



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 3 – Apron Safety

| | |
|--|----|
| REGISTRO REVISIONI VOLUME 3 | 3 |
| APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO | 5 |
| 3.1. DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALL'UTILIZZO SICURO DEI PIAZZALI AEROMOBILI E AREE ADIACENTI | 6 |
| 3.2. TURNAROUND OPERATIONS | 8 |
| 3.3. AREE DI SOSTA E DI FERMATA VEICOLI SUI PIAZZALI AEROMOBILI | 16 |
| 3.4. RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI | 20 |
| • Formazione del personale | 20 |
| • Responsabilità e disposizioni | 20 |
| • Obbligo di mancato avvio o interruzione delle operazioni di rifornimento | 25 |
| 3.5. RIFORNIMENTO CARBURANTE MEZZI | 29 |
| 3.6. MESSA IN MOTO DEGLI AEROMOBILI IN PIAZZOLA, ENGINE WASH – LINE MAINTENANCE 31 | |
| 3.7. PROVA MOTORI DEGLI AEROMOBILI | 32 |
| 3.8. SPECIFICHE SULLE OPERAZIONI DI ENTRATA-USCITA AREE TECNICHE | 32 |
| 3.9. UNIT LOAD DEVICE (ULD) | 32 |
| 3.10. OPERAZIONI DI SPINTA/TRAINO | 33 |
| 3.11. ATTIVITÀ DI FOLLOW-ME O MARSHALLING | 36 |
| 3.12. EQUIPAGGIAMENTI DI PIAZZOLA | 38 |
| • Generalità | 38 |
| • Pontili di imbarco | 39 |
| • 400 Hz | 40 |
| • Sistemi di condizionamento | 40 |
| • Pit carburante | 41 |
| • APU INOPERATIVO | 41 |
| 3.13. POSTAZIONI CARICA BATTERIE MEZZI ELETTRICI | 43 |
| 3.14. OPERAZIONI CON CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE | 44 |
| • Operazioni di accettazione, stoccaggio, allestimento e trasporto delle merci pericolose | 44 |
| • Designazione delle infrastrutture per la movimentazione delle merci pericolose | 44 |
| • Piazzali per voli passeggeri con merci pericolose a bordo | 45 |
| • Piazzali per voli cargo con merci pericolose a bordo | 45 |
| • Gestione delle emergenze | 45 |
| • Definizione delle tipologie di merci pericolose gestite nello scalo | 46 |

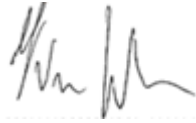
- Operazioni di gestione e stoccaggio del carburante aeronautico 46
- Definizione delle modalità di verifica esercitate dal Gestore 46
- 3.15. DISPOSIZIONI SPECIFICHE AREA CARGO (QUADRANTE 100) 47
- 3.16. PICCO DI CARICO ACQUA POTABILE 48

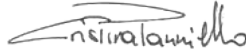
REGISTRO REVISIONI VOLUME 3

| 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 | 18/01/2022 | 01/02/2022 | Intero Volume | / | - Integrazione Disposizioni di Safety: - 3.1.13 - E-15-003-2020 - E-15-005-2020 - E-15-009-2020 - E-15-003-2021 - E-15-009-2021 - 3.2.7-8 - Posizionamento Tacchi e coni - 3.2.16 - 400Hz |
| 2 | 01/09/2022 | 01/09/2022 | 3.2.15, 3.2.31, 3.10.10, 3.10.11, 3.11.1, 3.11.5 | | - Integrazione Disposizioni di Safety: • E-15-003-2022 • E-15-006-2022 • E-15-009-2022 |
| 3 | 26/02/2024 | 05/03/2024 | 3.11.1, 3.2.11, 3.12.21 | | - Integrazione Disposizioni di Safety: • E-15-003-2023 • E-15-005-2023 • E-15-010-2023 |

| | | | | |
|---|------------|------------|---|--|
| 4 | 01/02/2026 | 01/02/2026 | <p>3.10.9 3.6, 3.6.1 e 3.6.2 3.1.14 3.2.29 3.15 3.2.6 e 3.2.26 3.10.9 3.1.1 3.12.2 3.1.15</p> <p>3.16</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Integrazione Disposizioni di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-004-2024 • E-15-007-2024 • E-15-001-2025 • E-15-003-2025 • E-15-005-2025 • E-15-009-2025 • E-15-010-2025 • E-15-011-2025 • E-15-012-2025 - Scarrabili airside dotati di copertura anti-avifauna. - Inserimento formazione obbligatoria con ricorrenza a 24 mesi per operatori che utilizzano i picchi di carico in airside. |
| 5 | 15/04/2026 | 15/04/2026 | <p>3.10.8 3.10.11</p> | <ul style="list-style-type: none"> - introduzione dell'obbligo di verifica del mezzo pushback con barra di traino: <ul style="list-style-type: none"> • prima di ogni manovra di spinta o traino per verificare l'integrità del mezzo. • al termine dell'attività di push al fine di evitare la perdita del pin. |

APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO

| PER VERIFICA | |
|---|--|
| Safety and Compliance Monitoring Manager <i>Ivan Satriano</i> | Firma  |

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

3.1. DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALL'UTILIZZO SICURO DEI PIAZZALI AEROMOBILI E AREE ADIACENTI

3.1.1. Tutto il personale operante in Airside deve evitare, durante lo svolgimento delle proprie attività, la produzione di FOD (Foreign Object Debris), ovvero la dispersione di materiale anche di piccole dimensioni che possa cagionare un danno agli aeromobili. Nel caso in cui venga rilevata la presenza di FOD:

sulle viabilità in apron, sulla viabilità perimetrale e nelle piazzole, se le condizioni di posizione e dimensioni ne permettano la rimozione, è obbligatorio procedere manualmente alla rimozione dello stesso in modo sicuro. Qualora tali condizioni non lo consentano, è obbligatorio contattare immediatamente il CEA-ADR per richiederne la rimozione;

sulle Taxiway, in corrispondenza di un loro attraversamento veicolare ed in generale su tutte le aree non accessibili è obbligatorio contattare immediatamente il CEA-ADR per richiederne la rimozione.

3.1.2. Percorsi pedonali: è vietato circolare a piedi in area di movimento ad eccezione delle aree delimitate da appositi passaggi pedonali (generalmente a ridosso di terminal e aree tecniche). La circolazione pedonale all'interno delle aree di sosta degli aeromobili (stand) è consentita solo per ragioni strettamente operative, controlli ispettivi, operazioni di turnaround dell'aeromobile, operazioni di imbarco e sbarco.

3.1.3. I Prestatori/Autoproduttori e operatori devono adeguarsi agli obblighi di segnalazione di cui alla Volume 1 del presente documento.

3.1.4. Fumo: è vietato fumare in Airside. È fatto obbligo a tutti gli operatori di rispettare tale divieto anche a bordo dei propri mezzi; è consentito fumare esclusivamente nei locali/aree riservati ai fumatori predisposti/e e identificati/e dalla Società Aeroporti di Roma S.p.A. con idonea segnaletica.

3.1.5. Bevande alcoliche e sostanze stupefacenti: è vietato effettuare le proprie attività in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di medicinali/sostanze

stupefacenti o in condizioni fisiche tali da pregiudicare l'effettuazione della attività in sicurezza.

3.1.6. Al fine di garantire la visibilità delle persone nella circolazione pedonale in Airside, laddove consentita, è obbligatorio indossare sempre gli indumenti ad alta visibilità.

3.1.7. È obbligatorio rispettare la segnaletica di jetblast.

3.1.8. Le vie di rullaggio sono interessate dal movimento degli aeromobili al suolo. Occorre prestare la massima attenzione nell'attraversarle avendo cura di seguire la segnaletica stradale rispettando gli stop aeronautici e gli altri segnali di pericolo.

3.1.9. Qualora vi sia la presenza di cantieri, la viabilità veicolare può essere deviata con indicazioni provvisorie che il conducente deve meticolosamente seguire al fine di rimanere separato da altro traffico.

3.1.10. È severamente vietato percorrere le taxilanes e taxiway al pari di un aeromobile, eccetto se autorizzato (es. SAR, manutenzione AVL).

3.1.11. Le vie di rullaggio vanno attraversate seguendo la segnaletica della viabilità veicolare, eccetto se autorizzato (es. SAR, manutenzione AVL).

3.1.12. Per la sicurezza delle operazioni e per la propria incolumità è necessario rispettare le seguenti distanze di sicurezza dall'A/M. Con aeromobile in movimento ai fini dell'attraversamento, su viabilità veicolare autorizzata, di una taxiway/taxilanes:

- Davanti A/M: 100 metri;
- Dietro A/M: 150 metri o il doppio della lunghezza dell'aeromobile, la maggiore delle due;

3.1.13. Fermo restando la responsabilità della separazione dell'elicottero con altro traffico/personale/ostacoli sia in capo al pilota, durante l'ingresso in piazzola, il personale presente nelle piazzole limitrofe dovrà allontanarsi e trovare riparo in area sicura.

3.1.14. Nel sedime aeroportuale ed in particolare in Airside, non è permessa la presenza di animali liberi al fine di ridurre il rischio di wildlife-strike.

Gli animali possono accedere in Airside esclusivamente se custoditi in gabbie o per le attività specifiche correlate al trasporto aereo.

Nel caso in cui si rilevi la presenza di animali liberi, sfuggiti durante le operazioni di trasporto merci o a seguito di passeggeri, oppure randagi, provenienti dall'esterno del sedime, gli stessi dovranno essere segnalati al CEA.

È inoltre vietato per tutti coloro che operano in Airside, creare fonti attrattive che possano attrarre animali liberi (es. volatili, mammiferi, etc) o favorirne lo stazionamento, quali:

- Punti di alimentazione al suolo (acqua o cibo);
- accumuli di rifiuti di qualsiasi genere, in particolare rifiuti alimentari, non opportunamente protetti;
- dispersione di vivande di qualsiasi genere.

3.1.15. Per gli scarrabili presenti in airside e/o altri contenitori per i rifiuti (con particolare riferimento alla frazione organica), dovranno essere sempre coperti/chiusi per evitare che diventino fonte di attrazione per l'avifauna.

3.2. TURNAROUND OPERATIONS

3.2.1. I Prestatori/Autoproduttori devono essere certificati ai sensi del Regolamento Enac e garantire la formazione specialistica degli operatori che eseguono attività intorno agli aeromobili. Prestatori/Autoproduttori/Vettori dovranno, pertanto, rispettare la dotazione di tacchi e coni prevista da apposito contratto e provvedere direttamente per le attrezzature in numero adeguato a servire tutti gli

aeromobili di competenza ed utilizzarli nel rispetto delle normative e disposizioni vigenti, in particolar modo quelle riguardanti la Safety.

3.2.2. La formazione specialistica del personale operante in Airside deve rispettare i requisiti standard descritti nel Volume 1 sezione “Training”.

3.2.3. L’applicazione degli standard IATA è fortemente raccomandata.

3.2.4. Dal momento in cui la piazzola assegnata è confermata, la stessa diventa di utilizzo esclusivo del Vettore. Di conseguenza vi possono accedere ed operare esclusivamente personale e mezzi di Società che forniscano servizi al Vettore stesso, del Gestore aeroportuale e/o enti di Stato. L’utilizzo esclusivo cessa al termine delle procedure coordinate di rilascio della piazzola stessa.

3.2.5. Successivamente all’avvenuta assegnazione della piazzola, il Prestatore/Autoprodotto dovrà predisporre le risorse (uomini, mezzi e attrezzature) adeguate in numero e qualifica, e nella tempistica adeguata, ai fini dell’erogazione del servizio di assistenza, in particolare dell’accesso dell’A/M in sicurezza in Piazzola. Per dettagli relativi al dimensionamento e ai tempi riferirsi al Regolamento di Scalo – Allegato 11.1.

3.2.6. Non appena nota l’assegnazione della piazzola, il Prestatore/Autoprodotto deve accertarsi che la piazzola stessa, nelle aree delimitate di manovra dell’aeromobile e del pontile e in corrispondenza dei pozzetti degli impianti e degli accessi agli estintori e ai pulsanti di arresto del flusso di aeromobili, sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere. Il Prestatore/Autoprodotto, ove disponibile deve attivare la guida ottica A-VDGS. Si raccomanda che prima di attivare la guida ottica per l’ingresso dell’aeromobile è necessario verificare che:

- il pontile d’imbarco ed il relativo soffietto siano completamente retratti;

- la piazzola sia sgombra da FOD, mezzi, veicoli e qualunque attrezzatura che possa rappresentare un pericolo per l'ingresso dell'aeromobile in piazzola.

Una volta impostata la guida ottica, l'operatore deve rimanere costantemente presso la piazzola per supervisionare che l'ingresso dell'aeromobile si svolga nella massima sicurezza per poter, in caso di necessità, azionare il pulsante di "blocco".

3.2.7. I tacchi e i coni dovranno essere apposti non appena l'a/m blocca in piazzola, ovvero non appena il comandante inserisce il parking-brake, che può essere rimosso solo in presenza dei tacchi stessi. Una volta spente le luci anticollisione e apposti i tacchi, dovranno essere posizionati coni di sicurezza a protezione dell'aeromobile dalla collisione con i GSE in adempimento a quanto previsto dal GOM del Vettore stesso. Nessuna attività di assistenza deve essere iniziata prima che siano state spente le luci anticollisione, apposti i tacchi e posizionati i coni di sicurezza. L'obbligo di apposizione dei tacchi è necessario ai fini della sicurezza delle operazioni anche per la presenza di pendenza longitudinale e/o trasversale della pavimentazione delle piazzole. Resta inteso che in caso di posizionamento aeromobile in posizioni di sosta in contingency (es. taxiway) a causa di eventi straordinari, è obbligatorio apporre i tacchi sia sul carrello anteriore che posteriore salvo diverse indicazioni da parte del vettore.

3.2.8. Al termine dell'utilizzo, ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà lasciare la piazzola, comprese le aree contigue, completamente sgombra da materiali, carrelli e automezzi di qualsiasi genere, e in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata per il volo successivo. Tacchi e coni di sicurezza dovranno essere riposti negli appositi stalli. Quanto sopra a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, del regolare funzionamento dello Scalo. Qualora il personale dell'operatore, per gravi e giustificati motivi, non possa ottemperare a quanto stabilito dovrà darne immediata comunicazione al CEA-ADR. Si rammenta che la presenza di FOD in piazzola può pregiudicare il rilascio del Ready da parte del Gestore.

3.2.9. ADR-CEA, nel caso in cui venga segnalato o rilevi direttamente la difficoltà di utilizzo dei piazzali in sicurezza o l'impedimento nello svolgimento delle attività di assistenza per la presenza di materiali e/o automezzi lasciati dal precedente Prestatore/Autoproduttore, inviterà quest'ultimo allo sgombero immediato della piazzola o dell'area, riservandosi la facoltà di provvedere direttamente in caso di inadempienza, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali, addebitando al soggetto inadempiente i costi sostenuti ed i danni subiti.

3.2.10. ADR può effettuare ispezioni per verificare il rispetto delle regole riguardanti lo sgombero delle piazzole dopo l'utilizzo, ponendo in essere, in caso di inadempienza, i provvedimenti operativi più opportuni, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali.

3.2.11. I Prestatori/Autoproduttori devono garantire la protezione dei passeggeri durante le operazioni di imbarco e sbarco:

- Ponendo i coni a protezione delle parti dell'aeromobile che rappresentano un rischio per le persone;
- Controllando a vista che i passeggeri seguano il percorso prestabilito, con particolare cura nel controllo che gli stessi non passino sotto le ali dell'aeromobile, vicino ai motori e alle eliche e restino fuori dalla zona di sicurezza se è in corso il rifornimento, e non invadano la ASA degli stand adiacenti.

3.2.12. Su disposizione del CEA-ADR o ADR/ISE Sicurezza Operativa, i Prestatori/Autoproduttori e operatori devono provvedere allo sgombero immediato della piazzola o dell'area.

3.2.13. Qualora il soggetto non provveda immediatamente ad eseguire le disposizioni di cui all'articolo precedente, ADR si riserva la facoltà di provvedere direttamente per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali, addebitando al soggetto inadempiente i costi sostenuti e i danni subiti.

3.2.14. È obbligatorio l'uso dei dispositivi di protezione individuale, secondo quanto previsto dalla valutazione del rischio svolta dal Datore di Lavoro di ciascuna Azienda che opera in Airside, sotto la propria ed esclusiva responsabilità ai sensi del D.lgs. 81/2008.

3.2.15. È vietato avvicinarsi a piedi agli aeromobili, se non per ragioni strettamente operative. L'avvicinamento, qualora consentito, salvo per il personale tecnico/operativo che per mansione ha tali esigenze ed è stato propriamente addestrato a farlo, dovrà avvenire a luci anticollisione spente. Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare con motori in moto ed in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata. Un aereo è considerato "a terra" solo quando è fermo al parcheggio con le luci anticollisione spente e i tacchi posizionati; fino ad allora è da considerarsi come "in volo". I veicoli, il personale addetto all'Handling e le attrezzature non devono, pertanto, entrare nell'ERA/ASA, fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anti-collisione, e siano stati messi i tacchi, salvo quanto previsto dalla disposizione 3.2.16.

3.2.16. Al fine di non incorrere nel pericolo di aspirazione o jet blast è obbligatorio che nessun mezzo o persona si avvicini a un aeromobile con le luci anticollisione accese. Gli unici autorizzati a entrare nell'ERA/ASA (stand aeromobile) e ad avvicinarsi all'aeromobile con le luci anticollisione accese sono quindi:

- i tecnici certificati per l'effettuazione dei controlli all'aeromobile;
- i tecnici o gli addetti rampa per connettersi al cockpit con le cuffie/interfono;
- i tecnici o gli addetti rampa per il posizionamento dei tacchi aeromobile al carrello anteriore;
- gli operatori incaricati del posizionamento e della connessione dell'alimentazione esterna (GPU o impianto 400Hz).

3.2.17. Le operazioni di assistenza ad un aeromobile si realizzano all'interno della propria area ERA/ASA e nell'area ESA associata a tale parcheggio. Si

dovrà, quindi, evitare tassativamente l'occupazione di NPA, così come delle Aircraft Stand Taxilane adiacenti ai parcheggi.

3.2.18. È vietato avvicinarsi e manomettere o intervenire su qualsiasi impianto di piazzola, se non per il normale utilizzo operativo degli stessi e/o esigenze manutentive da parte di personale qualificato.

3.2.19. I movimenti all'interno dell'ASA, intorno agli aeromobili parcheggiati, devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti (5km/h).

3.2.20. È vietato lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile.

3.2.21. La sosta dei veicoli nell'ESA della Piazzola di Riferimento è autorizzata solo per i 20 minuti antecedenti il blocco dell'aeromobile e durante le operazioni di assistenza.

3.2.22. La sosta del veicolo è consentita sottobordo per il solo personale dedito alle operazioni di assistenza aeromobile. In caso di sosta sottobordo è obbligatorio:

- spegnere il motore;
- inserire la marcia;
- inserire il freno di parcheggio;
- lasciare la chiave di accensione inserita;
- chiudere le portiere dei mezzi, ma non a chiave.

3.2.23. È obbligatorio prestare la massima attenzione agli oggetti/rifiuti abbandonati che possano costituire pericolo o generare FOD e segnalarli immediatamente al Responsabile o direttamente al CEA-ADR.

3.2.24. I rifiuti di bordo non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo, devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio temporaneo/smaltimento.

3.2.25. I soli mezzi di altezza superiore a quella dei pontili/sottopassi sono autorizzati ad accedere alle piazzole dal punto più prossimo alle medesime senza seguire la viabilità.

3.2.26. Per uscire dalla strada veicolare bisogna compiere un angolo retto, perché in tal modo la visuale a disposizione dell'autista è massima rispetto agli ostacoli presenti. In particolare:

1 - Evitare, ove possibile, l'ingresso negli stand con mezzi, eccetto per ragioni strettamente necessarie all'attività operativa, ispettiva o emergenziali di intervento.

2 - Qualora necessario accedere in piazzola,

- moderare la velocità di ingresso negli stand, rispettando il limite massimo di 5 km/h (a passo d'uomo). **Warning:** L'elevata massa dei veicoli implica che anche un urto a bassa velocità possa provocare conseguenze significative per un pedone.
- prevedere un percorso lineare sia di ingresso che di uscita prima di entrare negli stand, garantendo una semplice uscita in caso di necessità, privilegiando uscite perpendicolari alle veicolari;
- evitare posizioni di fermata in piazzola, che richiedano manovre di retromarcia per l'uscita successiva.
- se fosse necessaria una manovra complessa e/o in retromarcia, qualora non disponibili adeguati sensori o telecamere utili alla manovra, richiedere supporto ad un uomo guida.

3.2.27. Quando l'operatore deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un uomo di sicurezza, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamere o di strumenti per la misurazione della distanza.

3.2.28. Quando l'operatore non possieda sufficiente visibilità per accertare quale sia la distanza dall'aeromobile deve servirsi di un uomo di sicurezza che, a terra, gli segnali la separazione dall'aeromobile stesso, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamere o di strumenti per la misurazione della distanza.

3.2.29. A seguito dello spegnimento delle anticollision light dell'aeromobile, gli operatori che conducono mezzi e attrezzature che si accostano all'aeromobile:

- devono effettuare prove di frenata del mezzo prima di entrare nell'ERA o ad almeno 5 metri dall'aeromobile.
- sono autorizzati a sollevare le piattaforme mobili solamente dopo aver raggiunto la corretta posizione di accosto all'aeromobile. I veicoli elevabili non sono autorizzati a spostamenti con piattaforma elevata.

I veicoli che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile arrestandosi con il muso in direzione dello stesso.

3.2.30. Dopo aver utilizzato un veicolo operativo elevabile, il conducente, prima di abbassarlo, ha l'obbligo di verificare che ci sia una sufficiente distanza di sicurezza dall'aeromobile, e da altri veicoli e/o operatori.

3.2.31. Lo scarico del serbatoio dell'acqua dell'aeromobile deve essere eseguito utilizzando gli appositi mezzi di rampa. Si chiarisce che tali mezzi, durante le operazioni di assistenza, sono autorizzati a sostare sulla NPA (No Parking Area) dei pontili di imbarco interna alla piazzola, garantendo:

- Che l'operazione sia eseguita mentre il pontile di imbarco è fermo in posizione di attracco all'aeromobile;
- Di non sostare al di sotto del pontile di imbarco;
- Di utilizzare l'ausilio di un guide man qualora la manovra di accosto all'aeromobile preveda un avvicinamento inferiore ad 1 m dalle infrastrutture aeroportuali.

- Che il mezzo venga rimosso dalla NPA prima della movimentazione del pontile di imbarco.

3.3. AREE DI SOSTA E DI FERMATA VEICOLI SUI PIAZZALI AEROMOBILI

3.3.1. Le aree e gli stalli di parcheggio veicoli, presso lo scalo di Fiumicino, sono di due tipologie:

- dedicati a un singolo Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Operatore, contraddistinti da apposita segnaletica di identificazione;
- di utilizzo comune.

3.3.2. Le aree e gli stalli di parcheggio sono assegnati da ADR, in qualità di Società di Gestione. L'Handler assegnatario è tenuto a sottoscrivere un verbale di assegnazione delle aree ad uso esclusivo.

3.3.3. Materiali impropri e di rifiuti di qualsiasi genere non dovranno essere lasciati nelle aree/stalli di parcheggio e stoccaggio e presso le postazioni per la ricarica dei mezzi elettrici. Qualora un utilizzatore riscontri la presenza di materiali impropri o rifiuti dovrà segnalarlo tempestivamente il CEA-ADR, che si attiverà per l'intervento di pulizia.

3.3.4. L'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni di ricarica ai Prestatori e agli Autoproduttori potrà essere variata da ADR in qualsiasi momento, nel rispetto delle disposizioni della Direzione Aeroportuale Lazio, particolarmente, nel caso di subentro di nuovi Operatori o di variazioni dei volumi di traffico di quelli già presenti, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli Operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno consistere, per ciascun Operatore, in aumento, diminuzione, variazione della ubicazione di quanto precedentemente assegnato.

3.3.5. Ciascun Operatore dovrà posizionare i propri veicoli/rimorchi/equipaggiamenti esclusivamente all'interno delle aree assegnate, siano esse dedicate o di utilizzo comune. I suddetti veicoli/rimorchi non dovranno comunque essere in ogni caso d'intralcio alla movimentazione di aeromobili e di veicoli/rimorchi/equipaggiamenti nell'area aeroportuale.

3.3.6. È vietato parcheggiare veicoli/rimorchi/equipaggiamenti al di fuori degli appositi spazi riservati al loro posteggio e contraddistinti da apposita segnaletica orizzontale (stalli di sosta). Il parcheggio di mezzi/attrezzature è consentito solo nelle aree contraddistinte da apposita segnaletica (stalli).

3.3.7. È fatto assoluto divieto di sosta e fermata:

- sulla viabilità veicolare (esclusi i veicoli adibiti al traino aeromobili);
- sulle Aircraft Stand, Taxilane e Apron Taxiway;
- sui piazzali di servizio di pertinenza dei mezzi di soccorso/emergenza (piazzale Vigili del Fuoco, ecc.);
- laddove esista un divieto di sosta evidenziato da specifica segnaletica verticale e/orizzontale;
- ostacolando uscite di sicurezza e vie di esodo, presidi antincendio ed estintori, locali tecnici;
- su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità;
- laddove possano creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.

3.3.8. Il veicolo non deve costituire ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio e/o di soccorso sanitario, che necessitano di un rapido accesso/uscita. Il veicolo/rimorchio/equipaggiamento non potrà comunque essere lasciato incustodito per un tempo superiore ai 10

minuti, fatta esclusione per le necessità di effettuare operazioni sottobordo.

3.3.9. Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:

- di fronte al muso dell'aeromobile, o in posizione tale da ostacolare l'imbarco/sbarco dei passeggeri o le cisterne di rifornimento carburante o le vie di fuga dell'aeromobile durante le operazioni di rifornimento;
- sotto le ali dei velivoli, nelle vicinanze dei motori, sia a turbina sia a elica;
- sotto i pontili di imbarco;
- su tutte le aree contraddistinte dalla segnaletica orizzontale di divieto.

3.3.10. Ogni veicolo/rimorchio dovrà essere posizionato esclusivamente negli stalli destinati e/o aventi dimensioni congrue con la propria specifica tipologia, allo scopo di ottimizzare l'occupazione complessiva di spazio (ad esempio, un'autovettura non dovrà occupare uno stallone destinato ad autobus).

3.3.11. Nelle aree dedicate al parcheggio dei carrelli (rimorchi), ciascun Operatore dovrà evitare di porre in atto azioni, di qualsiasi tipo, che possano penalizzare le attività degli operatori che hanno aree assegnate adiacenti.

3.3.12. Gli stalli di uso comune destinati ad autovetture non dovranno essere utilizzati per la sosta di mezzi dedicati alle operazioni di assistenza.

3.3.13. Le autovetture dei Vettori operanti su FCO potranno essere parcheggiate negli stalli di cui al precedente punto, esclusivamente nei giorni in cui operano i rispettivi voli.

3.3.14. Tutti i veicoli/rimorchi/equipaggiamenti, quando non utilizzati, dovranno essere lasciati spenti, per non favorire l'inquinamento

ambientale e acustico in ambito aeroportuale. Dovranno essere parcheggiati ordinatamente e avendo cura di non lasciare, per i veicoli che ne sono dotati, teli o teloni non adeguatamente fissati, per ragioni di sicurezza e di immagine dell'aeroporto. Gli stalli assegnati per veicoli/rimorchi/equipaggiamenti utilizzati per l'assistenza, non dovranno essere utilizzati per la sosta e/o il deposito di veicoli/rimorchi/equipaggiamenti destinati alla rottamazione e/o all'alienazione. Gli eventuali spazi da destinare a tale scopo dovranno essere concordati con ADR.

3.3.15. Le aree operative e gli stalli non dedicati a un singolo Operatore, ubicati a margine delle piazzole di sosta aeromobili, sono, se non diversamente indicato in loco, a disposizione dei veicoli destinati all'assistenza del volo in arrivo sulla piazzola di riferimento. Tali postazioni potranno essere occupate esclusivamente da veicoli che, per dimensioni, caratteristiche tecniche o velocità di spostamento, non possono essere agevolmente trasferiti. L'Operatore non potrà occupare le suddette postazioni prima di 20 minuti dal blocco dell'aeromobile in arrivo e dovrà lasciarle completamente sgombre contestualmente allo sblocco, a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi e del regolare funzionamento dello Scalo.

3.3.16. Gli stalli per autobus interpista presso le uscite d'imbarco, di uso comune, saranno a disposizione del Prestatore/Autoprodotto interessato per il tempo strettamente necessario all'imbarco dei passeggeri. L'accosto ai punti di sbarco presso le aerostazioni avverrà secondo la sequenza di arrivo degli interpista, che dovranno sostarvi esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo sbarco dei passeggeri.

3.3.17. I carrelli (per bagagli, pallet, container) e i contenitori (ULD) dovranno essere posizionati, all'interno delle aree assegnate, in modo ordinato e tale da poter essere parcheggiati e prelevati, in qualsiasi momento, agevolmente, rapidamente e in condizioni di sicurezza.

3.3.18. Lungo i percorsi di rullaggio nell'area di manovra e nell'ambito dei piazzali di sosta aeromobili non è consentito svolgere operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e/o membri equipaggio o effettuare soste non previste per consentire interventi di manutenzione, messe a punto o verifiche esterne salvo comprovate situazioni di emergenza da segnalare al CEA-ADR.

3.4. RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI

Fermo restando le restrizioni imposte dal D.M. 30 giugno 2011, le presenti disposizioni si applicano:

- A tutti i processi di refuelling/defuelling eseguiti nelle piazzole ritenute idonee da ADR;
- Ai vettori, agli Handler Rifornitori e agli Handler di Assistenza che abbiano presentato a ADR S.p.A. una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative a quanto disposto dal DM 30 giugno 2011 (G.U. giugno 2011 n 169) ed al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Par 6.7).

• FORMAZIONE DEL PERSONALE

3.4.1. Gli Addetti alle operazioni di rifornimento carburante aeromobili devono essere qualificati e certificati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, secondo quanto riportato nella procedura allegata al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18.

3.4.2. Gli Addetti alle operazioni di assistenza agli aeromobili che si trovano ad operare sullo stand degli aeromobili durante le fasi di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o durante le operazioni di imbarco e sbarco, devono essere formati secondo quanto riportato nella procedura allegata al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18.

• RESPONSABILITÀ E DISPOSIZIONI

3.4.3. Le operazioni di rifornimento avvengono sotto la diretta responsabilità dell'Operatore Aereo, attraverso la designazione di una persona qualificata denominata "Responsabile del rifornimento". L'Operatore Aereo deve essere in possesso di proprie procedure relative alle operazioni di

rifornimento elaborate secondo il Regolamento CE 1008/2008 e EU-OPS 1.305.

3.4.4. L'Operatore Aereo ha l'obbligo di nominare il Responsabile del rifornimento.

3.4.5. Il Responsabile del Rifornimento ha il compito di supervisionare e di garantire l'osservanza delle procedure operative riportate nel presente documento e nei manuali operativi dell'Operatore Aereo, ivi compresa la gestione delle eventuali contingenze che dovessero presentarsi. Il Responsabile del rifornimento assicura l'espletamento delle attività di coordinamento e sorveglianza e garantisce l'adeguamento alla procedura di rifornimento di cui al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18 e il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente a bordo dell'aeromobile.

3.4.6. Il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di presentarsi e qualificarsi qualora questo non coincida con il Comandante.

3.4.7. Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli Handler rifornitori, che devono essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure operative normali e di emergenza; inoltre, devono assicurare la presenza di personale certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco (secondo quanto previsto dal D.M. 30/06/2011) e definito "Operatore di rifornimento."

3.4.8. Per attivare per la prima volta la procedura di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, l'Operatore Aereo deve seguire l'iter richiesto nella procedura di rifornimento di cui al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18.

3.4.9. L'Handler certificato per le operazioni di rifornimento, garantisce:

- L'idoneità dei mezzi ai fini antincendio;
 - La disponibilità della copia "Dichiarazione di adeguato addestramento" degli operatori durante il rifornimento;
 - Che almeno un operatore, incaricato dell'attività di refuelling, sia adeguatamente formato e certificato per l'effettuazione delle operazioni di rifornimento;
 - Che i mezzi di rifornimento siano dotati dei presidi antincendio in condizioni di efficienza con caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni vigenti;
- Le operazioni di rifornimento sono effettuate all'interno delle aree ERA/ASA.
 - Sul piazzale sono presenti le attrezzature antincendio previste dal Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18.
 - L'autocisterna o il dispenser sono posizionati in modo da garantire una via di fuga e da non ostacolare la rapida rimozione del veicolo di rifornimento a causa della presenza di veicoli o attrezzature;
 - la "zona di sicurezza", che consiste in un'area circolare con un raggio di 6 metri dai serbatoi dell'aeromobile, dalle bocchette, dalle attrezzature e dai veicoli di rifornimento mobili, non deve trovarsi al di fuori dell'area ERA/ASA dello stand o, in caso contrario, è garantito che le aree interessate siano mantenute libere;
 - Il personale e le attrezzature non coinvolte nella manutenzione dell'aeromobile non devono trovarsi nella "zona di sicurezza";
 - l'accesso dei veicoli di emergenza non deve essere ostacolata dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- La presenza del personale necessario per ogni mezzo di rifornimento per assicurarne, qualora necessario, il rapido allontanamento e per ogni altra necessità di sicurezza;
 - La presenza di almeno un operatore di rifornimento certificato per ciascun punto di attacco, qualora il rifornimento sia eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala. L'operatore dovrà avere con sé copia della certificazione del CNVVF.

3.4.10. L'Handler certificato per le operazioni di rifornimento, i Prestatori dei servizi di assistenza a terra/Autoproduttori, e tutti gli Operatori presenti sottobordo, devono garantire la puntuale osservanza di tutte le norme di sicurezza e di formazione e addestramento continuo. In particolare, per le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, l'Handler rifornitore garantisce la presenza sottobordo di personale in possesso della certificazione rilasciata dal CNVVF come previsto dal D.M., mentre il Personale degli Handler di assistenza riceve una formazione in accordo col programma ritenuto accettabile da ENAC e dal CNVVF. L'Handler di assistenza garantisce, inoltre, l'idoneità dei mezzi di assistenza.

3.4.11. Il responsabile del rifornimento ha l'obbligo di assicurare che:

- Le operazioni di rifornimento siano effettuate all'interno delle aree ERA/ASA
- Siano presenti in piazzola i presidi antincendio di cui al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18.
- L'autobotte o il dispenser sia posizionato in maniera tale da garantire la via di fuga, e che il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- La "zona di sicurezza", costituita da un'area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento, non ricada al di fuori dell'area di ERA/ASA dello stand o, in caso contrario, venga garantito che le aree interessate siano opportunamente mantenute libere;
- Personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino nella "zona di sicurezza";
- L'accesso da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- Sia garantita la rapida evacuazione delle persone a bordo dell'aeromobile mediante l'uso di un numero sufficiente di uscite e la disponibilità di un sicuro percorso di fuga per ognuna delle uscite da utilizzare durante un'eventuale emergenza, in coerenza con le disposizioni del vettore;

- In caso di rifornimento con autocisterna, questa non sosti con l'apparato motore sotto l'ala;
- Non siano presenti veicoli, ad esclusione di quelli coinvolti nelle operazioni di rifornimento carburante, in movimento o in sosta sotto l'ala durante le operazioni di rifornimento;
- Non siano presenti fiamme libere o dispositivi che possano costituire un fattore d'innescio entro un raggio di 15m dall'aeromobile.

3.4.12. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate nel piazzale di sosta degli aeromobili, all'interno delle aree ERA/ASA appositamente individuate e attrezzate.

3.4.13. Nell'area di sicurezza del rifornimento, illustrata nel Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV 18, non possono transitare i mezzi non dotati di idonei sistemi di protezione e schermaggio.

3.4.14. L'imbarco/sbarco di passeggeri con ridotta mobilità, tramite mezzo "Ambulift", sullo stesso lato dell'aeromobile ove avvengono le operazioni di rifornimento, è consentito, purché siano prese le precauzioni di seguito riportate:

- Sia prevista dall'Operatore Aereo la procedura di evacuazione dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'aeromobile, al momento dell'emergenza.
- Sia prevista da ADR Assistance la procedura di trasporto e riprotezione in zona sicura dei passeggeri e del personale a bordo dell'ambulift, al momento dell'emergenza.

3.4.15. Ciascun operatore durante le operazioni di rifornimento deve rispettare le seguenti condizioni:

- Assenza di rifiuti, e/o scarti combustibili;
- Assenza di fiamme libere, sigarette, scintille provocate da urto di parti metalliche;

- Divieto di utilizzo di attrezzature elettroniche, se non siano certificate ATEX e autorizzate;
- Divieto di utilizzo di sostanze infiammabili (escluso carburante per rifornimento);
- Divieto di utilizzo di utensili e di altre apparecchiature funzionanti elettricamente in grado di produrre fiamme o scintille;
- Divieto di utilizzo di apparecchiature fotografiche con flash a filamenti o elettronici;
- Divieto di utilizzo di mezzi privi di idonei sistemi di protezione e schermaggio dello scarico.

3.4.16. Il personale navigante ha l'obbligo di assicurare che, durante le operazioni di rifornimento carburante, nessun motore di spinta dell'aeromobile sia in funzione.

3.4.17. L'Operatore Aereo ha l'obbligo di garantire la continuità del contatto visivo tra il Responsabile del Rifornimento ed il rifornitore, prevedendo una modalità compatibile con la presenza del mezzo ambulift.

3.4.18. Le operazioni di defuelling del carburante non sono consentite quando è in corso l'imbarco/sbarco dei passeggeri, ovvero, quando questi stazionano sull'aeromobile.

3.4.19. Durante le operazioni di defuelling valgono gli obblighi riportati all'articolo 3.4.12, 3.4.14.

• **OBBLIGO DI MANCATO AVVIO O INTERRUZIONE DELLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO**

3.4.20. Le operazioni di rifornimento non devono essere avviate e, se già iniziate, devono essere immediatamente sospese quando si verificano una delle condizioni di seguito riportate:

- a) Assenza del Responsabile del rifornimento.
- b) Indisponibilità dei dispositivi antincendio previsti.
- c) Inoperatività del sistema pulsanti di emergenza carburante nelle piazzole dotate di sistema di distribuzione carburante (salvo procedura di contingency condivisa).
- d) Mancata effettuazione dei collegamenti elettrici necessari a scongiurare la generazione di scariche elettriche tra i mezzi/le infrastrutture e gli aeromobili coinvolti nelle operazioni di rifornimento.
- e) Mancata apposizione della bandiera che evidenzia l'apertura del pozzetto ove è alloggiato il punto di adduzione HRS.
- f) Presenza di estranei alle operazioni all'interno della zona di sicurezza.
- g) GPU e ACU posizionati ad una distanza inferiore a 6m dalle infrastrutture e dai veicoli usati per il rifornimento.
- h) Piazzola occupata da mezzi estranei all'attività di rampa.
- i) Veicoli in transito o in sosta sotto l'ala, con l'eccezione di quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo necessario alle operazioni.
- j) Motrice dell'autocisterna in sosta sotto l'ala.
- k) Motori dell'aeromobile accesi.
- l) Mezzo di rifornimento spento e non dotato di sistema di avviamento rapido (es. Start and Stop).
- m) Attrezzatura per il servizio di manutenzione in sosta a meno di 3 metri dagli sfiati dell'impianto combustibile dell'aeromobile.
- n) Presenza di lavori in corso/attività di manutenzione in prossimità della zona rifornimento che possano generare scintille o fiamme libere.
- o) Freni dei carrelli principali dell'aeromobile surriscaldati.
- p) Rifornimento o manutenzione dell'impianto di erogazione ossigeno dell'aeromobile.
- q) Presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile.

- r) Temporalità con scariche elettriche sull'aeroporto o entro 3 Miglia Nautiche dalla Torre di controllo. ADR comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento con le modalità previste dal Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 25 MOV25.
- s) Attivazione del PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale) per stati di allerta aeromobile che coinvolgano tutti i presidi dei VVF presenti in airside. ADR-CEA comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento con le modalità previste dal PEA.
- t) Il personale coinvolto nell'attività di rifornimento porti con sé o utilizzi accendisigari, fiammiferi o sigarette elettroniche.
- u) Il personale coinvolto nell'attività di handling porti con sé o utilizzi telefoni cellulari/smartphone non ATEX all'interno dell'area di sicurezza (6m). Il personale coinvolto nell'attività di rifornimento indossi scarpe o indumenti che presentino delle parti metalliche a vista.
- v) Il personale coinvolto nell'attività di rifornimento trascini scale o altri mezzi con ruote metalliche o che comunque striscino sul suolo qualora trainati.
- w) Siano in corso attività di installazione o rimozione delle batterie dell'aeromobile.
- x) Siano in corso le connessioni/disconnessioni all'aeromobile dei cavi GPU (Ground Power Unit) e 400Hz.
- y) Sia in corso l'accensione dell'APU (Auxiliary Power Unit).
- z) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono il libero accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso.
- aa) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile.
- bb) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori senza manovre in retromarcia.

3.4.21. Le operazioni di rifornimento dell'aeromobile con passeggeri a bordo non devono essere avviate e, se già iniziate, devono essere

immediatamente sospese, se si verifica almeno una delle condizioni di seguito riportate:

- a) Sulle piazzole non autorizzate: 207, 208, 209, 210, 801
- b) Superamento del numero massimo di 20 rifornimenti contemporanei. (monitorato con GRAMS - Ground Activity Monitoring System)
- c) Contemporaneità operazioni su due piazzole adiacenti. (monitorata con GRAMS)
- d) Mancata autorizzazione da parte del Comandante dell'aeromobile.
- e) Attivazione della procedura LVP (Low Visibility Procedure). ADR-CEA comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento con le modalità previste dal Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 23 MOV03.
- f) Rifornimento sul lato sinistro dell'aeromobile, a meno di imbarco/sbarco tramite pontile e vie di fuga alternative (es. Scala Aggiuntiva), previste dall'Operatore Aereo, posizionate sul lato destro.
- g) Attività di carico/scarico di merci pericolose, e/o merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta il rispetto delle precauzioni.
- h) Presenza di ostacoli sul percorso pedonale e lungo le uscite di emergenza.

3.4.22. In caso di rifornimento carburante aeromobile con APU in funzione, in caso di sversamento, l'APU deve essere spento immediatamente e non deve essere riacceso finché l'area non sia stata bonificata e non sia più presente rischio di innesco dei vapori infiammabili.

3.4.23. In caso di sversamento, il GPU deve essere spento immediatamente e non deve essere riacceso finché l'area non sia stata bonificata e non sia più presente rischio di innesco dei vapori infiammabili.

3.4.24. In caso di rifornimento carburante aeromobile con Air Conditioning Unit (ACU) in funzione, in caso di sversamento, l'ACU deve essere spento immediatamente per prevenire la possibilità che vapori infiammabili siano introdotti nell'aeromobile.

3.4.25. Nel caso in cui il personale di handling che opera sottobordo venisse a conoscenza di una delle condizioni di cui agli articoli precedenti, ha l'obbligo di informare immediatamente il Responsabile del rifornimento, il quale sospende le operazioni e, se del caso, applica quanto previsto dalla sezione dedicata alla gestione delle emergenze (rif. Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV18).

3.4.26. In piazzola, l'autorizzazione a riprendere le operazioni di rifornimento carburante può essere data solo dal Responsabile del rifornimento, il quale deve consultarsi con tutti gli attori che concorrono all'attività di rifornimento del carburante.

3.4.27. Il Responsabile del rifornimento deve richiedere all'Operatore del rifornimento l'interruzione delle operazioni in tutti i casi in cui ENAV-TWR, VVF, ADR-CEA, ENAC ne facciano esplicita richiesta.

3.5. RIFORNIMENTO CARBURANTE MEZZI

3.5.1. Il rifornimento dei mezzi operanti in Airside deve essere eseguito nelle aree rifornimento dedicate.

3.5.2. Il servizio di rifornimento tramite autobotte potrà essere svolto per tutti gli automezzi, escluse le autovetture, il cui transito nelle aree di movimento, in particolare nelle zone di attraversamento delle vie di rullaggio aeromobili, possa comportare un pericolo per la sicurezza operativa.

3.5.3. Il servizio di rifornimento sarà ammesso per i mezzi regolarmente parcheggiati in tutte le postazioni di sosta dei mezzi assegnate alle società di handling. Per i mezzi parcheggiati negli stalli ubicati presso le piazzole aeromobili, il servizio potrà essere effettuato nelle ore notturne, a partire dalle 24 l.t. fino alle 05.00 l.t. comunque solo se la relativa piazzola non sia occupata da un aeromobile a meno che quest'ultimo sia in sosta notturna.

3.5.4. Le operazioni di rifornimento andranno effettuate solo dopo aver eseguito la messa a terra della carcassa dell'autobotte.

3.5.5. Dovranno essere garantite le distanze di sicurezza interne e di protezione non inferiori a tre metri dalla cisterna, delimitando l'area con bandiere a scacchi poste su supporti rigidi; solo a tali condizioni potrà essere consentita una deroga al divieto di occupazione della veicolare.

3.5.6. Il rifornimento dovrà essere sospeso nel caso in cui vi siano scariche atmosferiche dovute ad avverse condizioni meteo, o per mancanza di visibilità.

3.5.7. Le operazioni di rifornimento non possono essere effettuate nelle vicinanze di apparati radar funzionanti.

3.5.8. È ribadito il divieto assoluto di fumo e/o utilizzo di fiamme libere durante le operazioni di rifornimento.

3.5.9. Il personale addetto deve essere in possesso di tutti i requisiti professionali previsti dalle normative vigenti, ivi compresa l'A.D.R. 2019 e l'abilitazione alla guida nelle aree aeroportuali interne, ai sensi del Manuale di Aeroporto (procedura Operativa codice E-16-21 MdAE_Mov16). Gli automezzi utilizzati per le operazioni di rifornimento dovranno essere conformi alle normative vigenti, ivi compresa la normativa A.D.R. 2019.

3.5.10. Lo stesso personale deve indossare vestiario anti-scintilla, non deve detenere accendini e/o simili, né utilizzare apparati telefonici mobili durante le operazioni di rifornimento.

3.5.11. Sul mezzo rifornitore devono essere collocati n° 3 estintori, di capacità estinguente non inferiore a 39 A – 144 B-C.

3.5.12. Nelle ipotesi di sversamento di carburante durante l'erogazione, dovrà essere seguita la procedura prevista dal presente Regolamento di Scalo.

3.6. MESSA IN MOTO DEGLI AEROMOBILI IN PIAZZOLA, ENGINE WASH – LINE MAINTENANCE

3.6.1. Messa in moto degli aeromobili in piazzola.

3.6.1.1 La messa in moto degli aeromobili in piazzola non è consentita. Esigenze specifiche di messa in moto in piazzola (es. APU INOP o Engine Test) devono essere autorizzate dal CEA-ADR.

3.6.1.2 Qualora autorizzata la messa in moto in piazzola, si precisa che l'accensione dei motori in piazzola anche ai fini manutentivi è autorizzabile nei limiti di motore al minimo (idle). La prova motori per potenze superiori potrà essere eseguita esclusivamente in area prova motori dedicata in accordo alla DDS Volume 3 par. 3.7.

3.6.2. ENGINE WASHING – LINE MAINTNANCE

3.6.2.1 Qualora sia necessario per una società di Manutenzione Aeronautica Certificata Part 145 eseguire Engine Wash o attività manutentive di Line-Maintenance che richiedano l'utilizzo di strutture temporanee in piazzola (es. Engine Test), tale società dovrà richiedere ad ADR l'autorizzazione ad eseguire tale attività inviando una mail a capoareacl@adr.it, specificando la tipologia di attività, le attrezzature utilizzate (comprese strutture amovibili) e la durata dell'attività. Sarà cura di ADR fornire un feedback, autorizzando tale attività per la durata richiesta, identificando la piazzola idonea a tale attività manutentiva di Line-Maintenance. In generale sarà responsabilità del Controllo Voli ADR autorizzare l'attività manutentiva e comunicare eventuali misure di Safety aggiuntive da applicare opportunamente concordate con la Sicurezza Operativa ADR-ISE.

3.7. PROVA MOTORI DEGLI AEROMOBILI

3.7.1. L'area preposta per lo svolgimento della prova motori si trova ad est del Quadrante 300, al traverso delle piazzole 313-317.

3.7.2. Le piazzole prova motori possono accogliere aeromobili code ICAO code A, B, C, D, E. Le piazzole prova motori non possono accogliere aeromobili con altezza del motore tipo MD11.

3.8. SPECIFICHE SULLE OPERAZIONI DI ENTRATA-USCITA AREE TECNICHE

3.8.1. Le procedure cui adeguarsi per l'ingresso e uscita in sicurezza dalle aree tecniche è disciplinata nella "Lettera Operazioni - ordinato movimento di aeromobili, mezzi e persone sui piazzali.

3.9. UNIT LOAD DEVICE (ULD)

3.9.1. Ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà riposizionare correttamente le ULD presso le unità di stoccaggio previste. Le ULD non devono costituire FOD, né ostacolare la movimentazione di aeromobili e veicoli sull'area di movimento.

3.9.2. Le ULD devono essere fissate sulle rulliere e chiuse, onde ridurre il rischio di sollevamento in caso di condizioni di vento forte.

3.9.3. Possono essere utilizzate solo le rulliere appositamente assegnate con specifico verbale.

3.10. OPERAZIONI DI SPINTA/TRAINO

3.10.1. Tutte le operazioni di traino sono subordinate al preventivo coordinamento con ADR-CLD Controllo Voli.

3.10.2. La movimentazione degli aeromobili trainati a qualsiasi titolo dovrà avvenire in stretto coordinamento e sotto la sorveglianza della Torre di Controllo. La movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

3.10.3. La movimentazione del traino è assistita da ADR/ISE Sicurezza Operativa FOLLOW-ME e si svolge in contatto radio con la TWR sulla frequenza 445.775 MHz.

3.10.4. In condizioni di visibilità 2 e 3 le operazioni di traino devono essere limitate ai casi di assoluta necessità

3.10.5. Nelle operazioni di pushback e traino, per Aeromobili WIDE-BODY, è sempre obbligatoria la presenza di un operatore di terra in collegamento visivo con il trattorista e in cuffia con il cockpit, al fine di assicurare che lo spazio di manovra dell'aeromobile sia garantito.

L'operatore in cuffia deve:

- essere al di fuori del mezzo pushback;
- essere ben visibile ed in contatto visivo con l'operatore di pushback;
- garantire il collegamento continuo (cuffia) con il cockpit;
- supportare l'autista nella manovra di entrata o uscita dallo stand, fino al posizionamento dell'aeromobile sullo start up-point.

Nelle operazioni di traino dell'aeromobile per lunghi percorsi, l'operatore deve mantenersi sempre in contatto in cuffia con il cockpit dalla cabina del mezzo.

Il Prestatore dei servizi di assistenza a terra o della società di Manutenzione dell'aeromobile in particolari situazioni o in presenza di ostacoli, anche temporanei, deve garantire la presenza di wing walkers.

I wing walkers sono in ogni momento sotto la direzione e responsabilità dell'operatore di terra in cuffia e ad esso riferiscono.

In caso di mancanza di connessione interfonica tra la cabina di pilotaggio e l'operatore di terra deve essere applicata la procedura di assistenza gestuale standard SERA.

3.10.6. Per le operazioni di pushback mono operatore, l'equipaggio di volo deve nominare un membro dell'equipaggio di volo deputato a ricevere i segnali e la conferma dell'area libera da uomini e mezzi, prima di iniziare la manovra di rullaggio.

3.10.7. Le operazioni di pushback e traino, in assenza di personale di condotta, devono essere effettuate con un operatore all'esterno dell'aeromobile collegato in cuffia con il personale qualificato presente a bordo, che assista l'autista nella manovra di spinta.

3.10.8. Prima di ogni manovra di spinta e traino degli aeromobili senza equipaggio di volo a bordo, l'operatore di Handling deve verificare l'efficienza e lo stato del mezzo ed effettuare un briefing sul campo con ADR/ISE Sicurezza Operativa, al fine di accertare:

- Di conoscere correttamente la direzione di spinta-traino;
- Di nominare la figura sottobordo deputata a garantire la separazione dell'aeromobile da uomini, mezzi e cose.
- in caso di incertezza relativa alla corretta esecuzione della spinta (direzione), l'operatore deve contattare ADR/ISE Sicurezza Operativa.

3.10.9. Durante la manovra di push è responsabilità dell'Operatore di Handling nelle figure dell'Autista di push per le One-man Operator Procedures, e/o della Rampa che assiste la manovra, accertarsi che l'area retrostante l'aeromobile sia libera da FOD, personale, aeromobili e mezzi. L'operatore di terra, infatti, a seguito di approvazione delle operazioni emessa dalla

TWR, diventa il soggetto responsabile della sicurezza delle operazioni di movimentazione durante l'intera manovra di push, in relazione alla movimentazione di altri aeromobili e alla presenza di eventuali ostacoli in prossimità e all'interno del piazzale. Dal momento dell'accensione delle luci anticollisione, l'operatore di push deve attendere 10 secondi prima di iniziare la manovra di spinta per permettere ai mezzi che transitano sulla veicolare retro stand di liberare l'area. È responsabilità degli autisti dei veicoli, rispettare la segnaletica orizzontale di stop/e dare la precedenza in adempimento al Volume 2 del presente Documento.

3.10.10. I veicoli che spingono o trainano un aeromobile hanno l'obbligo di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese durante le manovre di spinta/traino. Allo stesso modo gli aeromobili trainati sull'area di movimento di un aeroporto devono accendere luci anticollisione dirette ad attrarre l'attenzione sull'aeromobile.

3.10.11. Ultimate le operazioni di sgancio sull'asse della via di rullaggio e di coordinamento con l'equipaggio di volo, il conducente del mezzo di pushback dovrà:

- a) per i pushback towbarless: sollevare la culla non appena possibile;
- b) per i pushback con barra di traino: verificare il corretto posizionamento dei pin di aggancio della barra;
- c) se possibile, portare il mezzo in una posizione ben visibile dal cockpit;
- d) mantenere tale posizione fino quando il personale preposto abbia disconnesso headset e raggiunto una posizione visibile dal Cockpit;
- e) raggiungere l'idonea area di sosta e/o fermata;
- f) Ispezionare il mezzo di push e qualora fossero riscontrati danneggiamenti e/o perdita di parti (es: pin di aggancio) contattare il CEA ADR per attivare le necessarie attività ispettive.

Non è possibile marciare con la culla abbassata.

3.10.12. Ultimate le operazioni di sgancio, l'agente di rampa, ha l'obbligo di verificare che uomini e mezzi si siano portati tutti al di fuori della via di

rullaggio, e deve riportare all'equipaggio il segnale di "all clear", a seguito del quale il Pilota deve, comunicare alla TWR di essere pronto al rullaggio.

3.11. ATTIVITÀ DI FOLLOW-ME O MARSHALLING

3.11.1. Per attività di marshalling, in ottemperanza alla Appendice 1 del Commission Implementing Regulation (EU) n. 923/2012 – SERA e s.m.i. e relativi AMC e GM, si intendono i segnali forniti all'equipaggio di volo durante l'ingresso in piazzola. L'aeromobile è pertanto in moto e controllato dalla cabina di pilotaggio e non è attaccato a nessun equipaggiamento di spinta-traino.

Prima di effettuare il marshalling, il marshaller qualificato deve:

- assicurarsi che l'area entro la quale sarà guidato l'aeromobile sia libera da ostacoli che l'aeromobile, nel rispetto dei segnali manuali, potrebbe urtare;
- in caso di emergenza (es. presenza ostacoli) o incidente che coinvolga un aeromobile e/o un veicolo durante il marshalling deve contattare il CEA seguendo le procedure previste dal E-15 DDS Volume 1 paragrafo 1.7.
- su valutazione dell'handler, per l'esecuzione delle attività di marshalling su piazzole caratterizzate da viabilità veicolare fronte stand che richiedano la temporanea invasione da parte dell'operatore di marshalling addetto, posizionerà l'autovettura dedicata al marshalling, opportunamente configurata in accordo al Volume 2 delle DDS par 2.3.1, in senso trasversale alla corsia veicolare. Ciò deve avvenire per il tempo strettamente necessario al completamento dell'ingresso dell'aeromobile, in maniera tale da segnalare l'attività in atto e costituire ostacolo alla viabilità per indurre all'arresto l'eventuale traffico veicolare che sopraggiunge.

Qualora richiesto dal pilota, dal tecnico in cuffia o dal SAR, in particolari situazioni o in presenza di ostacoli, anche temporanei, è necessario garantire la presenza di wing walkers (a cura del Prestatore dei servizi di assistenza a terra o della società di Manutenzione dell'aeromobile).

3.11.2. I segnali manuali del marshalling devono essere quelli raccomandati dallo standard contenuto nella Appendice 1 del Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 – SERA e s.m.i. e relativi AMC e GM.

3.11.3. Per attività di follow-me, in ottemperanza al D.lgs. 18/99 si intendono le attività di guida dell'aeromobile a mezzo di veicolo adeguatamente equipaggiato per lo spostamento da un punto ad un altro punto dell'Area di Movimento. La presenza del follow-me davanti all'aeromobile, non garantisce, la separazione degli aeromobili da altri ostacoli improvvisi, a causa della limitata visibilità dell'autista che scorta l'aeromobile e che ha la visibilità limitata a bordo del mezzo.

3.11.4. Per gli aeromobili in spinta-traino, ovvero non governati dalla cabina di volo, non si parla di segnali di marshalling, ma di segnali di guida degli operatori. I segnali utilizzati per fornire le informazioni agli autisti del pushback e di tutti gli altri equipaggiamenti devono essere quelli previsti dallo standard IATA Chapter 4 "Guide Person Hand Signal for ground service equipment" (Aircraft handling Procedures – IGOM).

3.11.5. Presso lo scalo di Fiumicino le eventuali attività di Follow me o Marshalling previste dall'Operation Letter sull'ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte da ADR tramite ADR/ISE Sicurezza operativa.

Presso lo scalo di Fiumicino le eventuali attività di Follow me previste dall'Operation Letter sull'ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte da ADR tramite ADR/ISE Sicurezza operativa.

Presso lo scalo di Fiumicino le eventuali attività di Marshalling previste dall'Operation Letter sull'ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte:

- da ADR/ISE Sicurezza Operativa in caso di:
 - o guida ottica di piazzola non sia
 - o parcheggi in
 - o siano presenti vincoli geometrici che non consentono l'accesso dell'aeromobile in

- o siano presenti degli ostacoli che non consentono l'accesso autonomo dell'aeromobile in _____
- o su chiamata della TWR in caso di necessità ai fini del mantenimento della delle _____

- Da personale delle società di handling (rif. APT02) opportunamente qualificato (rif. Volume 1 par.1.11, Volume 3 3.11.1-2 e EASA AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) punto a)) piazzole remote non dotate da guida ottica (Quadrante 100, 200, parte del piazzole 802, 804-805, 820-823, 842- _____)

Il proficiency check del personale qualificato per rieseguire attività di Marshalling avrà una **mesi**.

Il processo di qualifica del personale che esegue marshalling sarà oggetto di verifica da parte di audit del Compliance

3.11.6. ADR/ISE Sicurezza Operativa effettua anche scorta di veicoli/equipaggiamenti i cui conducenti non sono autorizzati alla guida in Airside.

3.12. EQUIPAGGIAMENTI DI PIAZZOLA

• GENERALITÀ

3.12.1. ADR fornisce la formazione per il corretto utilizzo degli impianti di uso comune e centralizzati tramite l'erogazione, su base annuale, di corsi "train the trainer" destinati ai formatori delle società di Handling. ADR fornisce, altresì Istruzioni Tecniche complete delle azioni da mettere in atto per il loro utilizzo. Tali Istruzioni tecniche sono allegate al Regolamento di Scalo.

3.12.2. In caso di malfunzionamenti o danneggiamenti di impianti in piazzola (guide ottiche, loading bridge, 400 Hz, preconditionamento, etc...), attenersi a quanto disciplinato nel Volume 1 del presente Documento per la segnalazione dell'evento.

Qualora il malfunzionamento abbia comportato potenziali o reali danneggiamenti ad aeromobili e/o feriti non spostare l'impianto, contattare il CEA-ADR ed attendere l'arrivo della Sicurezza Operativa ADR-ISE per la predisposizione della reportistica necessaria per lo studio della root cause dell'evento. Inoltre, l'impianto non potrà essere utilizzato fino alla messa in esercizio dell'impianto stesso da parte della manutenzione ADR o ditta specializzata.

L'autorizzazione allo spostamento dell'impianto prima dell'arrivo della Sicurezza Operativa ADR-ISE è da intendersi autorizzato a priori in caso di applicazione di procedure previste di messa in sicurezza e nei casi in cui si riscontrino imminenti necessità legate alla salute e sicurezza degli operatori interessati.

- **PONTILI DI IMBARCO**

3.12.3. Le manovre dei pontili di imbarco devono essere effettuate da personale qualificato e autorizzato.

3.12.4. L'Operatore, prima di iniziare la movimentazione del pontile di imbarco deve effettuare un controllo visivo dell'equipaggiamento, allo scopo di identificare eventuali irregolarità e, in caso di loro presenza, attivare immediatamente il Contact Center ADR e ADR-CEA.

3.12.5. Durante la manovra dei pontili di imbarco, l'Operatore deve avere cura di controllare che l'area di movimentazione sia libera da ostacoli, uomini e veicoli/rimorchi.

3.12.6. La movimentazione del pontile di imbarco è proibita quando persone estranee all'operazione sono presenti nel tunnel di collegamento.

3.12.7. Per la limitazione di utilizzo dei pontili di imbarco in caso di vento riferirsi alle Istruzioni Tecniche per l'utilizzo dei Pontili di Imbarco allegate al Regolamento di Scalo.

3.12.8. La movimentazione dei pontili di imbarco è proibita nel caso l'equipaggiamento sia soggetto a jet blast da parte di un aeromobile in movimento sulla piazzola attigua o nelle aree limitrofe.

3.12.9. La movimentazione del pontile deve essere immediatamente interrotta quando l'operatore avverte oscillazioni anomale dell'equipaggiamento o oscillazioni anomali dell'aeromobile a cui si presta ad attraccare/staccare anche in presenza di un vento inferiore al limite prestabilito.

3.12.10. La movimentazione del pontile deve essere effettuata lentamente al fine di permettere l'interruzione immediata della manovra in caso di anomalia di qualsiasi genere.

3.12.11. È vietato manomettere i sistemi di governo dei pontili di imbarco. Qualsiasi azione tecnica sul pannello deve essere effettuata dal personale della manutenzione ADR.

3.12.12. Alla fine delle operazioni di utilizzo, l'Operatore deve lasciare correttamente i bracci del pontile nella posizione retratta e in perfetto stato funzionante.

- **400 Hz**

3.12.13. È vietato manomettere i sistemi 400 Hz. Qualsiasi azione tecnica sul pannello deve essere effettuata solo dal personale tecnico autorizzato.

3.12.14. Alla fine delle operazioni di utilizzo, l'operatore deve avvolgere correttamente il cavo dell'impianto 400hz all'interno del proprio alloggiamento dopo averlo scollegato dall'aeromobile.

- **SISTEMI DI CONDIZIONAMENTO**

3.12.15. È vietato manomettere i sistemi di condizionamento. Qualsiasi azione tecnica sul pannello deve essere effettuata dal personale della manutenzione ADR.

3.12.16. Alla fine delle operazioni di utilizzo, l'operatore deve lasciare correttamente il tubo dell'impianto di condizionamento all'interno del proprio alloggiamento dopo averlo scollegato dall'aeromobile.

• PIT CARBURANTE

3.12.17. È vietato posizionarsi con il proprio veicolo/rimorchi, al di sopra del pozzetto di carburante.

3.12.18. È vietato lasciare veicoli/rimorchi/ostacoli parcheggiati/posizionati nelle vicinanze dei pulsanti di emergenza che in molti casi impediscono di individuarne la posizione e, in qualche caso, rendono difficile la loro accessibilità in casi di emergenza. Si ricorda che il parcheggio in tale area, è vietato.

3.12.19. È obbligo degli Operatori aeroportuali prestare particolare attenzione durante le manovre nei pressi delle colonnine dove sono posizionati i pulsanti di emergenza e contattare immediatamente il numero riportato nella cartellonistica adiacente, nel caso di incidente.

3.12.20. È vietato transitare con un veicolo e relativo rimorchi al di sopra del tubo di erogazione del carburante.

• APU INOPERATIVO

3.12.21. In caso di guasto all'A.P.U., noto o sopravvenuto per salvaguardare la safety e la regolarità delle operazioni, si applica quanto segue:

A/M in arrivo con APU non operativo in piazzola dotata di pontile e 400 hz

- a. Il vettore o l'handler avvisa tempestivamente non appena nota, e comunque almeno 15 minuti prima dell'ETA, il CEA per la gestione dell'anomalia

- b. L'handler predispone i gruppi ausiliari mobili (GPU)
- c. Il prestatore di servizi di assistenza fornisce gruppi ausiliari mobili (GPU)
- d. Qualora l'handler comunichi sopraggiunta indisponibilità di gruppi ausiliari mobili (GPU), previa conferma del CEA, potrà essere autorizzata la connessione del cavo 400 Hz senza movimentare il pontile di imbarco. In tal caso l'handler dovrà fornire una scala passeggeri per permettere e lo sbarco remoto con trasferimento dei passeggeri via cobus.

Nota: In caso di A/M noto in arrivo con APU non operativo, il CEA potrà reindirizzare l'aeromobile verso una piazzola remota dotata di impianto 400Hz. Limitatamente al caso di arrivo di un a/m A380 con APU non operativo su stand 607 o 609 consultare le 'Istruzioni tecniche per utilizzo di pontili d'imbarco, guide ottiche, impianti 400 hz e impianti di aria climatizzata presso i parcheggi aeromobili' allegate al Regolamento di Scalo per verificare le modalità di collegamento dei cavi 400 Hz e contemporaneo attracco di pontili di imbarco.

A/M in partenza con APU non operativo da piazzola dotata di pontile e 400 hz

- a. Il vettore o l'handler avvisa tempestivamente non appena nota, e comunque almeno 15 minuti prima dell'ETD, il CEA per la gestione dell'anomalia
- b. L'handler predispone i gruppi ausiliari mobili (ASU)
- c. Il prestatore di servizi di assistenza fornisce gruppi ausiliari mobili (ASU), richiedendo contestualmente al CEA l'intervento della sicurezza operativa ADR, in presenza di viabilità retrostante la piazzola, per supervisionare l'accensione dei motori in piazzola in accordo a quanto previsto nel documento E-14 Operation Letter - Ordinato Movimento di aeromobili, mezzi e persone sui piazzali.
- d. L'accensione dei motori in piazzola avverrà come segue, a seconda delle casistiche elencate
 - 1. A/M alimentato con gruppi ausiliari mobili (GPU)
 - i. Il personale abilitato dell'handler effettua il distacco del pontile dall'aeromobile.
 - ii. Dopo l'accensione del motore / dei motori, il personale abilitato dell'handler disconnette ASU e GPU.
 - 2. A/M alimentato con 400 Hz e pontile di imbarco in posizione di parcheggio
 - i. Dopo l'accensione del motore / dei motori, il personale abilitato dell'handler disconnette ASU e cavo 400 Hz.
 - 3. A/M alimentato con 400 Hz e pontile di imbarco connesso all'aeromobile (indisponibilità APU sopraggiunta in partenza. Nota: tale procedura si attua se compatibile con le procedure del vettore/handler interessati; in alternativa si attuano le procedure dei suddetti operatori (vettori/handler).
 - i. Dopo l'accensione del motore destro / dei motori destri, il personale abilitato dell'handler disconnette ASU e cavo 400 Hz.
 - ii. Il personale abilitato dell'handler effettua il distacco del pontile dall'aeromobile.

3.13. POSTAZIONI CARICA BATTERIE MEZZI ELETTRICI

3.13.1. Le postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici sono dedicate al Prestatore/Autoproduttore secondo quanto stabilito da specifico verbale di consegna; lo stesso Prestatore/Autoproduttore dovrà posizionare gli eventuali caricabatteria, se necessario, secondo quanto previsto dai verbali di assegnazione.

3.13.2. L'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni di ricarica ai Prestatori e agli Autoproduttori potrà essere variata da ADR PHMOV in qualsiasi momento, nel rispetto delle disposizioni della Direzione Aeroportuale Lazio, particolarmente nel caso di subentro di nuovi operatori o di variazioni dei volumi di traffico di quelli già presenti, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli Operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno consistere, per ciascun Operatore, in aumento, diminuzione, variazione della ubicazione rispetto a quanto precedentemente assegnato.

3.13.3. La manutenzione della parte infrastrutturale della postazione carica batteria è a cura e carico di ADR, mentre la manutenzione, l'installazione e l'eventuale spostamento da una postazione all'altra del caricabatteria e dell'eventuale carrucola di sostegno del cavo elettrico sono a cura e carico del Prestatore/Autoproduttore.

3.13.4. L'installazione e la manutenzione del caricabatteria e dei relativi accessori dovranno essere effettuate nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri, emanati da qualsiasi soggetto che ne abbia titolo, con particolare riferimento alle normative riguardanti gli impianti elettrici e la sicurezza sul lavoro.

3.13.5. Il caricabatteria dovrà sempre recare il logo della Società di appartenenza, essere installato in corrispondenza di stalli dedicati alla Società stessa ed essere mantenuto in buone condizioni manutentive ed estetiche, a salvaguardia della sicurezza delle persone e dell'immagine dell'aeroporto.

3.13.6. Ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà sottoporre a ricarica i mezzi elettrici esclusivamente in corrispondenza delle postazioni assegnate, anche ai fini della corretta determinazione dei consumi di energia elettrica per il successivo addebito.

3.13.7. Ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà adeguarsi alla normativa nazionale vigente per quanto attiene agli aspetti di sicurezza sul lavoro relativamente alle aree ricarica batteria, e loro utilizzo sicuro.

3.14. OPERAZIONI CON CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE

• OPERAZIONI DI ACCETTAZIONE, STOCCAGGIO, ALLESTIMENTO E TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE

3.14.1. È responsabilità dei singoli handler definire e applicare le necessarie procedure in conformità con la seguente normativa:

- ICAO - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air;
- IATA - Dangerous Goods Regulations;
- ENAC - Regolamento per il trasporto aereo di merci pericolose.

• DESIGNAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE

3.14.2. È fatto divieto l'immagazzinamento di merci pericolose in Airside. Eventuali deroghe sullo stoccaggio materiali infiammabili in Airside, in aree in concessione, saranno autorizzate a seguito di una richiesta ufficiale al Gestore e successivo esito positivo delle verifiche tecniche.

3.14.3. Tutte le merci pericolose devono essere stoccate in aree conformi ai requisiti definiti nelle normative specifiche applicabili e nel rispetto delle disposizioni definite dal Gestore.

3.14.4.La designazione e la gestione di tali aree sono di responsabilità delle società di Handling operanti nell'infrastruttura Cargo dell'Aeroporto di Fiumicino.

3.14.5.Altri soggetti che richiedano l'immagazzinamento, anche temporaneo, di merci pericolose, al di fuori delle suddette aree, devono fare esplicita richiesta al Gestore, il quale ne darà comunicazione al Comando dei VVF presente in Aeroporto.

- **PIAZZALI PER VOLI PASSEGGERI CON MERCI PERICOLOSE A BORDO**

3.14.6.Tutti i piazzali possono accogliere aeromobili destinati al trasporto di passeggeri con merci pericolose a bordo.

- **PIAZZALI PER VOLI CARGO CON MERCI PERICOLOSE A BORDO**

3.14.7.Per i voli che trasportano in stiva una tipologia/quantità di merci pericolose per le quali le Istruzioni Tecniche prevedano il trasporto solo con aeromobili cargo, il Gestore, compatibilmente con le esigenze operative di allocazione dei voli, ha individuato i piazzali serie 100.

- **GESTIONE DELLE EMERGENZE**

3.14.8.Qualora un'emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose coinvolga un aeromobile in movimento, verranno applicate le azioni definite in relazione all'emergenza aeromobile (rif. PEA – Piano Emergenza Aeroportuale). Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia di eventi dovrà darne informazione alla Torre di Controllo per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

3.14.9.Qualora un'emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose avvenga durante il trasporto sul sedime aeroportuale di dette merci senza il coinvolgimento di aeromobili, verranno applicate le azioni definite in relazione all'emergenza infrastruttura (rif. PEA – Piano Emergenza Aeroportuale). Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia

di eventi dovrà darne informazione ai Vigili del Fuoco per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

- **DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI MERCI PERICOLOSE GESTITE NELLO SCALO**

3.14.10. I Cargo Handler possono gestire tutte le classi DGR ad eccezione degli esplosivi.

3.14.11. Soltanto la categoria 1.4s può essere autorizzata da ENAC.

- **OPERAZIONI DI GESTIONE E STOCCAGGIO DEL CARBURANTE AERONAUTICO**

3.14.12. È responsabilità della Società assegnataria della subconcessione demaniale relativa agli impianti di distribuzione e stoccaggio del carburante, definire e applicare le necessarie procedure in conformità con la normativa nazionale ed internazionale applicabile.

- **DEFINIZIONE DELLE MODALITÀ DI VERIFICA ESERCITATE DAL GESTORE**

3.14.13. In conformità a quanto descritto nella Parte B del Manuale di Aeroporto, il Gestore, attraverso la funzione Compliance Monitoring, verifica attraverso specifici audit o inspection la disponibilità di procedure che assicurino la gestione sicura e lo stoccaggio delle merci pericolose.

3.15. DISPOSIZIONI SPECIFICHE AREA CARGO (QUADRANTE 100)



3.15.1. È Le aree logistiche airside sono configurate come estensione del magazzino essendo le stesse subconcesse in uso esclusivo ai cargo handler. In queste aree, sopra rappresentate, ubicate in area cargo fronte Magazzini Cargo City si applicano le disposizioni contenute nel Manuale di Aeroporto con le seguenti specificità:

- a. Esclusivamente per la guida all'interno delle aree è fortemente raccomandata la patente aeroportuale ADC-A ma non obbligatoria. La patente è invece obbligatoria qualora si esca dalle aree;
- b. Per mezzi movimentati all'interno delle aree è obbligatoria l'ACA.

3.15.2. La responsabilità della corretta gestione e della vigilanza di primo livello delle aree di cui al punto 3.15.1 rimane in capo esclusivamente al datore di lavoro titolare della subconcessione.

3.15.3. La struttura ADR Cargo Management monitora la corretta gestione di tali aree subconcesse.

La sicurezza operativa (ADR-ISE) e il team Safety&Compliance Monitoring Management (SCMM) monitorano esclusivamente le potenziali interferenze di Safety tra le aree subconcesse e i piazzali ad uso comune circostanti in area cargo nel rispetto delle disposizioni di Safety contenute nel Manuale di Aeroporto.

3.16. PICCO DI CARICO ACQUA POTABILE

3.16.1. Il personale che utilizza i picchi di carico dell'acqua potabile presenti in airside deve essere qualificato dalla società di appartenenza attraverso l'erogazione di un corso strutturato sulla base delle indicazioni di carico riportate nel Regolamento di Scalo con istruttori opportunamente qualificati. Tale formazione deve avere una ricorrenza di 24 mesi.