIRCOLAZIONE SULLA VIA PERIMETRALE

2.6.24. 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-A. La strada Perimetrale permette la circolazione adiacente alle piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra.

La Perimetrale interseca le stradine di accesso alle piste di volo opportunamente segnalate e segregate.

2.6.25. La circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio. Ai fini di security, ADR-Security effettua un pattugliamento continuo della viabilità perimetrale.

2.6.26. Esiste un sottopasso che collega la zona nord a quella sud che permette di attraversare la pista di volo e raggiungere l'Apron e viceversa senza percorrere tutta la strada perimetrale. L'accesso a tale sottopasso segue le stesse limitazioni dell'accesso su perimetrale.

2.6.27. 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.

2.6.28. NIL

2.6.29. NIL

2.6.30. NIL

• DISTANZE DI SICUREZZA

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

2.6.32. 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.

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

- **SOTTOPASSI – VEICOLI ALTI O ELEVABILI**

2.6.34. È vietato il passaggio sotto ai pontili di imbarco e ai sottopassi con veicoli di altezza superiore a quella indicata da apposita segnaletica. Qualora la segnaletica non sia presente in quanto divelta, e/o in caso di dubbio, fermarsi e non passare al di sotto del pontile/sottopasso.

2.6.35. È vietato circolare con veicoli in posizione elevata (nastro bagagli, scala passeggeri, elevatore disabili, cargo loader, ecc.). Il veicolo va alzato all'interno della piazzola per la sola manovra di avvicinamento all'aeromobile e va abbassato alla fine delle operazioni di assistenza.

• **SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE**

2.6.36. Il conducente ha l'obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata, su scelta del Gestore Aeroportuale, 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) n. 139/2014, quella nazionale (circolare ENAC APT 24) qualora non in contrasto con quanto previsto dalla normativa europea.

2.6.37. 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.

2.6.38. 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 comprese le regole di circolazione previste dal Codice della Strada che si applicano in Airside per scelta del Gestore Aeroportuale.

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

- i veicoli di ADR-ISE Sicurezza Operativa;
- i veicoli della manutenzione di ADR:
- i veicoli Technosky;
- i veicoli dei Vigili del Fuoco;

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.

2.6.40. La segnaletica di stop aeronautico (Figura 1) indica l'obbligo di fermarsi a causa del possibile incrocio con aeromobili. Pertanto, 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. Diversamente, la presenza della segnaletica di pericolo Jet blast (Figura 1) indica una zona in cui sussiste il pericolo di essere colpiti dal getto dei motori a reazione degli aeromobili. Esso è un segnale di pericolo, pertanto il conducente deve rallentare e accertarsi che non ci siano aeromobili con luci anticollisione accese pronti a spingere o aeromobili in ingresso/uscita dalle piazzole per non rischiare di essere investiti dal flusso dei motori.

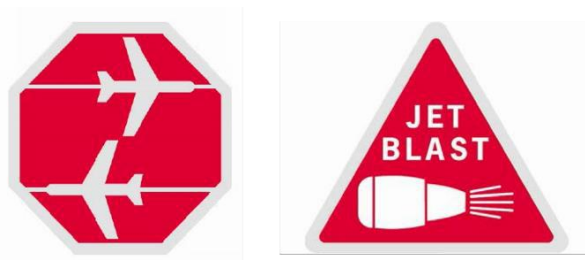


Figura 1 – Segnaletica di stop aeronautico e pericolo di Jet blast

Inoltre, gli attraversamenti delle vie di rullaggio nell'area Apron sono identificati mediante specifica segnaletica orizzontale (Figura 2), posizionata lungo i margini della viabilità veicolare di servizio. In particolare, in corrispondenza degli attraversamenti di Apron Taxiway e Taxilane, la delimitazione dei bordi della viabilità veicolare è costituita da una linea bianca tratteggiata con tratti alternati lateralmente, come rappresentato a titolo esemplificativo nella Figura 2.

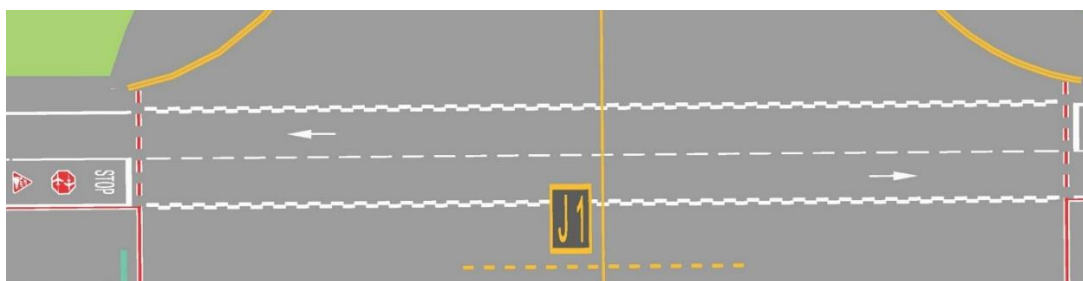


Figura 2 – Segnaletica di attraversamento Apron Taxiway e Taxilane

• PRECEDENZE

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

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

PRIORITÀ	LE PRECEDENZE
1	- Aeromobili in fase di atterraggio o decollo, 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.

2.6.43. 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 aeromobili¹
B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo²
C. Attrezzature per la movimentazione dei bagagli, posta e merci³

2.6.44. 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.

2.6.45. 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) potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al

¹ Mezzo pesante per trasporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).

² Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).

³ Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

• LIMITI DI VELOCITÀ

2.6.46. 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 smistamento 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

2.6.47. 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.

2.6.48. I movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.

2.6.49. 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.

2.6.50. Velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, possono essere prescritte tramite apposita segnaletica.

• TRASPORTO DI CARICHI E TRAINI

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

2.6.52. 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;

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

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

2.6.55. In condizioni di carico, è possibile trainare fino a:

- massimo n°5 carrelli portabagagli (carico sfuso) – Fig. 1;
- massimo n°5 carrelli per ULD – Fig. 2;
- massimo n°3 dolly per pallet – Fig. 3;

In condizioni di carico, è consentito il traino in configurazione mista di carrelli portabagagli e carrelli per ULD, a condizione che i carrelli per ULD siano posizionati più vicino alla motrice. Non è consentito il traino in configurazione mista di dolly per pallet in condizioni di carico.

2.6.56. Senza carico, è possibile trainare fino a 5 unità, anche in configurazione mista, fermo restando il numero massimo di 3 dolly per pallet. Le unità di maggiori dimensioni devono essere posizionate più vicino alla motrice, ovvero, nell'ordine: dolly per pallet, carrelli per ULD, carrelli portabagagli.

Non è consentito il traino di GSE non motorizzati misti a carrelli portabagagli / carrelli per ULD / dolly per pallet, ad eccezione del nastro trainato, che può essere trainato in coda ad un treno di massimo 3 carrelli portabagagli / carrelli per ULD. Non è consentito il traino del nastro trainato in coda ad un treno di dolly per pallet.

Resta inteso che tutte le configurazioni sopra riportate sono subordinate ad una valutazione da parte dell'handler relativamente alla compatibilità dei GSE in dotazione, attenendosi a quanto raccomandato dal costruttore.

Il conducente è in ogni caso responsabile di assicurare che durante il traino i rimorchi rispettino la segnaletica orizzontale.

NB: la presente disposizione non si applica all'interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS), per la quale si rimanda alla DDS 2.6.56.



Fig. 1: carrelli portabagagli (carico sfuso)



Fig. 2: carrelli per ULD



Fig. 3: dolly per pallet

2.6.57. È vietato trainare più di n.3 carrelli portabagagli (carico sfuso) – Fig. 1 – o carrelli per ULD – Fig. 2 – all’interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS). Non è consentito trainare dolly per pallet – Fig. 3 – o altri GSE non motorizzati all’interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS).

Per ulteriori dettagli sulle disposizioni applicabili nell’infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS) si rimanda al documento “Istruzioni di utilizzo dei sistemi di smistamento bagagli” allegato al Regolamento di Scalo.

• **VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE**

2.6.58. 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 ed attivarsi per una rimozione in sicurezza. Di seguito le azioni da mettere in atto in caso di problemi o avaria a un mezzo in posizione tale da poter ostacolare le operazioni degli aeromobili:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- comunicare la posizione e il problema sul telefono registrato al CEA-ADR (06 65953022) e a ISE-Sicurezza Operativa (06 65953432);
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario al CEA e a ADR/ISE Sicurezza Operativa.

2.6.59. 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 445.775 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario a ENAV-TWR e ADR/ISE Sicurezza Operativa.

2.6.60. 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 445.775 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attendere il Follow-me ADR che fornirà la guida necessaria.

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

• **AVARIA RADIO**

2.6.62. 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. CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO

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

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

2.7.2. 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 (5) punti.
- 2) I punti dell'Airside Driving Certificate possono essere decurtati in funzione dell'infrazione commessa, sulla base della tabella di seguito riportata:

N	INFRAZIONE COMMESSA:	Punti decurtati
1	Accesso senza scorta in Area di Manovra privi di abilitazione e/o con mezzo non abilitato	5
2	Mancato rispetto delle regole di precedenza secondo la seguente priorità: 1 - aeromobili, anche se in pushback o trainati 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	4
3	Guida pericolosa in airside (manovre azzardate, superamento limiti di velocità, etc)	3
4	Fumo durante la guida	3
5	Utilizzo del telefono cellulare durante la guida senza auricolari/bluetooth	3
6	Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza o impropriamente bloccate	3
7	Mancato rispetto della segnaletica veicolare	2
8	Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti:	1
9	Mancato rispetto degli altri obblighi/divieti del conducente:	1

NB 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.

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; allo stesso modo la formazione pratica dovrà essere eseguita con ADE-A esclusivamente ADR.

4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui al precedente punto 2, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o degli altri veicoli 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; allo stesso modo la formazione pratica dovrà essere eseguita con ADE-A esclusivamente ADR.

5) In caso di guida con ADC scaduta:

- se l'ADC risulta scaduta da un periodo pari o inferiore 60 gg: 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.
- Se l'ADC risulta scaduta da un periodo superiore a 60 gg: questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 120 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta.

In entrambi i casi 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; allo stesso modo la formazione pratica dovrà essere eseguita con ADE-A esclusivamente ADR.

6) 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 gg 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; allo

stesso modo la formazione pratica dovrà essere eseguita con ADE-A esclusivamente ADR.

7) La guida in airside con formazione obbligatoria ADC-A non in corso di validità è assimilato alla guida con ADC scaduta e sarà sanzionato con le medesime modalità previste al punto 5).

8) Nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui al precedente punto 2), abbia comportato la decurtazione di punti dell'Airside Driving Certificate senza comportarne la revoca, i punti verranno ripristinati alla dotazione iniziale di cinque punti al momento del rinnovo dell'abilitazione.

2.7.3. Il Personale preposto alla vigilanza e controllo del rispetto delle norme sulla circolazione veicolare in aeroporto, in accordo alle disposizioni riportate nel presente volume, è:

- a. Polizia di Stato;
- b. Comando Compagnia Carabinieri;
- c. Guardia di Finanza;
- d. Personale ADR-OAP-ISE Sicurezza operativa o Guardie Particolari Giurate delegate al controllo delle viabilità interne alle aree di smistamento bagagli
- e. Personale ADR del Safety & Compliance Monitoring Management

• CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.7.4. Il personale di ADR/ISE 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.

2.7.5. Il personale degli Enti di Stato che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione (rif. par- 2.7.3) può inviare la segnalazione al Gestore Aeroportuale via pec all'indirizzo: aeroportidiromaspa@pec.adr.it indirizzando la comunicazione al Post Holder Area di Movimento.

2.7.6. NIL

• **PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL'ADC**

2.7.7. Il Gestore Aeroportuale ADR, sulla base del verbale di contestazione ricevuto da ADR-OAP-ISE-Sicurezza Operativa o dagli Enti di Stato (rif. par 2.7.3), 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 e agli Enti di Stato.

In caso di revoca dell'ADC, ADR invierà, in anticipo rispetto la comunicazione formale, una mail di notifica al Datore di lavoro;

2.7.8. 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.

In caso di revoca dell'ADC, alla ricezione della mail di notifica da parte di ADR, il Datore di lavoro dovrà disporre l'inibizione alla guida del dipendente che ha commesso l'infrazione.

• **PROCEDURA DI RIMOZIONE VEICOLI, RIMORCHI ED EQUIPAGGIAMENTI**

2.7.9. La rimozione dei veicoli e delle attrezzature che si trovano nelle condizioni di cui al successivo articolo è di responsabilità della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA; qualora la società non sia in grado di ottemperare nei tempi e nei modi previsti, ADR-ISE Sicurezza Operativa provvederà alla rimozione mediante il personale ADR-MOE Elettromeccanici, secondo le modalità indicate agli articoli successivi. ADR potrà intervenire anche sul mezzo con azioni che dall'esterno ne consentano il trasporto.

2.7.10. Qualora venga rilevata da ISE Sicurezza Operativa, direttamente nell'ambito dell'attività di controllo ovvero su segnalazione di altri operatori, la presenza di veicoli o rimorchi o equipaggiamenti (nel seguito sinteticamente veicoli) nell'area Airside che costituiscano un pericolo per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili, ovvero un potenziale intralcio per la movimentazione degli aeromobili, ovvero una possibile fonte di generazione FOD e che non rispettino i requisiti previsti dal presente documento, in base ad una valutazione della pericolosità se/o considerazioni tecniche del mezzo, chiede alla Società utilizzatrice/intestataria dell'ACA l'immediata rimozione e, qualora quest'ultima non ottemperi in tempi congrui con la situazione, provvederà alla loro rimozione o immobilizzazione.

2.7.11. A titolo esemplificativo e non esaustivo, un mezzo costituisce pericolo per la sicurezza delle persone, pericolo/intralcio per gli aeromobili o possibile causa di FOD, se:

- è lasciato in sosta fuori dagli stalli dedicati ed in maniera tale da impedire l'utilizzo in sicurezza di un piazzale di sosta da parte di un aeromobile;
- circola o è lasciato in sosta risultando potenzialmente pericoloso per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili per evidenti carenze (es. mancante di una più parti, carrello con sistema frenante inoperativo o con telone strappato a rischio ingestione da parte di aa/mm);
- è lasciato in sosta in modo tale da mettere potenzialmente a rischio la movimentazione degli aeromobili sulle vie di rullaggio;
- è lasciato in sosta in modo tale da costituire intralcio alle normali attività di assistenza passeggeri;
- non presenta i requisiti di sicurezza di cui al presente Documento.

2.7.12. Ai fini della documentazione della condizione in cui è stato rinvenuto il mezzo prima della rimozione, ADR produrrà un apposito verbale comprensivo di evidenze fotografiche.

2.7.13. I mezzi saranno:

- Inibiti con una targhetta sul posto o;
- spostati per non costituire intralcio e poi inibiti o;
- rimossi e depositati in apposita area non sorvegliata e non accessibile a terzi, identificata di volta in volta dal personale della Sicurezza Operativa ADR.

2.7.14. ADR informerà successivamente, per iscritto e allegando la documentazione fotografica prodotta, la Società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, dell'avvenuta rimozione e/o inibizione, fornendo il dettaglio sulle motivazioni e la localizzazione dello stesso, invitando la stessa al ritiro o all'allontanamento del mezzo.

2.7.15. I mezzi inibiti sul posto e/o spostati per non costituire intralcio, se non ritirati entro 5 gg a partire dal ricevimento della notifica di cui al punto precedente verranno rimossi e depositati nelle suddette aree.

2.7.16. La società utilizzatrice/intestataria dell'ACA deve comunque provvedere ad un sollecito ritiro dello stesso per disporne secondo le seguenti alternative:

- Ripristino della funzionalità e dei requisiti cogenti del mezzo; il mezzo dovrà essere messo a disposizione di ADR per le verifiche di adeguatezza prima della messa in esercizio.
- Allontanamento definitivo dallo scalo, fornendo evidenza documentale ad ADR.

La riconsegna dei mezzi viene effettuata dalla Sicurezza Operativa ADR ad un rappresentante incaricato dalla società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, previo pagamento delle spese di rimozione, trasporto e giacenza. Per i mezzi inibiti e ritirati entro cinque giorni a partire da quello successivo alla notifica non è previsto il pagamento delle spese di giacenza. Se tali mezzi verranno rimossi a causa del mancato ritiro il pagamento della giacenza sarà dovuto anche per i primi 5 gg.

2.7.17. Per i mezzi non ritirati entro 30 giorni ADR, oltre ad emettere fattura per il rimborso delle spese di rimozione, trasporto e giacenza, disporrà l'allontanamento definitivo del mezzo dallo scalo da parte della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, con le conseguenti eventuali sanzioni.

2.7.18. Resta a totale carico della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA il rischio per la sottrazione di oggetti lasciati nei veicoli rimossi o per danni agli stessi, salvo casi di dolo e colpa grave da parte del personale di ADR.

2.7.19. È vietata, nelle aree aeroportuali, la rimozione o il bloccaggio dei veicoli destinati ai servizi di polizia, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno, sempreché i suddetti veicoli non rechino intralcio alla circolazione e non rispettino i requisiti di Safety. In caso di grave intralcio alla viabilità, detti veicoli potranno essere spostati a vista, allo scopo di ripristinare le normali condizioni di scorrimento del traffico veicolare.