

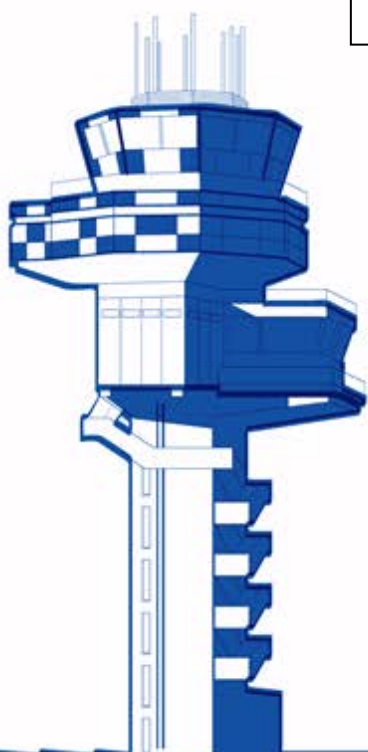



Tipo di documento: Manuale guida in Airside

Titolo del documento: **Volume 1 - Abilitazione alla guida
in Apron Fiumicino/Ciampino**

Edizione 1 - revisione 3


**Aeroporto Leonardo da Vinci Fiumicino
Aeroporto G. B. Pastine Ciampino**




| | | | |
|---|--|--|--------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | INDICE | | Edizione 1 - Rev.3 |
| | | | 23/01/2026 |

Indice

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUZIONE / SCOPO | 5 |
| 1.1 | NORMATIVA DI RIFERIMENTO | 6 |
| 1.2 | PROCESSO SANZIONATORIO | 6 |
| 1.3 | GLOSSARIO DEI TERMINI | 9 |
| 1.4 | LAY-OUT AEROPORTUALE | 10 |
| 1.5 | MEZZI IN USO PRESSO GLI SCALI DI FCO E CIA: | 11 |
| 2 | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | 17 |
| 2.1 | REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE | 17 |
| 2.2 | CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON ADC - A | 17 |
| 2.3 | FORMAZIONE INIZIALE ED ESAME | 18 |
| 2.4 | VALIDITÀ DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA | 19 |
| 2.5 | RECURRENT TRAINING ADC-A E PROFICIENCY CHECK: | 20 |
| 2.5.1 | REMEDIAL TRAINING | 21 |
| 2.6 | ESTENSIONE ADC AD ALTRO SCALO | 21 |
| 2.7 | FORMATORI ADC/A.D.E. | 22 |
| 2.8 | ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA | 22 |
| 2.9 | ENTI PUBBLICI E DI STATO | 24 |
| 3 | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | 25 |
| 3.1 | LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI (LPM) | 25 |
| 3.2 | AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI IN AIRSIDE (ACA) | 26 |
| 3.3 | IMMATRICOLAZIONE STRADALE | 26 |
| 3.4 | POLIZZA ASSICURATIVA RCT | 27 |
| 3.5 | DISPOSITIVO OBU (ON BOARD UNIT) ESCLUSIVAMENTE PER FCO | 27 |
| 3.6 | DISPOSITIVI DI ARRESTO FIAMMA | 27 |
| 3.7 | ESTINTORE | 27 |
| 3.8 | LOGO AZIENDALE, NUMERO SOCIALE, TARGHETTA IDENTIFICATIVA CON LOGO CE, COSTRUTTORE MARCA, MODELLO E NUMERO DI SERIE | 27 |
| 3.9 | PANNELLI CON BANDIERA A SCACCHI | 27 |
| 3.10 | ELEMENTI CATARIFRANGENTI | 28 |
| 3.11 | LUCI OSTACOLO | 28 |
| 3.12 | LAMPEGGIANTE UNECE | 28 |
| 3.13 | SIRENA | 28 |
| 3.14 | SIGLA NUMERICA | 28 |
| 3.15 | COLORE DELLA CARROZZERIA (CONSPICUOUS COLOR) | 28 |
| 3.16 | LUCE OSTACOLO EASA TYPE C | 28 |
| 3.17 | BARRA LUMINOSA EASA TYPE D | 29 |
| 3.18 | TRASPONDER A-SMGCS | 29 |
| 3.19 | RADIO FREQUENZA TORRE UHF | 29 |
| 3.20 | RADIO PORTATILE FREQUENZA 'GROUND' | 29 |
| 3.21 | TELEFONO CELLULARE | 29 |
| 3.22 | CARTINA PIAZZALI (SOLTANTO PER FIUMICINO) | 29 |


| | | | |
|---|--|--|--------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | INDICE | | Edizione 1 - Rev.3 |
| | | | 23/01/2026 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.23 | GRID MAP AEROPORTUALE | 29 |
| 3.24 | LOW VISIBILITY PROCEDURE MAP | 29 |
| 4 | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | 30 |
| 4.1 | STRADA PERIMETRALE | 31 |
| 4.2 | DISTANZE DI SICUREZZA | 33 |
| 4.3 | VEICOLI ALTI O ELEVABILI | 33 |
| 4.4 | VERIFICA DEL MEZZO..... | 33 |
| 4.5 | SEGNALAZIONE PERDITE DI IDROCARBURI | 34 |
| 4.6 | VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE | 34 |
| 4.7 | SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE..... | 35 |
| 4.8 | PRECEDENZE | 35 |
| 4.9 | LIMITI DI VELOCITÀ | 36 |
| 4.10 | DIVIETI GENERALI | 37 |
| 4.11 | OBBLIGHI GENERALI..... | 38 |
| 4.12 | SOSTA E FERMATA..... | 39 |
| 5 | VIABILITA' VEICOLARE | 41 |
| 5.1 | SEGNALETICA ORIZZONTALE | 41 |
| 5.2 | SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON..... | 46 |
| 5.3 | APRON E VIE DI RULLAGGIO | 46 |
| 5.3.1 | <i>Via di rullaggio sul piazzale (apron taxiway).....</i> | <i>46</i> |
| 5.3.2 | <i>Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilane).....</i> | <i>46</i> |
| 5.4 | SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO | 51 |
| 5.5 | SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI..... | 52 |
| 5.6 | APRON BORDER LINE..... | 52 |
| 5.7 | LA SEGNALETICA VERTICALE | 55 |
| 5.8 | REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI | 56 |
| 5.9 | CIRCOLAZIONE IN BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE | 57 |
| 5.9.1 | <i>Procedure per la bassa visibilità</i> | <i>57</i> |
| 5.9.2 | <i>Forte vento e/o raffiche.....</i> | <i>58</i> |
| 5.9.3 | <i>Pioggie intense.....</i> | <i>58</i> |
| 5.9.4 | <i>Neve, ghiaccio e grandine</i> | <i>59</i> |
| 5.10 | PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA | 59 |
| 5.11 | SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE | 60 |
| 5.12 | MERCI PERICOLOSE (DANGEROUS GOODS) | 61 |

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

Cross Reference reg. EU 139/14 ADR.OPS.B.024 Authorisation of vehicle drivers

| | | | |
|--------------|---|---|---|
| (2) include: | (i) theoretical and practical training of adequate duration, at least in the following areas: | (A) regulatory framework and personal responsibilities; | 1.1,1.3, |
| | | (B) vehicle standards, aerodrome operational requirements and procedures; | 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, all chapt. 3, 4.3, 4.4, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.12, |
| | | (C) communications; | 4.5, 4.6, 5.10 |
| | | (D) radiotelephony, for drivers that operate in the manoeuvring area; | N.A. |
| | | (E) human performance; and | Airside Safety Training |
| | | (F) familiarisation with the operating environment; | Airside Safety Training + 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9 |

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

1 INTRODUZIONE / SCOPO

Il presente documento costituisce parte integrante della formazione teorica per il conseguimento dell'abilitazione alla guida in area di Apron nell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" e Ciampino "Giovan Battista Pastine".

Il presente manuale che non ha valore dispositivo, riporta le regole di circolazione in Airside, la cui conoscenza è fondamentale al fine di ottenere l'abilitazione alla guida in Airside (di seguito anche "ADC" ovvero Airside Driving Certificate), ed è rivolto a tutti coloro i quali intendano condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside degli Aeroporti di Roma – Fiumicino e Ciampino.

Poiché gli aspetti di tutela della sicurezza operativa (Airside Safety) costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per operare in Airside, l'operatore che voglia conseguire l'ADC/A dovrà, obbligatoriamente, effettuare prima il corso Airside Safety (Safety Modulo 2) e successivamente il corso di abilitazione alla guida in Airside.

Al fine di superare l'esame di abilitazione alla guida in Airside l'operatore deve apprendere i contenuti dei seguenti documenti:

- **ADC tipo A (apron):** **Volume 1_Apron** Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA
- **ADC tipo M (area di manovra):** **Volume 2_Area di Manovra:** Abilitazione alla guida in Area di Manovra
Volume 3_Radiotelefonìa Comunicazioni radio

AIRSIDE DRIVING CERTIFICATE - ADC di tipo A (Apron)

FIUMICINO




CIAMPINO



abilita alla guida:

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

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

ADC di tipo M (Area di Manovra)

FIUMICINO






AEROPORTO L. DA VINCI - ROMA FIUMICINO
 ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELLE AREE AEROPORTUALI INTERNE

Numero: XXXXX
 Rilasciata il: Valida fino al:
 a:
 Società:

CIAMPINO






AEROPORTO G.B. PASTINE - ROMA CIAMPINO
 ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELLE AREE AEROPORTUALI INTERNE

Numero: XXXX
 Rilasciata il: Valida fino al:
 a:
 Società:

abilita alla guida anche in Area di Manovra.

1.1 Normativa di riferimento


La *circolazione* in Airside è disciplinata da:

- Regolamento (EU) 139/2014
- Manuale di Aeroporto di Fiumicino /Ciampino;
- Il Codice della Strada (D.L. vo 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche ed integrazioni).

1.2 Processo sanzionatorio

Presso gli scali di Fiumicino e Ciampino è stato istituito un sistema sanzionatorio accessorio basato sulla decurtazione dei punti dell'ADC:


- 1) le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno in dotazione **cinque** punti;
- 2) I punti dell'Airside Driving Certificate possono essere decurtati in funzione dell'infrazione commessa, sulla base della tabella di seguito riportata:
- 3) Tabella Punti FCO e CIA:

| | | | |
|---|--|------------|---------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.2 |

| N | Infrazione commessa | Punti |
|---|--|-------|
| 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 | Fumo durante la guida | 3 |
| 4 | <u>Utilizzo del telefono cellulare durante la guida senza auricolari/bluetooth</u> | 3 |
| 5 | Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza o impropriamente bloccate | 3 |
| 6 | Guida pericolosa in airside (manovre azzardate, superamento limiti di velocità, etc) | 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⁾ | 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 ADCA.

- 4) 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 questo caso, il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non potrà essere erogato da Istruttori qualificati o A.D.E. (Airside Driving Expert) esterni ad ADR
- 5) Nell'ipotesi in cui una delle violazioni, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o sia la causa di 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 e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati o A.D.E. esterni ad ADR.
- 6) 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.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.2 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

- 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.

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.


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 6).

Nell'ipotesi in cui una delle violazioni, 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.

Sono preposti alla vigilanza e controllo del rispetto di tutte le norme sulla circolazione veicolare in aeroporto i seguenti soggetti:

- a. Polizia di Stato
- b. Comando Compagnia Carabinieri
- c. Guardia di Finanza
- d. Personale della Sicurezza Operativa ADR
- e. Personale ADR del Safety & Compliance Monitoring Management
- f. **(SOLO PER FCO: Guardie Particolari Giurate delegate al controllo delle viabilità interne alle aree di smistamento bagagli)**

Il personale della 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.

| | | | | |
|---|---|------------|---------------|---------------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.3 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

1.3 Glossario dei termini

Società di gestione aeroportuale (ADR – Aeroporti di Roma) Il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto considerato. Il Gestore Aeroportuale definisce, in accordo con le previsioni del Reg. EU 139/2014, le regole per la guida in airside e per l'emissione delle autorizzazioni (ADC) verificando la compliance del processo.

Aeroporto (Aerodrome) ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili.

Airside area aeroportuale (es. piste, piazzali aeromobili, viabilità, aree di sicurezza) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

Aiuti Visivi Luminosi (AVL) (Aeronautical Ground Light AGL) Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

Nota: la definizione include le luci e i segnali luminosi aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e dei veicoli che operano sull'area di movimento.

Area di Manovra (Manoeuvring Area) La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali (APRONS).

Area di Movimento (Movement Area) La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili costituita da Area di Manovra e i piazzali.

ASA (Aircraft Safety Area) Area di sicurezza degli aeromobili.

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, è l'autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile in Italia.

ENAV Ente Nazionale Assistenza al Volo: è la società che gestisce il traffico aereo civile in Italia, in area di manovra, ha il compito di istruire il movimento degli aeromobili e dei veicoli.

ERA (Equipment Restriction Area) Area di accesso limitato per i mezzi di rampa.

ESA (Equipment Service Area) Area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa.

F.O.D. (Foreign Object Damage or Debris) Danno da corpo estraneo. Qualunque oggetto o sostanza che potrebbe potenzialmente causare danni ad un aeromobile.

Incursioni di pista (Runway Incursions) Qualsiasi evento che si possa verificare su di una superficie aeroportuale che coinvolge la erronea presenza di aeromobile, veicolo o persona nell'aera protetta della superficie destinata per l'atterraggio e per il decollo dell'aereo.

Manuale di Aeroporto Il manuale di aeroporto è un documento redatto dalla Società di Gestione (ADR), che raccoglie le procedure da adottare nelle diverse situazioni ordinarie o d'emergenza che si verificano in aeroporto in ottemperanza al Regolamento EU 139/2014.


Merci Pericolose (Dangerous goods) Articoli o sostanze in grado di arrecare rischi alla salute delle persone, alla sicurezza del volo, alla proprietà o all'ambiente.

Pericolo Condizione, oggetto o attività che può potenzialmente nuocere alla navigazione aerea o provocare danni a persone e mezzi.

Piazzale (Apron) area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione.

Piazzola per Aeromobile o Piazzola Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.

Pista (Runway) Un'area rettangolare definita su un aeroporto predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.4 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

Rischio La possibilità che un evento possa accadere e la relativa conseguenza ovvero la possibilità di una perdita o danno, misurate in termine di severità e probabilità.

Trasporto aereo commerciale Traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Esso comprende quindi il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.

Trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale Traffico diverso dal trasporto aereo commerciale; esso comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed i servizi di lavoro aereo.

TWR torre di controllo ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo).

Via di rullaggio (Taxiway) Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto.

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).

1.4 Lay-out aeroportuale

I

I mezzi, che circolano in Airside, devono essere dotati di un adesivo con QR-code "Quick References di Aeroporti di Roma". L'inquadramento 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'inquadramento 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:

FIUMICINO:



CIAMPINO:

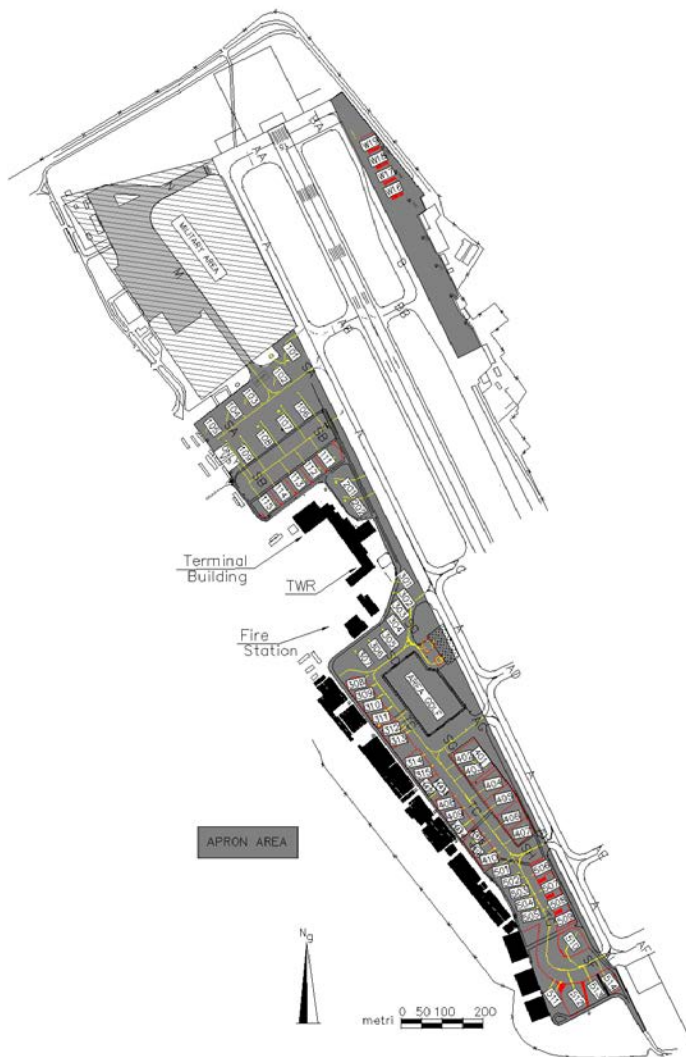


Soltanto per FIUMICINO:

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)

CIAMPINO:

L'immagine sotto riportata mostra, in grigio, il limite del piazzale aeromobili per lo scalo di Ciampino:








1.5 Mezzi in uso presso gli scali di FCO e CIA:


I veicoli che operano in Airside hanno caratteristiche particolari e differiscono fra loro a seconda della funzione cui sono asserviti.








In Airside possono circolare:

- **Autoveicoli/mezzi di servizio**






- **Mezzi o attrezzature semoventi di rampa**, mezzi caratteristici che effettuano attività specifiche di assistenza agli aeromobili e che richiedono, oltre al possesso della patente di guida e dell'ADC, una certificazione di abilitazione all'utilizzo del mezzo/attrezzatura rilasciata dal datore di lavoro, sulla base di quanto indicato nel Manuale di Aeroporto
- **Attrezzature trainate**: attrezzature che non possiedono un motore endotermico e per il loro utilizzo devono essere trainati.


| Immagine | Denominazione | Descrizione |
|---|--|---|
|  | Automezzo antincendio | Veicolo di emergenza utilizzato per lo spegnimento incendi in aeroporto. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese |
|  | Autoambulanza | Veicolo di emergenza utilizzato per il soccorso sanitario. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese |
|  | Autocisterna per il rifornimento di carburante | Veicolo utilizzato per il rifornimento di carburante degli aeromobili. Ha la precedenza su tutti i mezzi aeroportuali (ad eccezione dei veicoli in emergenza) e non è dotato di apparato di comunicazione con TWR |
|  | Fuel Hydrant Dispenser | Mezzi adibiti al rifornimento di carburante sulle piazzole dotate di pit carburante. |
|  | Automezzo di servizio ENAC | Veicolo dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi |

| | | | |
|---|--|------------|---------------------------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.5 |
| | | | Edizione 1 - Rev. 3 26/01/2026 |

| | | |
|--|--|--|
|  | <p>Mezzo di servizio del Safety & Compliance Monitoring Management</p> | <p>Veicolo ADR, (a FCO, dotato di apparato radio per contatto con TWR).</p> |
|   | <p>Automezzo di servizio Sicurezza Operativa ADR</p> | <p>Veicolo dell'ente Sicurezza Operativa ADR, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi</p> <p><u>Caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u></p> |
|  | <p>Bus interpista passeggeri</p> | <p>Veicolo per il trasporto dei passeggeri. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando pieno di passeggeri. Non è dotato di apparato radio per la comunicazione con TWR.</p> |
|   | <p>Automezzo di servizio Operativo ADR</p> | <p>Veicolo ADR, non dotato di apparato radio per contatto con TWR.</p> <p><u>Se abilitato in area di manovra, è caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u></p> |
|  | <p>Trattore</p> | <p>Mezzo utilizzato per il traino carrelli bagagli in aeroporto. Non ha contatto con TWR</p> |

| | | |
|---|------------------------------------|--|
|  | <p>Nastro Bagaglio</p> | <p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico bagagli dalle stive degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Push back</p> | <p>Mezzo utilizzato per il traino/spinta degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Scala Passeggeri</p> | <p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Elevatore disabili/Ambulift</p> | <p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri a ridotta mobilità dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Mezzo catering</p> | <p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico vettovaglie di bordo dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |

| | | |
|---|--------------------------|--|
|  | <p>Main deck loader</p> | <p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Trasporter loader</p> | <p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Lavatory Service</p> | <p>Mezzo utilizzato per il carico di acqua sugli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>Ground Power Unit</p> | <p>Mezzo utilizzato per il fornire energia elettrica agli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p> |
|  | <p>De-Icer</p> | <p>Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sghiacciamento dell'aeromobile in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle strutture dell'aeromobile. Non ha contatto con TWR</p> |

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | INTRODUZIONE / SCOPO | CAPITOLO 1 | paragrafo 1.5 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |


| | | |
|---|-------------------|---|
|  | Mezzi Sgombr neve | <p>Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sgombr neve dalle superfici pavimentate in Airside nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle infrastrutture stesse. Obbligo di collegamento radio con TWR</p> |
|---|-------------------|---|

Tabella 1- Tipologia dei principali veicoli/mezzi/attrezzature aeroportuali

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI

2.1 Requisiti obbligatori per la guida in airside

Chiunque debba condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside degli Aeroporti di Roma – Fiumicino e/o Ciampino deve essere in possesso di abilitazione alla guida in Airside (Airside Driving Certificate - ADC), del tipo **A** o del tipo **M** a seconda dell'area aeroportuale nella quale deve circolare.

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).

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, 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 Conseguimento dell'abilitazione alla guida in apron ADC - A

Per il rilascio dell'ADC -A è necessario:

il possesso di idonea patente di guida civile in corso di validità di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate. Per i veicoli non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B

- il possesso del permesso di accesso aeroportuale TIA (Tesserino Ingresso Aeroportuale) che autorizzi l'accesso in Airside con banda verde o rossa (soltanto per Fiumicino, anche 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 (che ha una validità di **TRE mesi** dal momento del rilascio dell'Attestato) e successivamente un corso di formazione pratico e un assessment finale, previsti per la specifica abilitazione alla guida, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza;

| | | | |
|---|--|------------|---------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.3 |

- Il corso di formazione pratico e l'assessment dovranno essere svolti da un Airside Driving Expert (A.D.E.) del Gruppo ADR o esterni qualificati da ADR;
- aver superato un esame teorico in presenza, presso gli uffici Tesseramento ADR

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

L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida, 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.

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

2.3 Formazione Iniziale ed esame

- 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 test di fine corso.
- FORMAZIONE PRATICA CON ASSESSMENT FINALE L'addestramento pratico alla guida, consiste nella conduzione di un mezzo, nelle aree per le quali si intende conseguire l'ADC, svolta in affiancamento e sotto la supervisione di un soggetto che abbia la qualifica di A.D.E (Airside Driving Expert) di tipo A del Gruppo ADR o qualificato da ADR. I requisiti per la formazione (iniziale e ricorrente), sono riportati nel Manuale di Aeroporto, Parte B SEZIONE 3.

L'addestramento pratico iniziale deve avere una durata minima di 4 ore a Fiumicino e 2 ore a Ciampino supervisionato da ADE A ed è seguito da un assessment strutturato per verificare che il candidato abbia acquisito le seguenti abilità:

- corretto orientamento in Airside;
 - corretta osservazione e riconoscimento di obblighi e divieti;
 - consapevolezza dei principali rischi connessi alla guida in Airside.
- ESAME TEORICO IN PRESENZA: L'esame teorico consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nella formazione teorica iniziale e nel presente volume. L'esame si intende superato se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti, nei venticinque minuti di tempo a disposizione.
. 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.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.4 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

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.

2.4 Validità dell'abilitazione alla guida

L'abilitazione alla guida in Apron ha una validità di **quattro** anni, ma è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima scade, la validità dell'ADC decade). È inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training in e-learning entro **24 mesi** dalla data di emissione 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 con la quale sono state emesse.

Rinnovo ADC-A entro la data di scadenza dell'abilitazione alla guida:

Per la richiesta di rinnovo dell'ADC/A **entro la data di scadenza**, sarà necessario prenotare un nuovo esame presso l'Ufficio Tesseramento ADR, presentando i seguenti documenti:

- a) Modulo di richiesta da compilare su carta intestata della Società/Ente di appartenenza del dipendente (modulo 1).
- b) Attestato di recurrent Training, in corso di validità, erogato **esclusivamente** tramite piattaforma e-learning. **Non saranno accettati gli attestati di formazione teorica iniziale.**
- c) Attestato del Corso di Safety Aeroportuale modulo 2, Airside Safety in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio).
- d) Fotocopia fronte retro della tessera aeroportuale, dell'ADC e della patente di guida civile in corso di validità del candidato
- e) Fotocopia fronte retro di un documento di identità in corso di validità del Responsabile della Società/Ente (firmatario della modulistica).
- f) Quietanza di pagamento "Rinnovo":

Nel caso ADC scaduta la Società/Ente deve ripresentare la documentazione come per il primo rilascio

Refresher Training ADC-A: 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 (della durata di 2 ore su Fiumicino e 1 ora su Ciampino, sotto la supervisione di un A.D.E.) con le medesime modalità previste per l'addestramento pratico iniziale.

Nel caso di interruzione della guida in apron per un periodo **superiore a 12 mesi**, la validità dell'ADC-A decade e dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida, incluso l'esame.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.5 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

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.

E' 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.

La Società/Ente che non abbia personale (A.D.E.) per effettuare l'addestramento pratico o il refresher training, potrà rivolgersi ad ADR che li effettuerà a titolo oneroso

2.5 Recurrent training ADC-A e Proficiency check:

Per il mantenimento della validità dell'ADC-A, è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi dalla data di emissione dell'Attestato Teorico ADC-A di un corso teorico di recurrent training erogato in modalità e-learning. Il corso può essere acquistato da Aziende/Enti/Amministrazioni sul sito www.Adr.it, le quali dovranno poi provvedere all'iscrizione del proprio personale, inviando la richiesta a: Aviation.training@adr.it 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. 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.

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).

Inibizione alla guida in Airside:

Qualora un operatore in possesso di ADC-A 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.

| | | | | |
|---|--|-------------------|---------------|---------------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.6 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

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). 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.

Poiché gli aspetti di tutela della safety aeroportuale costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per condurre mezzi in Airside, l'operatore che voglia conseguire l'ADC dovrà **obbligatoriamente avere un attestato in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio) per il corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2 - Airside Safety**

2.5.1 REMEDIAL TRAINING

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 nelle 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 qualificati ADR. Il remedial training deve prevedere il seguente syllabus:

ATTENZIONE: follow up a tre mesi,

| Descrizione degli argomenti | Teoria | Pratica | Assessment |
|--|--------|---|------------|
| - Normativa di riferimento | | 1h + follow up a tre mesi, focus su | |
| - Regole generali e limiti di velocità | | - Viabilità dove si sono registrati eventi significativi di mancate precedenze a velivoli/mezzi | |
| - Regole di guida e focus sulle mancate precedenze | | | |
| - Viabilità veicolare | 2h | | SI |
| - Segnaletica | | | |
| - Rischi connessi all'attività di guida in Airside | | - Percezione dell'evento da parte dell'operatore destinatario del remedial | |
| - Situational awareness | | | |

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

2.6 Estensione ADC ad altro scalo

A partire dal 01/07/2021, disponendo già di una ADC/A emessa su uno dei due aeroporti (prima emissione o rinnovata), per ottenere l'ADC/A presso l'altro aeroporto (FCO o CIA) è sufficiente effettuare l'addestramento pratico, secondo le modalità previste nello scalo di richiesta e presentare la relativa documentazione presso l'Ufficio Tesseramento di competenza.

Al fine di allineare le scadenze di entrambe le patenti aeroportuali, la nuova ADC/A, avrà la medesima scadenza della prima ADC/A rilasciata presso il primo aeroporto.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.7 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

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

Cambio Azienda:

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 FCO; DDS VOL.2 2.5.61 CIA).

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 dal REFRESHER Training (punto 2.4)

2.7 Formatori ADC/A.D.E.

Vedi Manuale di Aeroporto Fiumicino/Ciampino:

- DISPOSIZIONI DI SAFETY VOLUME 2 – Circolazione in Airside

Vedi Manuale di Aeroporto Fiumicino/Ciampino:

- PARTE B sezione 3 Qualificazione Formatori Esterni

2.8 Accesso senza ADC, visitatori e personale in caso di emergenza

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- per procedere alla guida esclusivamente al seguito del mezzo ADR scortante. I mezzi saranno scortati da ADR- esclusivamente verso le aree preventivamente autorizzate di lavoro.

Nota: preliminarmente alla richiesta ad ADR- 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 .

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

VERIFICHE SCORTA IN CASO DI NON POSSESSO ADC:

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

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.8 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

- 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

BRIEFING E VERIFICHE PRELIMINARI ALL'AVVIO DELLA SCORTA

Il personale della Sicurezza Operativa 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 sul form "Scorta Mezzi" 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 – Low Visibility Procedures).

Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che dovrà 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, dovrà comunque essere sempre scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR.

Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, Forze dell'Ordine e coloro che sono direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

Il conducente che debba accedere in Area di Manovra ma non sia munito dell'ADC di tipo "M" o non abbia le dotazioni richieste per il veicolo, è obbligato a richiedere alla Sicurezza Operativa ADR


| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI | CAPITOLO 2 | paragrafo 2.9 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

l'accompagnamento/scorta del suo veicolo, al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo.

In Area di Manovra, il mezzo scortato dovrà essere dotato di luce anticollisione, identificativo societario e bandiera a scacchi. Dovrà inoltre mantenersi in contatto visivo con il conducente del mezzo scortante e garantire la possibilità di essere contattato telefonicamente.

2.9 Enti pubblici e di Stato

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.

| | | | | |
|---|---|------------|---------------|---------------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | | |
| | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | CAPITOLO 3 | paragrafo 3.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

3 DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI

Affinché un veicolo possa circolare in Airside è necessaria la presenza di alcuni dispositivi di Safety, previsti dalle D.D..S di FCO e CIA. (Disposizioni di Safety, Volume 2 – Circolazione in Airside).

I mezzi e le attrezzature privi delle dotazioni previste non possono accedere o circolare nell'area airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle prescrizioni di seguito riportate.

3.1 Lasciapassare Permessi Mezzi (LPM)

per i mezzi targati, da esporre stabilmente sui mezzi stessi;

FIUMICINO:

| | |
|---|-------------|
|   | |
| AEROPORTO LEONARDO DA VINCI ROMA FIUMICINO | |
| LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI MANOVRA | |
| MARCA MODELLO: | N° SOC.: |
| TARGA: | ENTE RICH.: |
| SOCIETA': | |
| SCADENZA: | N° PROGR.: |
| <i>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</i> | |
| Il presente permesso deve essere esposto | |

| | |
|---|-------------|
|   | |
| AEROPORTO LEONARDO DA VINCI ROMA FIUMICINO | |
| LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI APRON | |
| MARCA MODELLO: | N° SOC.: |
| TARGA: | ENTE RICH.: |
| SOCIETA': | |
| SCADENZA: | N° PROGR.: |
| <i>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</i> | |
| Il presente permesso deve essere esposto | |

CIAMPINO:

| | |
|---|-------------|
|   | |
| AEROPORTO G.B. PASTINE ROMA CIAMPINO | |
| LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI APRON | |
| MARCA MODELLO: | N° SOC.: |
| TARGA: | ENTE RICH.: |
| SOCIETA': | |
| SCADENZA: | N° PROGR.: |
| <i>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</i> | |
| Il presente permesso deve essere esposto | |

| | |
|---|-------------|
|   | |
| AEROPORTO G.B. PASTINE ROMA CIAMPINO | |
| LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI MANOVRA | |
| MARCA MODELLO: | N° SOC.: |
| TARGA: | ENTE RICH.: |
| SOCIETA': | |
| SCADENZA: | N° PROGR.: |
| <i>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</i> | |
| Il presente permesso deve essere esposto | |

| | |
|---|-------------|
|   | |
| AEROPORTO G.B. PASTINE ROMA CIAMPINO | |
| LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI LIMITATO VIA SIMEONI | |
| MARCA MODELLO: | N° SOC.: |
| TARGA: | ENTE RICH.: |
| SOCIETA': | |
| SCADENZA: | N° PROGR.: |
| <i>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</i> | |
| Il presente permesso deve essere esposto | |

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | CAPITOLO 3 | paragrafo 3.2 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

3.2 Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)

FIUMICINO:



CIAMPINO




Ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato di una autorizzazione alla circolazione in Airside (ACA) che deve essere esposta e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei dei mezzi/attrezzature, ad eccezione dei carrelli per i quali le ACA saranno custodite ed esibite a seguito di verifiche da parte 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.

3.3 Immatricolazione stradale

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.

I veicoli/rimorchi privi delle dotazioni previste non sono autorizzati ad accedere e circolare in Airside, a meno che non richiedano la scorta eseguita esclusivamente dalla Sicurezza Operativa ADR

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | CAPITOLO 3 | paragrafo 3.4 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

3.4 Polizza assicurativa RCT

Veicoli 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

3.5 Dispositivo OBU (On Board Unit) esclusivamente per FCO

I veicoli azionati da un motore devono essere dotati di un dispositivo di localizzazione satellitare OBU -On Board Unit.

3.6 Dispositivi di arresto fiamma

I veicoli con motore a scoppio 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).

3.7 Estintore

I veicoli operanti all'interno dell'ASA (Aircraft Safety Area), devono essere dotati di almeno n. 1 estintore a bordo del mezzo.

3.8 Logo aziendale, numero sociale, targhetta identificativa con logo CE, Costruttore Marca, modello e numero di serie

I veicoli individuati nelle D.d.S. (Disposizioni di Safety) devono essere dotati di:

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo

il logo ed il numero societario devono essere posti sulle fiancate del mezzo e devono essere realizzati in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del 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;

3.9 Pannelli con bandiera a scacchi

I veicoli individuati nelle D.D.S. 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, normalmente di dimensioni 45x45 (le dimensioni potranno essere ridotte fino ad un minimo di 15x15)

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | CAPITOLO 3 | paragrafo 3.10 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

3.10 Elementi catarifrangenti

I veicoli individuati nelle D.D..S. 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.

3.11 Luci ostacolo

Veicoli laddove richiesto, devono essere dotati di una o più luci ostacolo, di colore rosso, fisse che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi). Tali luci devono essere accese in orario notturno ed in caso di attivazione delle condizioni di bassa visibilità (LVP).

3.12 Lampeggiante UNECE

I veicoli individuati nelle D.D..S. devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

3.13 Sirena

I veicoli individuati nelle D.D..S. devono essere dotati di sirena in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

3.14 Sigla numerica

I veicoli muniti del permesso per accedere in Area di Manovra devono essere dotati di iscrizione riportante il codice numerico assegnato da ADR/ISE per Fiumicino e da CMO-SOC per Ciampino. Il codice numerico deve essere apposto almeno sulle fiancate ed i caratteri dell'iscrizione devono avere un'altezza minima di 30 cm. L'iscrizione deve essere realizzata in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del veicolo.

3.15 Colore della carrozzeria (conspicuous color)

I mezzi che accedono in area di manovra, a partire dal 1° gennaio 2021, devono essere caratterizzati da livree ad alta visibilità (conspicuous color). Si veda sezione 1.4 per esempi relativi ai mezzi della sicurezza operativa e manutenzione e mezzi di soccorso..

3.16 Luce ostacolo EASA type C

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo EASA Type C. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile e deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI | CAPITOLO 3 | paragrafo 3.17 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

3.17 Barra luminosa EASA type D

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di una barra luminosa EASA Type D. La barra deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile e deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

3.18 Trasponder A-SMGCS

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 transponder veicolare con protocollo ADS-B System e frequenza di funzionamento di 1090 MHz.

3.19 Radio frequenza Torre UHF

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 radio sintonizzabile sulla frequenza Torre UHF 445.775 MHz per Fiumicino e UHF 418.4 MHz per Ciampino. La radio deve essere funzionante. in Area di Manovra. La radio portatile dovrà essere portata al seguito anche nel caso in cui si intenda operare a piedi.

3.20 Radio portatile frequenza 'ground'

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 radio portatile sintonizzabile sulla frequenza GROUND di Torre. La radio deve essere funzionante.

3.21 Telefono cellulare

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 telefono cellulare da utilizzare in caso di avaria degli apparati radio.

3.22 Cartina Piazzali (soltanto per FIUMICINO)

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 Cartina Piazzali E-15 DDS Allegato 2. La cartina, nella versione in vigore, deve essere disponibile all'interno del mezzo in formato cartaceo o, in alternativa, deve essere prontamente consultabile in formato digitale su supporto elettronico.


3.23 Grid Map aeroportuale

I veicoli individuati nelle D.d.S. 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)

3.24 Low Visibility Procedure Map

I veicoli, individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedure Map in formato A3, pubblicata in AIP

La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

| | | | |
|---|--|------------|----------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 3.24 |

4 OBBLIGHI DEL CONDUCENTE

Laddove non diversamente specificato, in l’Airside valgono i requisiti del Codice della Strada. Si ricorda, pertanto, che la responsabilità della condotta del veicolo è in capo al conducente.

In Airside è vietata la circolazione con ciclomotori, motocicli, e biciclette.

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

È vietato circolare con le portiere aperte.

Vige 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.

I conducenti alla guida e i passeggeri del veicolo, in accordo a quanto previsto dal Codice della Strada, hanno l’obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia, fatto salvo i casi in cui il mezzo non ne sia dotato per le funzioni di omologazione. È responsabilità del conducente assicurarsi che tutti i passeggeri del veicolo indossino correttamente le cinture di sicurezza.

DISTURBI E DISTRAZIONI ALLA GUIDA: i conducenti durante la guida non devono essere impegnati in attività differenti da quelle essenziali previste dall’attività operativa che stanno e seguendo, 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-e equipaggiati, ad eseguire attività che richiedano di abbassare il volume della radio
- Non sono autorizzati ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all’attività operativa in esecuzione) con i passeggeri a bordo
- Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all’attività operativa in esecuzione) alla radio.

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

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

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

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.

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.

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

È vietato mettersi alla guida di un veicolo in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.

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

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

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.

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.

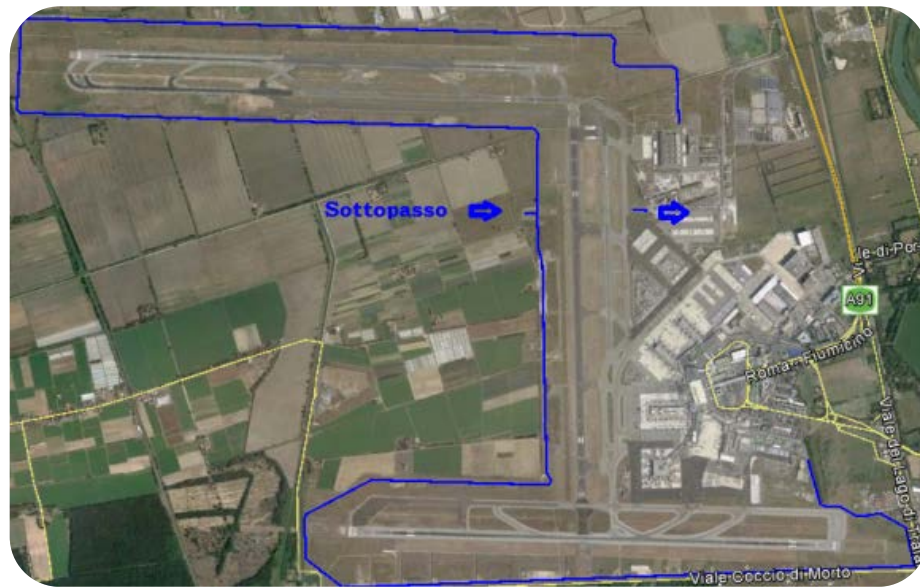
A CIAMPINO: Nel caso di aviazione generale i passeggeri possono essere trasportati sia con autovetture che con veicoli adibiti a tale scopo quali van o minibus.

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

4.1 Strada perimetrale

La Strada Perimetrale è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron (ADC di tipo A).


La strada perimetrale permette di accostare le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra e la circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio. Ai fini di security, ADR-Security effettua un pattugliamento continuo della viabilità perimetrale. A Fiumicino è presente un sottopasso che collega la zona nord a quello sud dell'aeroporto, passando sotto la pista di volo (07/25) Viene utilizzato solo per motivi di servizio e previa autorizzazione della Polizia di Stato, di ADR Security e della Sicurezza Operativa (SAR). Nello scalo di Ciampino sono assenti pontili di imbarco e infrastrutture che creano sottopassi; pertanto, lungo tutta la viabilità veicolare non ci sono limitazioni all'altezza dei veicoli circolanti



Fiumicino, strada perimetrale e sottopasso



Ciampino, strada perimetrale

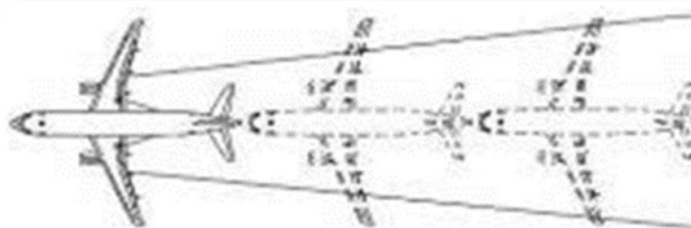
| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.2 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

4.2 Distanze di sicurezza

Così come previsto dal Codice della Strada, anche in Airside, è obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.

IMPORTANTE:

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.



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

4.3 Veicoli alti o elevabili

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.


Laddove presenti, 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. 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 139/2014), quella nazionale (circolare ENAC APT 24) .qualora non in contrasto con quanto previsto dalla normativa europea

In caso di divieti di transito per altezza massima superiore è necessario percorrere una viabilità alternativa. 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.

4.4 Verifica del mezzo

Come stabilito dal Codice della Strada, **si ricorda che la responsabilità della condotta del veicolo è del conducente.**

Il conducente prima di mettersi alla guida del veicolo ha la responsabilità di verificare che sia

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.5 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

qualificato per l'utilizzo del mezzo, ne conosca quindi il corretto funzionamento, e che il veicolo stesso sia idoneo alle operazioni che si andranno ad effettuare.

Se si trasportano carichi (bagagli, ULD, pallet, ecc..), accertarsi del corretto posizionamento e fissaggio degli stessi.

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 dovrà 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 dei permessi di accesso in Airside.

Tutti i mezzi circolanti in airside devono essere sottoposti a regolare manutenzione a cura delle Società/enti di appartenenza. 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. I task ispettivi/manutentivi devono essere eseguiti entro le scadenze fissate, mantenendo evidenze oggettive di tutti gli interventi.

(Disposizioni di Safety, Volume 2 – Circolazione in Airside).

4.5 Segnalazione perdite di idrocarburi

Il conducente ha l'obbligo di accertarsi che il proprio veicolo non generi FOD (parti e/o Materiali che rilasciati su veicolari/taxiway, potrebbero danneggiare altri mezzi/Aeromobili) e che non presenti perdite di idrocarburi. È obbligatorio segnalare immediatamente ogni perdita di idrocarburi dal proprio mezzo, anche se di piccole entità, al CEA ADR, al numero 06 6595 3022 (FCO) oppure 9370 (CIA).


4.6 Veicolo in avaria o indecisione sulla propria posizione

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 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 la tipologia di inconveniente a:

CEA-ADR(FCO: 06 6595-3022 CIA: 06 6595-9370)

Sicurezza Operativa ADR (FCO: 06 6595-3432 CIA: 06 6595-9393)

| | | | |
|---|--|------------|---------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.7 |

-e attivarsi prontamente per la rimozione in sicurezza

IMPORTANTE: in caso di collisione tra veicoli dovrà essere sempre generato un Ground Safety Report (GSR).

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

- Accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TRW, dagli aeromobili o da altri veicoli;
- Riportare immediatamente l'ultima posizione conosciuta a :
CEA-ADR (FCO: 06 6595-3022 CIA: 06 6595-9370)
Sicurezza Operativa ADR (FCO: 06 6595-3432 CIA: 06 6595-9393);
- Attendere il Follow-me ADR che fornirà la guida necessaria.

4.7 Segnaletica orizzontale e verticale

Tutti i veicoli devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali seguendo esclusivamente la viabilità veicolare a tale scopo 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.

Il mancato rispetto delle indicazioni della segnaletica orizzontale e verticale è una grave violazione delle regole di circolazione in Airside che può causare danni ingenti e provocare vittime.

Il conducente è tenuto, pertanto, ad osservare i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale o nelle relative norme del presente documento e/o del Codice della Strada.

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

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


che sono in condizioni di intervento.

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.

4.8 Precedenze

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

| PRIORITY | LE PRECEDENZE |
|----------|--|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Aeromobili in fase di atterraggio o decollo, in rullaggio o in procinto di rullare (Luci anticollisione accese). - Follow-me con aeromobile al seguito. |

| | | | |
|---|--|-------------------|---|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.9 Edizione 1 - Rev. 3 26/01/2026 |

| | |
|----------|--|
| 2 | - 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). |
| 3 | - Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa). |
| 4 | - Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa). |
| 4 | - Mezzi neve durante le attività di sgombero neve/sghiacciamento infrastrutture) |

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

Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata.

Tra tutti 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.

Qualora fosse assente la segnaletica del Codice della strada il conducente, ove possibile, deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati dalla tabella che segue:

| TIPO DI MEZZO |
|--|
| A. Mezzi di rifornimento aeromobili |
| B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo |
| C. Attrezzature per la movimentazione dei bagagli, posta e merci |
| <i>A. Mezzo pesante per trasporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).</i> <i>B. Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).</i> <i>C. Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)</i> |


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

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

4.9 Limiti di velocità

In Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

| 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 |

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.10 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

| | |
|------------------------------------|--|
| 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 |

Tabella 2- Airside e limiti di velocità

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 ed i movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela, nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.


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.

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

4.10 Divieti generali

- È vietato guidare in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.
- 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; divieto di usare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso.
- È vietato l'utilizzo della plastica e di nastri adesivi, per bloccare il carico a bordo dei carrelli bagagli/merci.
- È vietato superare la portata massima di carico stabilita dal mezzo che si guida. Circa la portata massima è obbligatorio attenersi a quanto previsto da manuale IATA.
- A Fiumicino è vietato trainare più di
 - n°5 carrelli portabagagli, carico sfuso;
 - n°5 carrelli per ULD;
 - n°3 dolly per pallet.

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. Senza carico, è possibile trainare fino a 5 unità, anche in configurazione mista, fermo restando il numero massimo di 3 dolly

| | | | |
|---|--|------------|----------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.11 |

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.


- A Ciampino è vietato trainare più di:
 - n.5 carrelli standard;
 - n.4 carrelli dolly/ULD;
 - n.3 carrelli dolly/pallet.

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

- È vietato trainare più di n.3 carrelli all'interno delle infrastrutture per la gestione dei bagagli (BHS).
- È vietato l'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.
- È vietato lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile (La sosta dei veicoli nell'ESA, è autorizzata solo per i 20 minuti antecedenti il blocco dell'aeromobile e durante le operazioni di assistenza.)
- È vietato fumare, anche a bordo dei propri mezzi, in tutta l'area di movimento, ad eccezione nelle aree appositamente individuate e segnalate. (es. smoking Point in airside)
- È vietato sporcare. Se si fa cadere qualcosa occorre raccoglierla al fine di evitare FOD (Foreign Object Damage o Debris- Danno da oggetto estraneo)
- 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.
- È vietato utilizzare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso.

4.11 Obblighi generali

- È obbligatorio utilizzare le cinture di sicurezza su tutti i mezzi che ne sono dotati.
- È obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.
- È obbligatorio utilizzo del cellulare esclusivamente via Bluetooth o auricolare, durante la guida.
- È obbligatorio indossare i DPI previsti ed in particolare il giubbino ad alta visibilità.
- 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. Ricordare che le ordinanze vigenti prescrivono che i rifiuti di bordo debbono essere contenuti in scacchi trasparenti che consentano l'individuazione dell'Handler e non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo. Essi devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio/smaltimento.
- È obbligatorio per i veicoli circolanti nelle aree di movimento, di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità come nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.

| | | | |
|---|--|------------|----------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.12 |

- È obbligatorio per gli automezzi che spingono o trainano un aeromobile, di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese.
- È obbligatorio di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Nuovo Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, come mostrato nei paragrafi successivi.
- Per uscire dalla veicolare bisogna compiere un angolo retto, perché in tal modo la visuale a disposizione dell'autista è massima rispetto agli ostacoli presenti.
- Nessun veicolo può sostare a meno di 30 m davanti e 100 m dietro un aeromobile fermo e con i motori in moto.

4.12 Sosta e fermata

È vietato parcheggiare i mezzi, i veicoli e le attrezzature al di fuori degli appositi spazi riservati al loro posteggio e contraddistinti da apposita segnaletica orizzontale (stalli di sosta).

Il parcheggio dei mezzi è **consentito solo nelle aree contraddistinte da apposita segnaletica (stalli).**

In particolare, è vietato sostare e fermarsi

- sulla viabilità veicolare (esclusi i mezzi 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.);
- ostacolando uscite di sicurezza e vie di esodo, presidi antincendio ed estintori, locali tecnici;
- laddove esista un divieto di sosta evidenziato da specifica segnaletica verticale e/o orizzontale;
- laddove si possa creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.
- su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità.


Particolare attenzione deve essere posta a non parcheggiare veicoli laddove possano creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.

Il veicolo non deve inoltre costituire ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che necessitano di un rapido accesso/uscita.

Il mezzo non potrà comunque essere lasciato incustodito per un tempo superiore ai 10 minuti, fatta esclusione per le necessità di effettuare operazioni sottobordo.

La fermata sottobordo del veicolo/attrezzatura è consentita per il solo personale adibito alle operazioni di assistenza aeromobile facendo attenzione a:

- spegnere il motore;
- inserire la marcia e il freno di parcheggio;


| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | OBBLIGHI DEL CONDUCENTE | CAPITOLO 4 | paragrafo 4.12 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

- lasciare la chiave di accensione inserita;
- chiudere le portiere, ma non a chiave.

Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:

- 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 ad elica;
- sotto i pontili di imbarco.

Qualora venga rilevata dalla Sicurezza Operativa la presenza di veicoli o rimorchi o equipaggiamenti 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 e/o considerazioni tecniche del mezzo, sarà richiesto alla Società proprietaria e/o utilizzatrice del mezzo l'immediata rimozione. Qualora quest'ultima non ottemperi in tempi congrui con la situazione, si provvederà alla loro rimozione o immobilizzazione.

| | | | |
|---|---|------------|---------------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.1 |
| | | | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | 26/01/2026 |

5 VIABILITA' VEICOLARE

5.1 Segnaletica orizzontale

Il lato aria (Airside) è quell'area del sedime aeroportuale caratterizzata dalla presenza di tutto ciò che è asservito al movimento degli aeromobili.

L'Airside comprende le attrezzature ed i servizi impiegati per la movimentazione degli aeromobili e comprende piste di atterraggio (runway), vie di rullaggio (taxiway), piazzali di sosta aeromobili (Apron), le aree di sicurezza, le aree dove sono presenti i sistemi di controllo del traffico aereo e tutte le infrastrutture necessarie per i servizi di assistenza agli aeromobili comprese all'interno della recinzione doganale.

In Airside è obbligatorio rispettare la segnaletica orizzontale e seguire i percorsi evidenziati dalla viabilità veicolare.

Per viabilità veicolare si intendono le strade che servono ad accedere con il proprio veicolo/mezzo/attrezzatura alle piazzole di sosta degli aeromobili e, più in generale, a spostarsi da un punto all'altro dell'Airside.

Nello scalo di Ciampino la viabilità veicolare presenta diversi tratti a senso unico di marcia opportunamente indicati attraverso la segnaletica orizzontale.

La segnaletica orizzontale viene di norma tracciata sulle pavimentazioni dell'area di movimento, allo scopo di fornire:

- informazioni prospettiche;
- una guida per l'allineamento e per la posizione dell'aeromobile.

La viabilità veicolare è **normalmente delimitata da una linea continua bianca** al pari delle strade che siamo comunemente abituati a percorrere in città.

L'immagine che segue riporta la segnaletica tipica di una strada facente parte della viabilità veicolare in Airside:

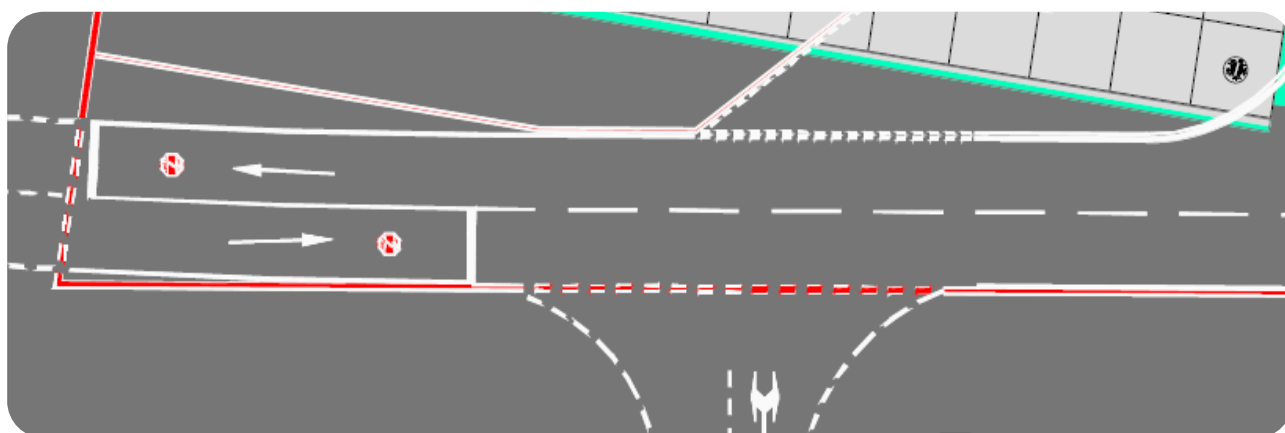



Figura 1 - Segnaletica viabilità veicolare

| | | | | |
|---|---|------------|---------------|---------------------|
|  | Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.1 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

L'immagine che segue, riporta la vista di una intersezione della viabilità veicolare con una Taxiway, presso lo scalo di **FIUMICINO**:

Nuova segnaletica orizzontale di attraversamento Apron Taxiway e Taxilane

Si comunica che, al fine di agevolare l'identificazione ed il riconoscimento degli attraversamenti delle vie di rullaggio in Apron da parte dei conducenti di veicoli, la segnaletica orizzontale dei margini della viabilità veicolare di servizio, nei tratti in cui le strisce di bordo viabilità veicolare attraversano le Apron Taxiway e Taxilane, sarà rappresentata da linea tratteggiata bianca con tratti alternati lateralmente come riportato a titolo esemplificativo nell'immagine seguente e raccomandato da EASA.

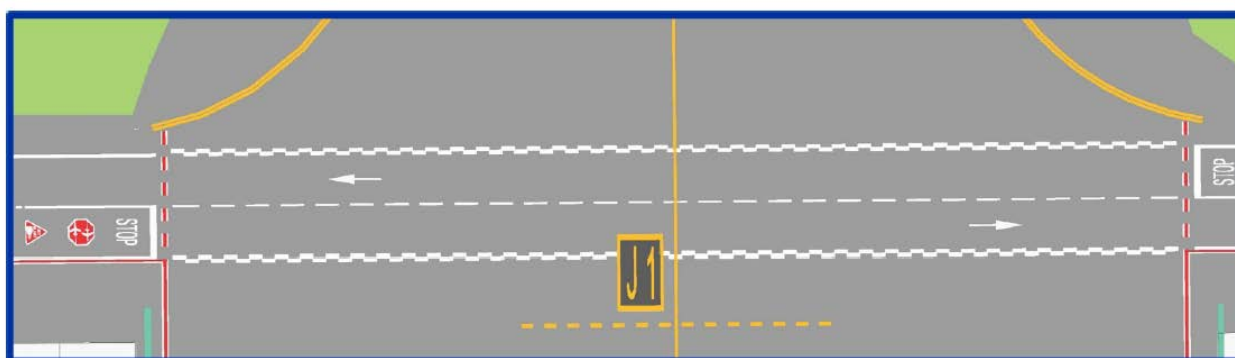


Figura 2-Immagine viabilità veicolare dello scalo di Fiumicino

ATTENZIONE:

A CIAMPINO quando alla linea continua bianca continua si sostituisce una linea tratteggiata come quella mostrata nella figura che segue significa che stiamo entrando in un'area caratterizzata da movimenti di aeromobili:

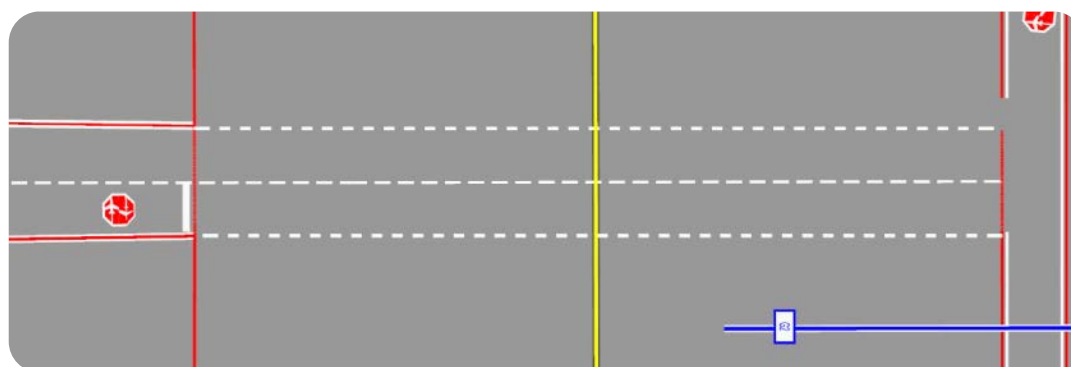


Figura 4 -viabilità che attraversa una via di rullaggio

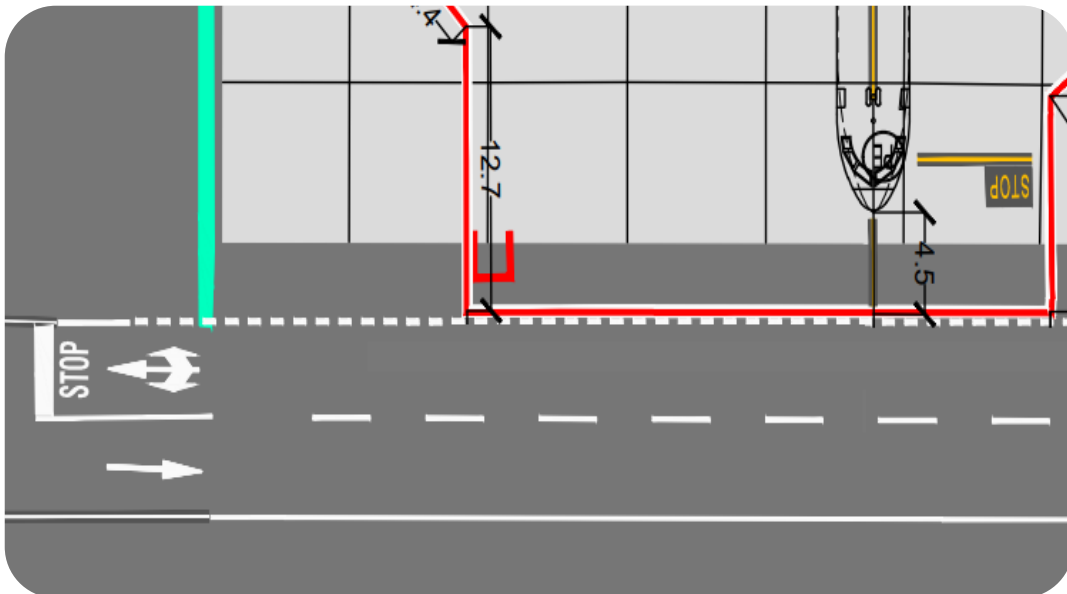
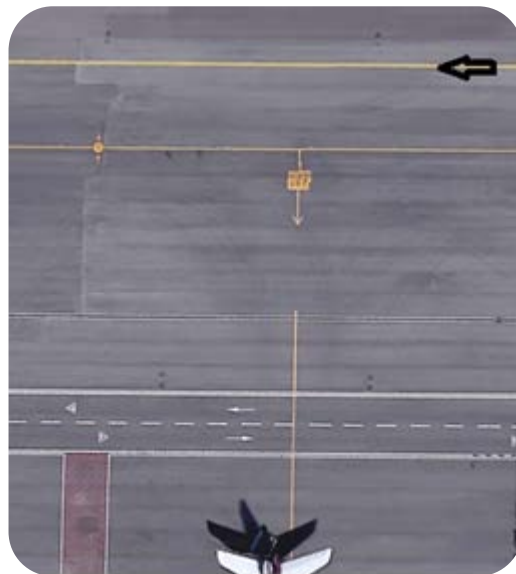


Figura 5 - Segnaletica viabilità nelle aree caratterizzate dal movimento di aeromobili

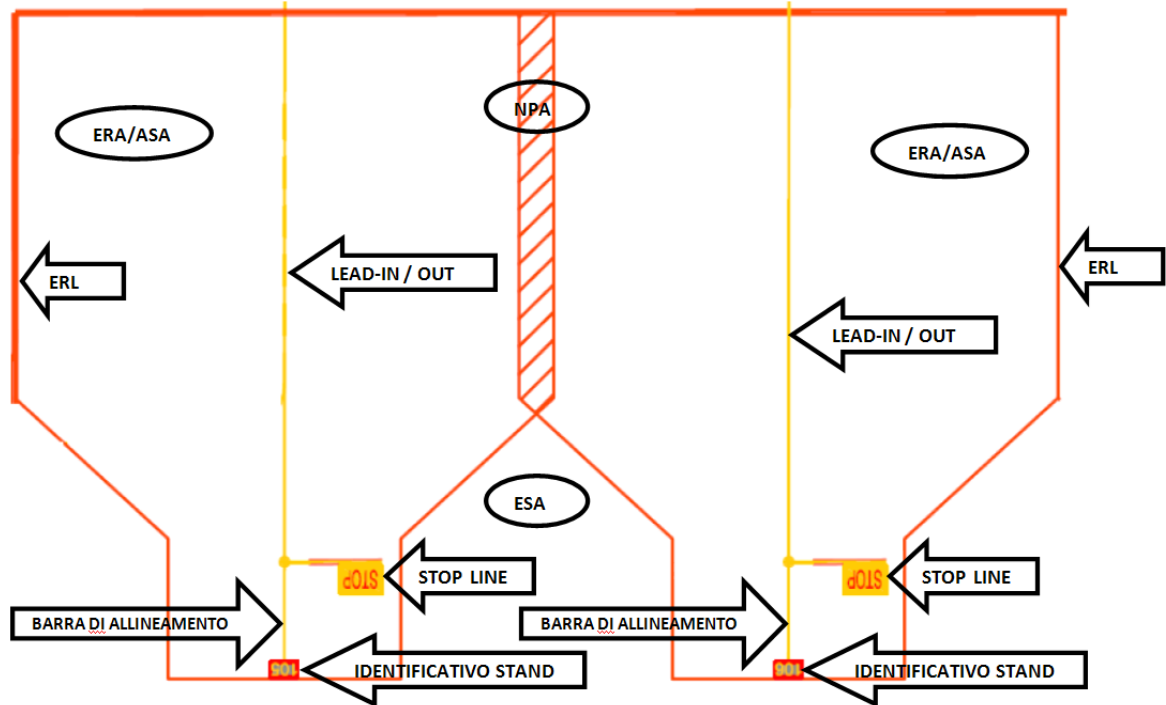
MARKING BORDO PIAZZALE AEROMOBILI



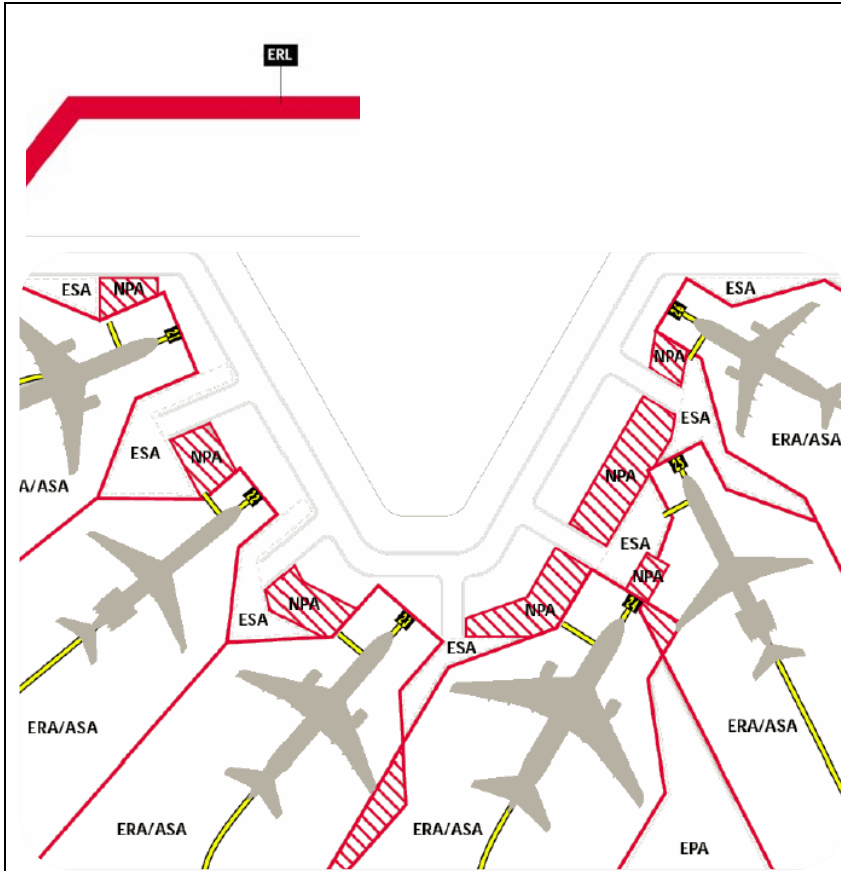
DELIMITA LA SUPERFICIE DEL PIAZZALE PER DISTINGUERNE CON CHIAREZZA IL CONFINE LA SEGNALETICA DI BORDO PIAZZALE È UNA DOPPIA LINEA GIALLA CONTINUA DI LARGHEZZA 15 CM.

PER FORNIRE MAGGIORE EVIDENZA AL MARKING, NEL CASO IN CUI LA SUPERFICIE DELLA PAVIMENTAZIONE NON FORNISCA SUFFICIENTE CONTRASTO, LA SEGNALETICA PUÒ ESSERE BORDATA CON STRISCE DI COLORE NERO.

SEGNALETICA PIAZZOLA AEROMOBILE (STAND)



ERL (EQUIPMENT RESTRICTION LINE)
ASA (AIRCRAFT SAFETY AREA)
ERA (EQUIPMENT RESTRICTED AREA)
ESA (EQUIPMENT SERVICE AREA)

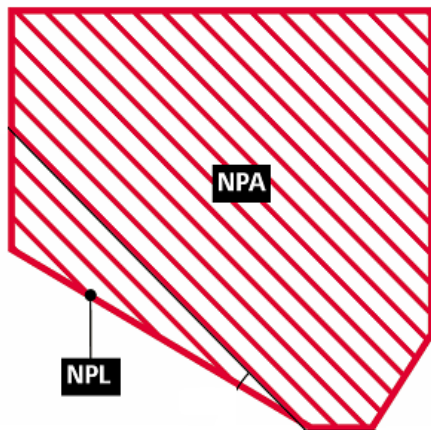


ERL: LINEA ROSSA CONTINUA CHE DELIMITA L'AREA ALL'INTERNO DELLA QUALE SI FERMA L'AEROMOBILE PER LA SOSTA (STAND)

ERA/ASA: AREA IN CUI L'AEROMOBILE È PARCHEGGIATO IN SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI "HANDLING."


ESA: AREA DI ATTESA PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI RAMPA, POSTA TRA 2 STAND

NPA (NO PARKING AREA) DELIMITATE DAL MARKING NPL (NO PARKING LINE)



SEGNALATO DA UNA STRISCIA DI COLORE ROSSO, CON LA SUPERFICIE INTERNA EVIDENZIATA DA STRISCE ROSSE INCLINATE A 45°.

DELIMITA AL SUO INTERNO UN'AREA TOTALMENTE VIETATA AL PARCHEGGIO.

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.2 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

5.2 SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON

5.3 Apron e vie di rullaggio

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.

Le vie di rullaggio sono caratterizzate da un asse (centerline) di colore giallo con riga continua ed eventualmente delimitate da un bordo di colore giallo con doppia riga continua.

5.3.1 Via di rullaggio sul piazzale (apron taxiway)

L'Area Apron dell'aeroporto è caratterizzata dalla presenza di Apron Taxiway (via di rullaggio sul piazzale che sono parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio degli aeromobili attraverso il piazzale stesso).

5.3.2 Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilane)

L'Area Apron dell'Aeroporto è inoltre caratterizzata dalla presenza di Aircraft stand Taxilanes (di seguito denominate taxilanes) che sono parte del piazzale destinata a via di rullaggio. Esse hanno la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

Planimetria scalo di FIUMICINO:

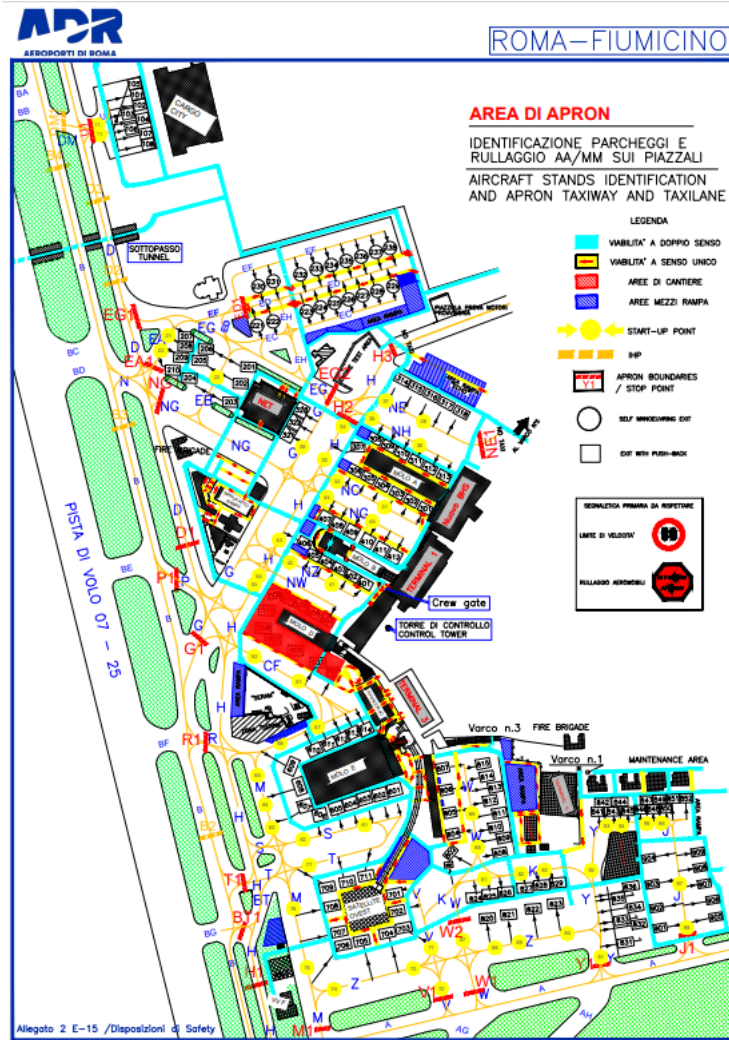


Figura 6 - Taxilane Apron dell'Aeroporto di Fiumicino

Planimetria dello scalo di CIAMPINO:

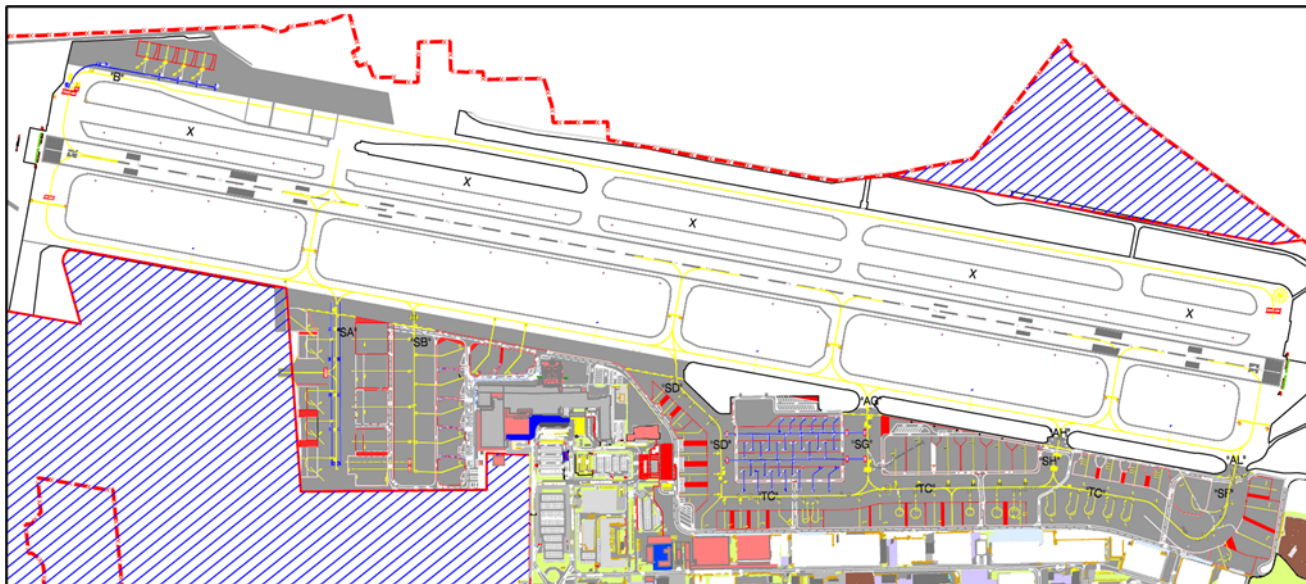
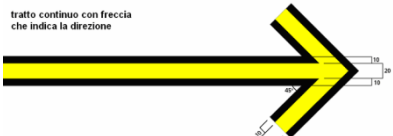
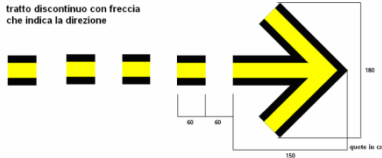



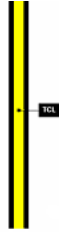
Figura 7 - Taxilane Apron dell'Aeroporto di Ciampino

| LEAD IN / LEAD OUT | |
|--|--|
| <p>tratto continuo con freccia che indica la direzione</p>  <p>tratto discontinuo con freccia che indica la direzione</p>  | <p>LINEA CONTINUA GIALLA CHE IL COMANDANTE SEGUE CON IL CARRELLO ANTERIORE IN INGRESSO/USCITA DALLO STAND AL FINE DI EVITARE DI USCIRE AL DI FUORI DELLA ERL.</p> <p>PRESSO LO SCALO DI FIUMICINO, PER LE PIAZZOLE NOSE-IN, IL MARKING LEAD-IN COINCIDE CON IL LEAD-OUT, OVVERO CON IL MARKING CHE GUIDA IL PILOTA DALLA PIAZZOLA DI SOSTA FINO ALLA LINEA D'ASSE DELLA ADIACENTE VIA DI RULLAGGIO.</p> <p>SE LA PIAZZOLA PERMETTE LA SOSTA DI DIVERSI TIPI DI AEROMOBILI, IL TRATTO CON LINEA CONTINUA INDICHERÀ IL PERCORSO DA SEGUIRE PER IL TIPO DI AEROMOBILE CHE PIÙ DI FREQUENTE VI STAZIONA O PER QUELLI DI MAGGIORE APERTURA ALARE, SE LA FREQUENZA È SIMILE.</p> |
| BARRA DI ALLINEAMENTO | |
|  | <p>POSIZIONATA IN ASSE CON LA LEAD-IN, È DI COLORE GIALLO.</p> <p>È NECESSARIA AD ASSICURARE IL CORRETTO ALLINEAMENTO DELL'AEROMOBILE CON L'ASSE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA.</p> <p>LA BARRA D'ALLINEAMENTO DEVE ESSERE UBICATA IN MODO DA COINCIDERE CON IL PROLUNGAMENTO DELL'ASSE DELL'AEROMOBILE IN QUELLA PARTICOLARE POSIZIONE DI PARCHEGGIO, RISULTANDO VISIBILE AL PILOTA NELLA FASE FINALE DELLA MANOVRA DI PARCHEGGIO.</p> |
| BARRA DI ARRESTO | |

STOP 2

STOP 1

150
15

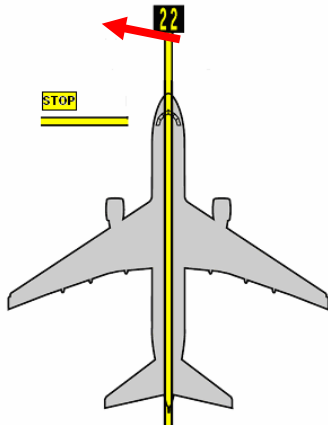


LA STOP LINE DEVE ESSERE ORTOGONALE ALLA BARRA D'ALLINEAMENTO ED UBICATA SUL FIANCO SINISTRO DELL'AEROMOBILE, IN CORRISPONDENZA DELLA POSIZIONE DESTINATA ALL'ARRESTO DEL VELIVOLO.

FORNISCE AL PILOTA UN RIFERIMENTO PRECISO CIRCA LA POSIZIONE IN CUI L'AEROMOBILE DEVE FERMARSI.

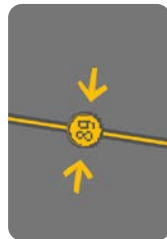
NEL CASO DI PIÙ BARRE D'ARRESTO PER PIAZZOLE SIGNIFICA CHE LA PIAZZOLA È USATA DA DIVERSI TIPI DI AEROMOBILE E ALLA BARRA D'ARRESTO PUÒ ESSERE ASSOCIATO UN MARKING DI DESIGNAZIONE DELLA RELATIVA POSIZIONE, CON L'ISCRIZIONE "STOP 1", "STOP 2", ECC. A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.

MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA



COSTITUITO DA DUE NUMERI GIALLI SU FONDO NERO CHE FORNISCE AL PILOTA UNA CONFERMA DELLA DESIGNAZIONE DELLO STAND ASSEGNATO.

START UP POINT



POSIZIONE INTERMEDIA D'ATTESA, DA CUI L'AEROMOBILE INTRAPRENDE L'INIZIO DELLA MANOVRA DI RULLAGGIO VERSO LA PISTA.

TALE POSIZIONE È SEGNALATA DA UN CERCHIO DI COLORE GIALLO CON UN NUMERO IDENTIFICATIVO

MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA IN INGRESSO

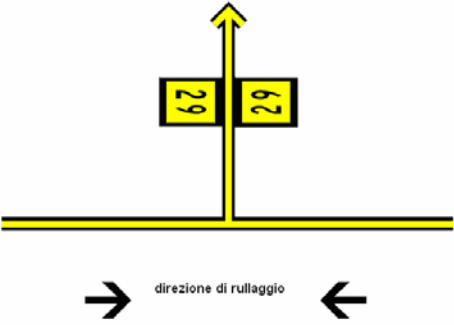
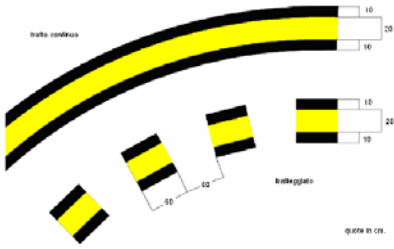
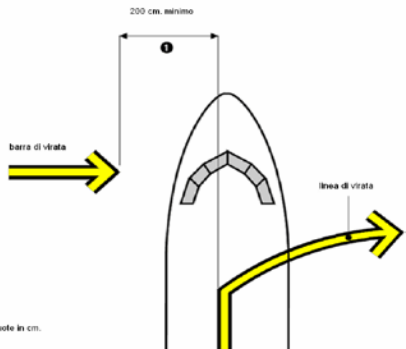
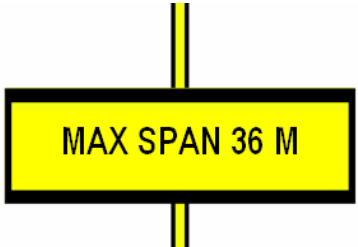
| | |
|---|---|
|  | <p>LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA DEVE SOVRAPPORSI ALLA LINEA LEAD-IN SUBITO DOPO IL SUO INIZIO, AD UNA DISTANZA DI 3 M DALLA TCL. L'ALTEZZA DEI CARATTERI DEVE ESSERE TALE DA POTER CONSENTIRE UNA LORO FACILE LETTURA DALLA CABINA DI PILOTAGGIO.</p> <p>TALE MARKING INDICA, SULLA LINEA DI INGRESSO ALLA PIAZZOLA DI SOSTA, LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA ALLA QUALE SI ACCEDE.</p> |
| <p>LINEA DI VIRATA (TURNING LINE)</p> | |
|  | <p>GUIDA IL PILOTA NELLE MANOVRE DI VIRATA IN INGRESSO O IN USCITA DALLE PIAZZOLE DI SOSTA, IN PROSECUZIONE DELLE LINEE LEAD-IN.</p> <p>IL SUO TRACCIATO GARANTISCE ADEGUATI MARGINI DI SEPARAZIONE RISPETTO AGLI ALTRI AEROMOBILI PARCHEGGIATI, AI VEICOLI ED ALLE ATTREZZATURE DI RAMPA.</p> <p>LA LINEA DI VIRATA TERMINA PRESSO LA POSIZIONE DI SOSTA CON UN PROLUNGAMENTO RETTILINEO DI ALMENO 3 M, ALLO SCOPO DI RIDURRE LA SOLLECITAZIONE DEL CARRELLO ANTERIORE E PNEUMATICI.</p> |
| <p>MARKING DI BARRA DI VIRATA (TURN BAR)</p> | |
|  | <p>INDICA AL PILOTA IL PUNTO DI INIZIO DELLA VIRATA, È POSTO ALLA SINISTRA DEL SENSO DI MARCIA E IN MODO ORTOGONALE ALLA LINEA DI INGRESSO)</p> |
| <p>MAX SPAN</p> | |
|  | <p>INDICA LA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE PER GLI AEROMOBILI DESTINATI A CIRCOLARE IN QUELL'AREA. L'INDICAZIONE DELLA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE DEVE ESSERE POSTA NEL VERSO DI PERCORRENZA SULLA LINEA DI AIRCRAFT STAND TAXI LANE (TCL), CON UN'ISCRIZIONE A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.</p> |

Tabella 3 - Segnaletica in Apron

5.4 Segnaletica orizzontale di pericolo

La tabella che segue riporta i segnali di pericolo caratteristici di un aeroporto che si possono incontrare sulla viabilità degli scali di Fiumicino e Ciampino e le relative regole/comportamenti, da seguire scrupolosamente:

| Denominazione e immagine | Comportamento da osservare |
|--|---|
|  STOP AERONAUTICO | <p>Indica l'obbligo di fermarsi a causa del possibile incrocio con aeromobili. È a tutti gli effetti un segnale di STOP e <u>occorre, pertanto, fermarsi, guardare a destra e a sinistra, accertarsi che non ci siano aeromobili e solo allora attraversare la via di rullaggio.</u></p> <p>SI RICORDA L'OBBLIGO DI DARE <u>SEMPRE</u> LA PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI (AEROPLANI ED ELICOTTERI) ANCHE SE TRAINATI.</p> |
|  PERICOLO DI JET BLAST | <p>È posizionata nei punti specifici sulla viabilità veicolare ove sussiste il pericolo di essere colpiti dal getto dei motori a reazione degli aeromobili, getto la cui intensità può ribaltare mezzi/veicoli/attrezzature e persone. Esso è un segnale di pericolo, pertanto <u>occorre rallentare e accertarsi che non ci siano aeromobili con le luci anticollisione accese pronti a spingere o aeromobili in ingresso/uscita dalle piazzole, per non rischiare di essere investiti dal flusso dei motori.</u></p> |

Tabella 4 - Segnali di pericolo

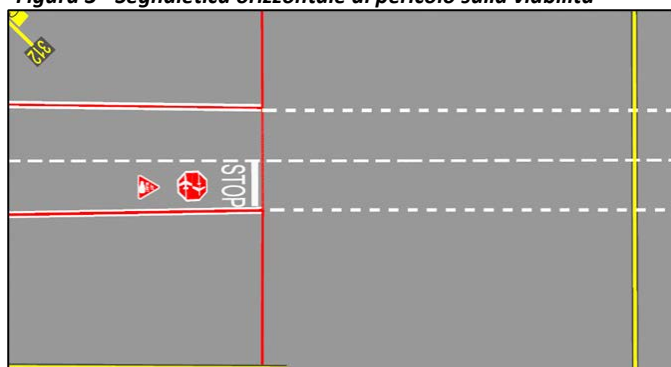
La restante segnaletica è quella comunemente prevista dal codice della strada.


IMPORTANTE:

In procinto di un attraversamento di una via di rullaggio, la segnaletica orizzontale normalmente presente sarà:

STOP del Codice della strada, STOP aeronautico, segnale di pericolo JET BLAST

Figura 3 - Segnaletica orizzontale di pericolo sulla viabilità



| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.5 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

Mentre è presente soltanto il segnale di pericolo jet blast, quando si attraversa l'area retrostante una piazzola di sosta aeromobili, poiché ci potrebbe essere un aeromobile in ingresso/uscita nella/dalla piazzola. Se l'aeromobile ha le luci anticollisione accese, attendere sul segnale di JET Blast

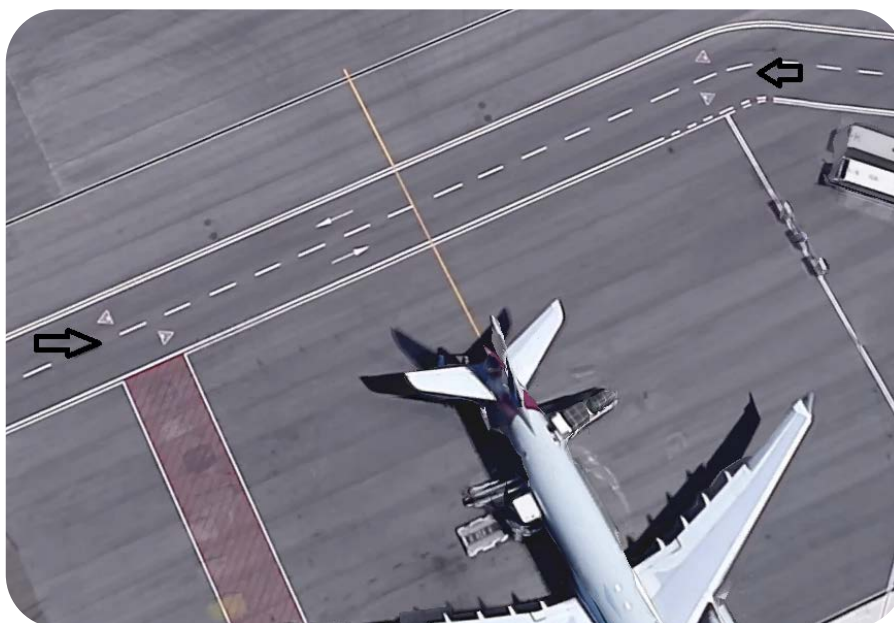


Figura 8 - Segnaletica orizzontale jet blast sulla viabilità

IL MANCATO RISPETTO DELLA SEGNALETICA E' **UNA GRAVE VIOLAZIONE** DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE CHE PUÒ CAUSARE DANNI INGENTI E PROVOCARE VITTIME.

5.5 Segnaletica provvisoria cantieri

Qualora vi sia la presenza di cantieri, la viabilità veicolare può essere deviata con indicazioni provvisorie che il conducente deve seguire al fine di rimanere separato da altro traffico. La nuova viabilità può essere tracciata con l'ausilio di jersey che delimitano i nuovi percorsi, segnaletica verticale con frecce che indicano dove svoltare e/o segnaletica orizzontale di colore giallo. La recinzione di cantiere è sovente segnalata con luci ostacolo rosse che richiamano l'attenzione del conducente sulla presenza di ostacoli (vedi figura 9).



Figura 9 -Segnaletica provvisoria di cantiere

5.6 Apron border line

Per salvaguardare reciprocamente i movimenti sul piazzale degli aeromobili e dei mezzi di rampa o di servizio / attrezzature, occorre, garantire un'adeguata separazione tra i due tipi di traffico mediante un'idonea striscia denominata **ABL** – apron border line.

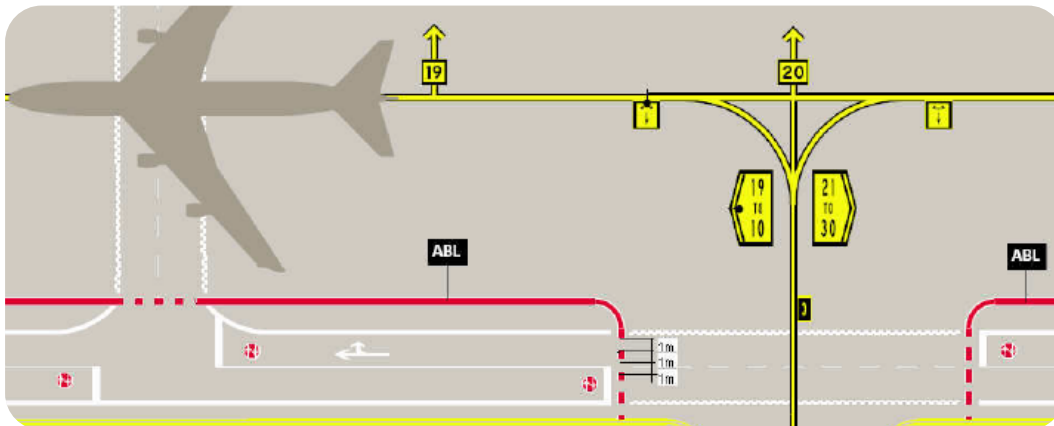


Figura 10 – Apron Boarder Line

Il marking ABL è costituito da una striscia continua di colore rosso. Per fornire maggiore evidenza al marking, ABL, nel caso in cui la superficie della pavimentazione non fornisca sufficiente contrasto, la segnaletica può essere bordata con due strisce di colore bianco.



Figura 11 - Segnaletica di ABL



Figura 12 – Esempio di ABL

Per essere sufficientemente separati dal traffico aereo
NON SI DEVE MAI OLTREPASSARE LA LINEA ROSSA.

La linea rossa diventa tratteggiata in prossimità degli incroci

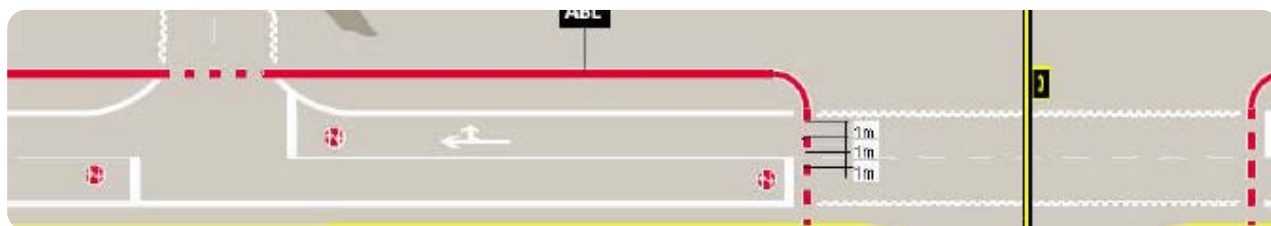


Figura 13 – Segnaletica agli incroci

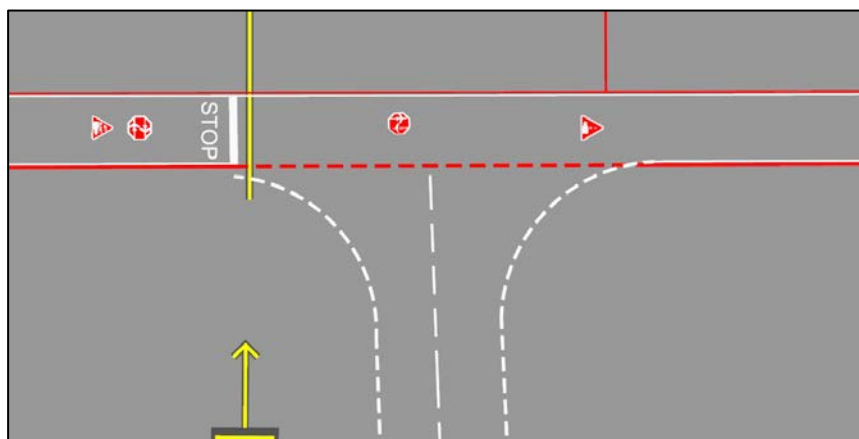



Figura 14 – Segnaletica agli incroci (particolare dello scalo di Ciampino)

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.7 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

5.7 La segnaletica verticale

(scalo di Fiumicino) In prossimità delle intersezioni con le vie di rullaggio, laddove attuabile, si trova anche apposita segnaletica di stop da codice della strada:



Figura 45 – Segnaletica verticale di stop



L'immagine che segue rappresenta la segnaletica verticale che indica il punto, attraversato il quale, si accede alle piste di volo:


Figura 16- Segnaletica di ingresso in pista delle strade sulla perimetrale di Fiumicino



Figura 17- Segnaletica di ingresso in pista delle strade sulla perimetrale di Ciampino

5.8 Regole di attraversamento delle vie di rullaggio sui piazzali

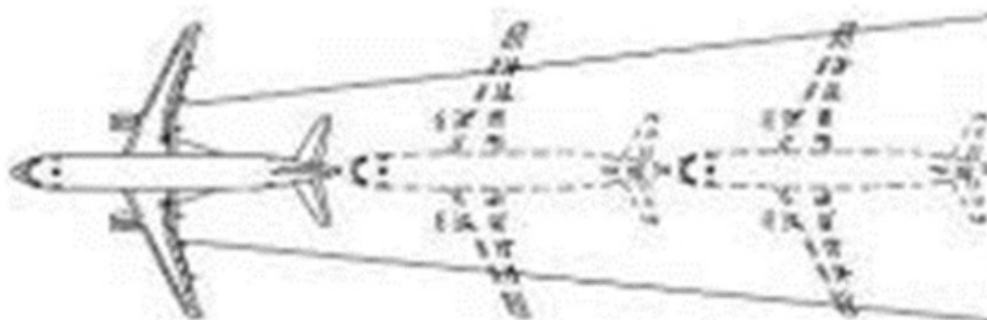
1. Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da una linea continua gialla.
2. L'attraversamento delle vie di rullaggio sui piazzali può avvenire solo in corrispondenza delle relative intersezioni con la strada di servizio.
3. L'accesso a tutte le piazzole di sosta adiacenti alle vie di rullaggio deve obbligatoriamente avvenire dalla viabilità veicolare, senza impegnare per alcun motivo le stesse, anche in assenza di aeromobili in manovra.
4. Gli aeromobili in rullaggio hanno sempre la precedenza, anche se trainati, su tutti i mezzi e persone, in qualsiasi circostanza.
5. Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare 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".
6. E' obbligatorio segnalare tempestivamente alla Sicurezza Operativa ADR la presenza di ostacoli di qualsiasi natura, presenti sulle vie di accesso alle piazzole e provvedere immediatamente, o far provvedere, alla loro rimozione. Se ritenuto indispensabile, la Sicurezza Operativa ADR informerà la TWR per le opportune azioni.
7. 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 accuratamente, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di

| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.9 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli.

8. Per attraversare la via di rullaggio:

- mantenere una separazione dietro l'aeromobile maggiore di 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile che sta sorraggiungendo, quale delle due è maggiore).
- mantenere una separazione davanti l'aeromobile maggiore di 100 metri.



5.9 Circolazione in bassa visibilità ed in condizioni meteorologiche avverse


5.9.1 Procedure per la bassa visibilità

Presso lo scalo di **Fiumicino**, in prossimità dei varchi di accesso in Airside, sono stati installati dei display denominati AID (Airside Information Display) per la diffusione di informazioni agli operatori aeroportuali quali ad esempio, condizioni meteorologiche avverse. Sulle pensiline dei varchi di accesso sono inoltre posizionate due tabelle di colore rosso, con luci lampeggianti accese in caso di "possibili fulmini sul sedime aeroportuale", oppure in caso di "presenza di nebbia sul sedime aeroportuale"



Figura 18- Varco di accesso FCO



| | | | | |
|---|--|------------|---------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.9 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

In caso di predisposizione e attivazione delle “Procedure per la bassa visibilità”:

- Sono autorizzati alla circolazione in area Airside i soli mezzi strettamente necessari all’operatività aeroportuale e, a tutti gli altri veicoli è vietato ogni spostamento;
- le operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo sono sospese.
- tutti i veicoli e le maestranze coinvolti nei lavori di costruzione, manutenzione ed in altre attività non essenziali, dovranno sospendere la movimentazione dei propri mezzi che dovranno essere riportati entro i limiti di cantiere in zona di sicurezza, preventivamente assegnata, senza procurare ostacolo all’operatività aeroportuale. Laddove per i mezzi non siano previste aree di sosta apposite seguire disposizioni impartite dalla Sicurezza Operativa ADR;
- tutti i mezzi in servizio che operano in Airside dovranno tenere accesi i fari e procedere con la massima cautela e a velocità ridotta.

Il conducente, durante gli attraversamenti delle vie di rullaggio degli aeromobili, dovrà attendere allo stop, in caso di dubbio o in caso di mancanza della visibilità sufficiente al riconoscimento del follow-me.

5.9.2 Forte vento e/o raffiche

In caso di vento ci si deve assicurare che ogni mezzo sia parcheggiato con il freno di stazionamento attivato; particolare attenzione va posta ai contenitori e ai carrelli, che avendo un’ampia superficie esposta, possono essere spostati dalla forza del vento.

Vettori e Operatori aeroportuali hanno l’obbligo di assicurare l’ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza.


Vettori, Prestatori e Ditte di manutenzione dei velivoli devono assicurare l’apposizione dei tacchi agli aeromobili, in adempimento a quanto previsto dall’IGOM (IATA GROUND OPERATIONS MANUAL) del Vettore stesso

Gli operatori hanno l’obbligo di rimuovere tempestivamente eventuale FOD rilevato o contattare ADR-CEA segnalando il rinvenimento e permettendone la rimozione.

Vige l’obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti, secondo le specifiche del costruttore e nei limiti ivi riportati relativamente alla massima intensità di vento cui l’equipaggiamento è utilizzabile in sicurezza

5.9.3 Piogge intense

Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.10 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

In particolare, durante le ore serali e notturne, la visualizzazione della segnaletica orizzontale è resa difficoltosa dalla rifrazione delle luci del piazzale sulla pellicola d'acqua; è necessario perciò procedere con prudenza portando la massima attenzione al rispetto degli stop aeronautici.

5.9.4 Neve, ghiaccio e grandine


La neve può rendere poco visibili i riferimenti della segnaletica orizzontale abitualmente utilizzata. In tali condizioni si deve ridurre la velocità e aumentare le distanze di sicurezza, usando particolare attenzione alle traiettorie dei mezzi sgombero neve ed agli accumuli lasciati dagli stessi.

Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

In caso di accumulo di neve e/o ghiaccio al suolo, gli operatori dovranno assicurare la disponibilità di mezzi con le dotazioni utili a garantire la tenuta di strada dei propri veicoli.

5.10 Principali regole da osservare in piazzola

- Durante l'assistenza agli aeromobili nessun veicolo estraneo alle operazioni può accedere in piazzola;
- L'area di **"limitazione per i mezzi di rampa/ sicurezza degli aeromobili"** (ERA/ASA), deve essere libera dai veicoli durante la manovra di ingresso e di uscita dell'aeromobile dalla piazzola.
- L'area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa, (*Equipment Service Area - ESA*), è una zona posta ad una distanza sicura dall'aeromobile parcheggiato, presso cui i mezzi di rampa attendono in sicurezza che l'aeromobile concluda la manovra di ingresso o di uscita nella/dalla piazzola di sosta.
- I veicoli, il personale addetto all'handling e le attrezzature non devono entrare nell'ERA/ASA, **fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anticollisione, e siano stati posizionati i tacchi, a meno che non vi siano specifiche procedure tra vettore ed handler che prevedano particolari deroghe sulla base di procedure alternative.**
- 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.
- Quando l'operatore deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un uomo di sicurezza.
- Quando l'operatore non possiede 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 telecamera o di strumenti per la misurazione della distanza.
- Non bisogna mai ostacolare con altri mezzi la circolazione dei mezzi di rampa che hanno esigenza di avvicinarsi/allontanarsi al/dall'aeromobile per le operazioni di assistenza.

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.11 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

- Nell'ambito delle piazzole di parcheggio aeromobili, i veicoli devono comunque procedere a passo d'uomo. facendo attenzione al personale che opera sottobordo e non attraversando il percorso dei passeggeri.
- Quando l'aeromobile ha le luci anticollisione accese rimanere al di fuori del perimetro di sicurezza (ERL) e non circolare dietro all'aeromobile.
- Non transitare né sostare con veicoli/mezzi e carrelli sotto le ali dei velivoli, né nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia ad elica. Gli unici veicoli autorizzati a sostare e transitare sotto l'ala degli aeromobili sono quelli per il rifornimento di carburante, solo se la loro presenza è indispensabile per tale operazione. La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non può sostare sotto l'ala.
- È vietato parcheggiare mezzi e depositare materiali in corrispondenza delle attrezzature antincendio in modo da occultarle o limitarne l'accessibilità. I mezzi scala e nastri sono autorizzati a predisporre per l'approccio all'a/m, (quindi alzare le piattaforme), sia nell'ESA dello stand di riferimento, mentre l'a/m si sta avvicinando al parcheggio, oppure, una volta che l'a/m è fermo allo stand, anche all'interno della stessa ERA e a circolare in posizione elevata fino all'aeromobile. I mezzi 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. Dopo aver utilizzato un mezzo operativo elevabile, prima di abbassarlo verificare che ci sia una distanza di sicurezza con l'aeromobile.

IMPORTANTE: in caso di danneggiamento aeromobile e/o collisione tra veicolo e aeromobile, bisogna segnalare immediatamente l'evento al personale dell'Operatore Aereo per le azioni di competenza e dovrà essere sempre generato un Ground Safety Report (GSR).

5.11 Sicurezza durante le operazioni di rifornimento carburante

Attenzione: Durante le operazioni di rifornimento carburante aumenta il rischio di incendio dell'aeromobile. Maggior pericolo si ha in caso di sversamenti accidentali di idrocarburi.



Durante le operazioni di rifornimento nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione.

Inoltre, durante le operazioni di rifornimento:

- I veicoli e le attrezzature devono essere posti in modo tale da consentire:
 - il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio;
 - la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile;
 - il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
- I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili, salvo quelli del rifornimento e solo se la loro presenza è indispensabile per le operazioni di rifornimento di carburante, di oli lubrificanti ed idraulici.
- l'attrezzatura utilizzata per il servizio di manutenzione deve essere collocata ad una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili

Nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, deve trovarsi, all'interno della zona di sicurezza.

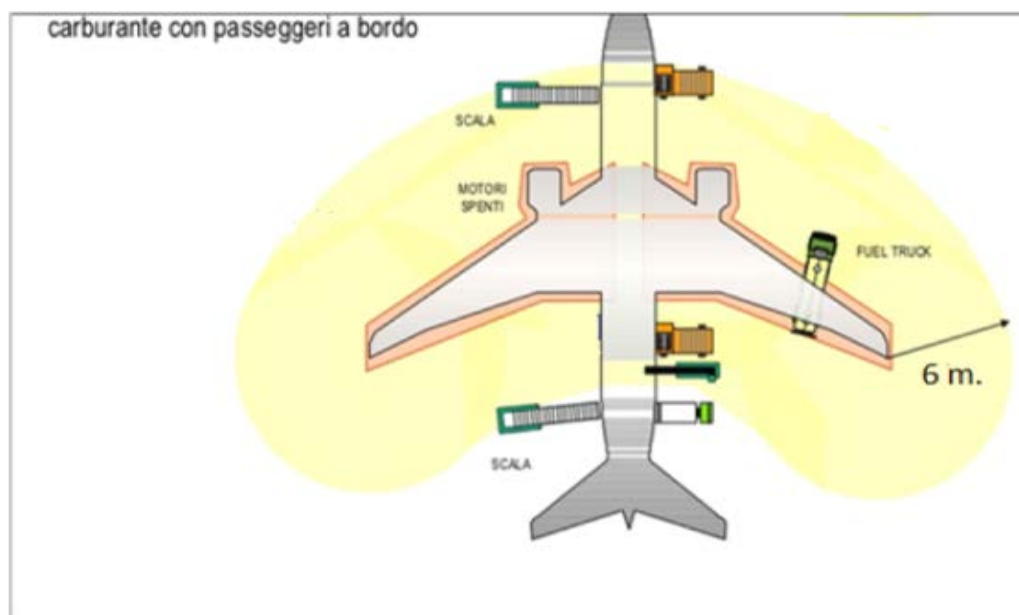



Figura 5 - Area di sicurezza durante le operazioni di rifornimento di carburante

5.12 Merci Pericolose (Dangerous Goods)

- È fatto divieto l'immagazzinamento di merci pericolose in Airside.
- 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.
- 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

| | | | | |
|---|--|------------|----------------|---------------------|
|  | <i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i> | | | |
| | VIABILITA' VEICOLARE | CAPITOLO 5 | paragrafo 5.12 | Edizione 1 - Rev. 3 |
| | | | | 26/01/2026 |

tipologia di eventi dovrà darne informazione alla Torre di Controllo o al CEA per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

- Qualora un'emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose avvenga all'interno del sedime aeroportuale di dette merci senza il coinvolgimento di aeromobili, verranno applicate le azioni definite in relazione all'emergenza infrastrutture. Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia di eventi dovrà darne informazione ai Vigili del Fuoco per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.