

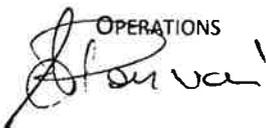
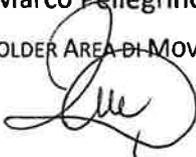
# AEROPORTO FIUMICINO



## **ORDINATO MOVIMENTO DI AEROMOBILI, MEZZI E PERSONE SUI PIAZZALI**

Pagina lasciata intenzionalmente in bianco

**EDIZIONE**

FASE	Data	ENAV S.p.A.	Aeroporti di Roma S.p.A.
ELABORAZIONE	08/03/2023	Andrea Ponziani OPERATIONS 	Marco Pellegrino POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO 
APPROVAZIONE	09/03/2023	Aldo Daniele Crisafulli RESPONSABILE FIUMICINO AIRPORT 	Ivan Bassato ACCOUNTABLE MANAGER 
EFFETTIVITA'	22/03/2023		

**REVISIONI**

N.	DATA	DESCRIZIONE	RIF.PAR	RIF.PAG.	NOTE
1	25/10/2016	Nuova edizione	-	-	Nuova edizione
2	28/04/2017	revisione	1,2,3,7,8,10,14,15	6,7,8,10,14,16,20,38,39,41,45-87	Adeguamento degli allegati al nuovo layout airside
3	29/05/2017	Revisione parziale	tutti	21,35,47,48, da 49 a 99	Adeguamento degli allegati al nuovo layout airside Introduzione negli allegati del routing per aeromobili code-F Inserimento dell'allegato 1 che descrive la procedura da seguire in caso di interruzione del flusso dati A-CDM
4	31/07/2017	Revisione parziale	tutti	3,12,13,15,47-94	Adeguamento degli allegati al nuovo layout airside
5	04/01/2018	Revisione parziale	tutti	3,21,34,38,45-92	Adeguamento degli allegati al nuovo layout airside
6 Non pubblicata	29/06/2018	Revisione parziale	tutti	20,21,26,32,33,34,36,39,45-92	Allegati 2 e 3 adeguati al nuovo layout airside area 300, twy S, H, M e stand 613 Incorporate modifiche emerse durante audit FCO-A-18-09
7	18/07/2018	Revisione parziale	Allegati 2,3	Da pg. 47 a pg. 88	Introdotti stand 361 ed IHP EG2
8	21/01/2019	Revisione parziale	4.4; 7.2 Allegati 2, 3	13,19,36 da pg. 52 a pg.102	Apertura piazzola 361 Aggiornato il servizio marshalling Aggiornate Responsabilità e Competenze relative alle modalità di rilascio del "Ready"
9	04/03/2019	Revisione totale	tutti	tutte	Adeguamento degli allegati al nuovo layout airside Rivista procedura per gli aeromobili al traino Rivisto wording per le istruzioni di ingresso/uscita acfts
10	04/07/2019	Revisione parziale	6.1;10.1; Allegati 2,3	31, 45, da pg. 53 a pg. 103	-Adeguamento al nuovo layout infrastrutturale (apertura piazzali 900) - routing per uscita piazzola 835 -routing per uscita piazzole 301:305, 402 -limitazioni dovute al jetblast per Start-up point 32, 33, 44, 45 - modalità di assegnazione piazzola aeromobile in arrivo CKA/2019/007703
11	12/02/2020	Revisione parziale	1.2; 3.1; 4.4; 4.5; 6.1; 6.3; 6.6; 7.4; 10; 11.4; Allegati 2 e 3	8,13,16,21,22,31,36,37,38,39,41,42,46,47,50, da 55 a 104	Rimozione limitazioni operative aeromobili code F derivante da applicazione CS-ADR-DSN issue 4. Adeguamento al nuovo layout infrastrutturale (raddoppio twy B). Inserita procedura accensione motori in piazzola. Aggiornate aree non visibili o parzialmente visibili dalla torre di controllo. Inserito riferimento a MdAE_E-15 Disposizioni di Safety.

N.	DATA	DESCRIZIONE	RIF.PAR	RIF.PAG.	NOTE
12	15/09/2020	Revisione parziale	1; 1.2; 4.1; 4.5; 6.3; 6.6; 7.2; 7.3; 7.4; 9; 11.2; 11.4; Allegati 2 e 3	9,14,18,23,24, 36,39,40,41,42, 43,44,45,46,48, 52,53, da 58 a 107.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aggiornati documenti e normativa di riferimento.</li> <li>- Richiamo alle disposizioni per persone a piedi.</li> <li>- Precisazione su precedenza dei veicoli di soccorso.</li> <li>- Precisazione su richiesta presenza di wing walkers.</li> <li>- Aggiornato paragrafo relativo all'accensione dei motori in piazzola.</li> <li>- Inserito il caso di parcheggio in contingency per la richiesta di marshalling.</li> <li>- Allineamenti con MDAE_E-15_Disposizioni di Safety.</li> <li>- Aggiornata responsabilità di verifica franchi prova motori per passaggi su twy H e inserito riferimento marking a terra.</li> <li>- Precisazioni per avaria di un mezzo sui piazzali.</li> <li>- Allegati 2 e 3: modifiche per piazzali 600 e 800.</li> </ul>
13	11/02/2021	Revisione parziale	1; 6.3; 6.4; 7.2 Allegati 2 e 3	14,35,38,40,61 da 71 a 74, 81,92,94,95,97	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aggiornamento riferimenti normativi.</li> <li>- Ottimizzazione in accordo al Regolamento (UE) 2148/2020 in attesa di relativi AMC e GM.</li> <li>- Allegati 2 e 3: sostituzione percorso A→B con A→H per arrivi da RWY 16R/34L e partenza da RWY 25; eliminazione percorsi da/verso Painting Hangar per variazione della destinazione d'uso dell'hangar.</li> </ul>
14	18/03/2022	Revisione parziale	7.2	40	-introduzione marshalling da parte degli handler sulle piazzole senza VDGS in accordo al reg. EU2020/1234.
			4.4	21	Eliminazione self manouvring in ingresso.
			4.5	23	Introdotta chiarimento sulla circolazione in Apron con veicoli per personale in possesso ADC-M.
15	19/04/2022	Revisione parziale	Tab. 3, 4, 10.1, 23, 24,33, 34. Fig. 6, 7, 16, 17.	Pag. 49, 61, 62, 63, 81, 82, 83, 84, 85, 99,100, 101, 102	Modifiche al routing e procedure dei piazzali 300 e 400 dovuto ai cambiamenti infrastrutturali successivi all'apertura del Molo A.
15 R.T.	21/02/2023	Revisione Temporanea	13.3 Allegato 3	Pag. 83, 84, 85, 101, 102, 103	Modifica modalità uscita da piazzole 301 e 313.
16	15/03/2023	Revisione parziale	2, 4.4, 5, 6.1, 7.4.1, 13.2 tab 3, 4, 13, 14, 13.3 tab. 23, 24, 25, 27, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 40	15, 21, 24, 30, 42, 62, 63, 73, 74, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 91, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 112	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisione Definizione di Ready.</li> <li>Introduzione frequenza unica UHF.</li> <li>Inserito Remark sul jet blast.</li> <li>Definizione nuove procedure di uscita da Piazzole 300 e 400.</li> <li>Introduzione ingresso in area tecnica cod D/E.</li> <li>Revisione routing partenze 16R/34L p.le 600.</li> <li>Modifica procedura di uscita stand 706.</li> </ul>

**INDICE**

Aggiornate aree non visibili o parzialmente visibili dalla torre di controllo. ....	4
Inserito riferimento a MDAE_E-15 Disposizioni di Safety.....	4
<b>PREMESSA .....</b>	<b>9</b>
<b>SCOPO .....</b>	<b>11</b>
<b>OPERATIVITÀ .....</b>	<b>12</b>

<b>REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI.....</b>	<b>13</b>
<b>1. RIFERIMENTI .....</b>	<b>14</b>
1.1. Riferimenti Aeronautical Information Publication.....	14
1.2. Riferimenti aggiuntivi .....	14
<b>2. DEFINIZIONI E ACRONIMI.....</b>	<b>15</b>
<b>3. AMBITO DI APPLICAZIONE .....</b>	<b>17</b>
3.1. Descrizione dei piazzali aeromobili .....	17
<b>4. COMPITI E RESPONSABILITÀ .....</b>	<b>18</b>
4.1. Compiti di ENAV - FIUMICINO .....	18
4.2. Compiti di Aeroporti di Roma S.p.A. ....	18
4.3. Trasferimento della gestione degli aeromobili .....	20
4.4. Movimentazione degli aeromobili sull’apron .....	20
Specifica delle operazioni di self-manoeuvring.....	21
Specifica delle operazioni di push-back.....	21
Modalità di esecuzione delle operazioni di pushback.....	21
Capacità delle Apron Taxiways/Stand Taxilanes .....	22
Percorsi preferenziali per aeromobili in arrivo e partenza .....	22
4.5. Movimentazione sull’apron di persone e veicoli .....	23
<b>5. STRUMENTI TECNICI DI SUPPORTO .....</b>	<b>24</b>
5.1. Sistema A-CDM.....	25
Voli in partenza.....	25
Voli in arrivo.....	25
5.2. Sistema ADM .....	26
<b>6. PROCEDURE OPERATIVE PER GLI AEROMOBILI .....</b>	<b>28</b>
6.1. Procedura Operativa A-CDM.....	28
Principali comunicazioni da Handlers verso ADR .....	28
Scambio dati con il Network Europeo (NMOC) .....	28
Aeromobili in partenza .....	28
EOBT - 3 ore.....	28
EOBT - 2 ore.....	29

EOBT - 40 minuti.....	29
Modifiche del TOBT.....	29
ARDT Aircraft Ready Time .....	30
ASAT e AOBT.....	31
Aeromobile in arrivo.....	32
<b>6.2. Procedura operativa ADM.....</b>	<b>33</b>
Aeromobile in partenza .....	33
Aeromobile in arrivo.....	34
Procedura Fonetico-Manuale .....	34
<b>6.3. Procedura per gli aeromobili al traino .....</b>	<b>35</b>
<b>6.4. Sosta degli elicotteri di soccorso o per voli di Stato .....</b>	<b>38</b>
<b>6.5. De-icing / de-snowing aeromobili .....</b>	<b>38</b>
Aree di de-icing / de-snowing.....	38
Attivazione piazzole De-icing / De-snowing. ....	38
<b>6.6. Prova motori e messa in moto al parcheggio .....</b>	<b>38</b>
<b>6.6.1 Prova motori.....</b>	<b>38</b>
<b>6.6.2 Accensione dei motori in piazzola.....</b>	<b>38</b>
<b>6.6.2.1 Procedura per l'accensione dei motori su una piazzola con viabilità retrostante ....</b>	<b>38</b>
<b>6.7. Procedure per aeromobili ICAO Codice-F sui piazzali .....</b>	<b>39</b>
<b>7. PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE.....</b>	<b>40</b>
<b>7.1. Procedura per l'impiego del FOLLOW-ME sui piazzali .....</b>	<b>40</b>
<b>7.2. Servizio di marshalling.....</b>	<b>40</b>
<b>7.3. Operazioni di push-back.....</b>	<b>40</b>
<b>7.4. Aeromobili in ingresso/uscita dall'area tecnica .....</b>	<b>41</b>
<b>7.4.1. Ingresso all'area tecnica via twy NOVEMBER_ECHO.....</b>	<b>41</b>
<b>7.4.2. Uscita dall'area tecnica via twy NOVEMBER_ECHO .....</b>	<b>42</b>
<b>7.4.3. Ingresso all'area tecnica via twy HOTEL .....</b>	<b>43</b>
<b>7.4.4. Uscita dall'area tecnica via twy HOTEL.....</b>	<b>44</b>
<b>8. ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI .....</b>	<b>47</b>
<b>9. PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA .....</b>	<b>48</b>

<b>10. PROCEDURE OPERATIVE PER PIAZZALI A REGOLAMENTAZIONE SPECIALE.....</b>	<b>49</b>
10.1. AREE PARTICOLARI SUL PIAZZALE .....	49
Aree non visibili o parzialmente visibili dalla torre di controllo .....	49
Procedure di movimentazione in aree non visibili o parzialmente visibili dalla Torre .....	49
Area o piazzola de/anti-icing .....	50
Area o piazzola prova motori .....	50
Altre aree o piazzole .....	50
<b>11. PROCEDURE DI CONTINGENCY.....</b>	<b>51</b>
11.1. Indisponibilità del Sistema Telematico .....	51
Aeromobili in arrivo .....	51
Aeromobili in partenza .....	51
11.2. Avaria alla linea di comunicazione telefonica punto-punto .....	52
11.3. Indisponibilità di porzioni dei piazzali .....	53
11.4. Avaria di un mezzo sui piazzali .....	53
<b>12. INFORMAZIONI AERONAUTICHE A SOGGETTI TERZI .....</b>	<b>54</b>
<b>13. ALLEGATI .....</b>	<b>55</b>
13.1. Allegato 1 – Procedura ADR-ENAV per la sospensione della procedura A-CDM..	55
Ambito applicativo.....	55
Contingency per singolo volo .....	55
Sospensione generale.....	56
Contatti Operativi A-CDM.....	57
Gestione anomalie tecniche sistema A-CDM .....	57
Modalità di comunicazione tra ADR ed ENAV .....	57
13.2. Allegato 2 - Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo .....	58
Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo pista 16L/34R.....	58
Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo pista 16R/34L.....	72
13.3. Allegato 3 – Percorsi preferenziali aeromobili in partenza.....	78
Percorsi preferenziali aeromobili in partenza pista 25 .....	78
Percorsi preferenziali aeromobili in partenza pista 16R/34L .....	98

## PREMESSA

Il contenuto della presente Lettera di Operazioni (OL) disciplina il coordinamento tra ENAV S.p.A., in qualità di fornitore di servizi ATS, e Aeroporti di Roma S.p.A., in qualità di Gestore Aeroportuale, previsto dagli articoli 691bis e 705 del Codice della Navigazione, nel rispetto della normativa applicabile in vigore.

In particolare, ai sensi dell'art. 691 bis, comma 3, del Codice della Navigazione, ENAV S.p.A. *“sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.”*

Ai sensi dell'art. 705 lett. e) del Codice della Navigazione, il Gestore Aeroportuale *“sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la Società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali”*.

Il quadro normativo definito dai due articoli sopra citati prevede, dunque, una competenza relativa alle attività sui piazzali in capo a due soggetti (ENAV e Gestore Aeroportuale) che, in coordinamento fra loro, assicurano l'ordinato movimento, l'uno degli aeromobili, l'altro di mezzi e personale.

Ciò si realizza, in via primaria e principale, su base strategica, organizzando la presenza e la movimentazione degli interessati (aeromobili, mezzi e personale) in aree e lungo percorsi distinti, chiaramente definiti ed individuabili (AIP, segnaletica verticale ed orizzontale, ecc.);

All'interno di tali aree e lungo tali percorsi, l'ordinato movimento dei soggetti rispettivamente ammessi ad operarvi è conseguito attraverso il possesso di adeguate competenze e connesse autorizzazioni nonché tramite la definizione ed il rispetto delle regole di circolazione, come specificate dalla normativa applicabile o da regolamenti locali (procedura operativa MdAE\_E-16 MOV16 e MdAE\_E-15 Disposizioni di Safety vol.2); in particolare tali norme disciplinano anche i casi in cui sia inevitabile l'interazione fra soggetti diversi, fermo restando il principio generale secondo cui i veicoli devono dare precedenza agli aeromobili.

Qualsiasi comunicazione da parte dell'ente ATS, ivi inclusa l'approvazione del push-back, è finalizzata all'ordinato movimento degli aeromobili, che si attua principalmente con l'attribuzione di precedenze mirate a realizzare un ottimale flusso di traffico.

Tali comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o da ostacoli, la cui responsabilità appartiene all'equipaggio di condotta o al soggetto responsabile

della manovra nel caso in cui l'aeromobile non si muova in modo autonomo. In particolare, le istruzioni e le informazioni finalizzate all'ordinato movimento:

- sono emesse per assistere l'equipaggio di condotta nel prevenire le collisioni con altri aeromobili o con ostacoli, nel presupposto che tutti gli altri mezzi e le persone si muovano nel rispetto delle regole di circolazione;
- non riguardano le fasi della movimentazione a terra in cui l'aeromobile non è libero di muovere in modo autonomo, ossia di attenersi alle comunicazioni ricevute dall'ente ATS, sia perché trainato, sia perché oggetto di istruzioni da altre fonti (traino, *push-back*, *marshaller*, sistemi di *docking*, *FOLLOW-ME*, ecc.).

La complessità del *layout* aeroportuale, le dimensioni degli aeromobili, le condizioni di visibilità, possono rendere insufficiente l'organizzazione strategica della circolazione, imponendo la necessità di un'azione tattica da parte dell'organizzazione rispettivamente competente (l'ENAV sugli aeromobili, il Gestore Aeroportuale su mezzi e personale) che, comunque, dovrà coordinarsi con l'altra per i riflessi che tale azione può avere sulle prerogative e responsabilità dell'altra.

Quanto stabilito nella presente OL, previa positiva valutazione di ENAC, sarà oggetto di specifico inserimento nel Manuale dell'Aeroporto e nella documentazione operativa di ENAV - Fiumicino; sarà altresì oggetto, per quanto di competenza di Aeroporti di Roma S.p.A., di specifica richiesta ad ENAC ai fini dell'inserimento nell'apposita procedura del Manuale di Aeroporto.

## SCOPO

Il presente documento descrive le procedure operative locali per una gestione coordinata dei piazzali dell'aeroporto di Fiumicino, nel rispetto delle previsioni del Codice della Navigazione e della normativa applicabile in vigore.

In particolare, a norma del citato Codice, le procedure dettagliano le attività di ENAV - Fiumicino e di Aeroporti di Roma S.p.A. al fine di:

- assicurare l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali (*ENAV*);
- assegnare le piazzole di sosta (stand) agli aeromobili (*Gestore Aeroportuale*);
- assicurare l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili (*Gestore Aeroportuale*);
- verificare il rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo e del Manuale dell'Aeroporto, da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali (*Gestore Aeroportuale*).

Le procedure sono applicabili anche al personale degli Handler operanti in aeroporto. Per la disciplina dei rapporti tra Aeroporti di Roma S.p.A. e gli Handler si rimanda alle previsioni del Regolamento di Scalo e del Manuale dell'Aeroporto in vigore.

## OPERATIVITÀ

Le procedure operative locali per la gestione coordinata dell'apron sono state oggetto di fasi di attivazione successive disciplinate da:

- Operations Letter "Servizio di Gestione Apron" del 03/10/2012;
- Ordinanza 15/2012 ENAC Direzione Aeroportuale di Roma Fiumicino del 19/10/2012.

La presente OL è stata elaborata sulla base degli esiti delle esperienze operative pregresse, dell'evoluzione della normativa di settore e dell'infrastruttura aeroportuale, nonché delle valutazioni espresse da ENAC sulle precedenti versioni dell'Accordo.

Il Servizio sarà assicurato durante tutto l'arco orario di apertura dell'aeroporto. ENAV- Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A. informeranno l'utenza attraverso la pubblicazione delle modalità del Servizio nella pertinente sezione dell'AIP.

ENAV- Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A. si impegnano a predisporre, aggiornare ed attuare un adeguato programma formativo per tutto il personale coinvolto. La documentazione relativa alla formazione effettuata è archiviata presso i rispettivi uffici.

A meno che non diversamente specificato, le funzioni e i compiti previsti nella presente OL sono svolte dalla Sala Operativa TWR per la parte di competenza di ENAV-Fiumicino e dal Coordinamento Voli e dal Capo Scalo per le parti di competenza di Aeroporti di Roma S.p.A.

ENAV-Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A. si impegnano a scambiarsi tempestivamente, con le modalità stabilite nella presente OL, informazioni su qualsiasi variazione dell'operatività degli strumenti, apparati ed ausili nonché qualunque variazione relativa al livello di erogazione dei servizi di rispettiva competenza che potrebbero produrre effetti sulle procedure specificate nella presente OL; ciò anche ai fini dell'informazione dell'utenza tramite NOTAM o modifica della pertinente sezione dell'AIP.

## REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI

Quanto stabilito nella presente OL potrà essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti. Tali accordi saranno sottoposti alla valutazione di ENAC o semplicemente comunicati, in accordo alla classificazione prevista dalla procedura di change (rif. MdA 2.2.10), anche ai fini del conseguente recepimento delle correlate procedure (inclusi i successivi emendamenti e/o integrazioni) nei rispettivi Manuali.

Per la disciplina dei rapporti tra Aeroporti di Roma S.p.A. e gli Handlers, si rimanda al Regolamento di Scalo e al Manuale dell'Aeroporto in vigore alla data odierna.

Tutte le modifiche e le parti inserite ex novo sono evidenziate con una barra laterale come quella che accompagna questa parte di testo.

Tutte le modifiche temporanee sono evidenziate con una doppia barra laterale rossa come quella che accompagna questa parte di testo e una evidenziazione in giallo.

Ogni inserimento di capitoli o paragrafi ex novo è evidenziato in grigio.

## 1. RIFERIMENTI

- Codice della Navigazione, Artt. 691bis e 705;
- Regolamento (UE) 1139/2018 e s.m.i.;
- Regolamento (UE) No 139/2014 e s.m.i. e relativi AMC e GM;
- Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 – SERA e s.m.i. e relativi AMC e GM (Rules of the Air);
- ENAC – Regolamento “Regole dell’Aria Italia”;
- ENAC – Regolamento “Servizi di Traffico Aereo”;
- Certification Specification CS-ADR-DSN EASA
- ENAV – Manuale Operativo dei Servizi di Traffico Aereo (MO-ATS);
- ENAV – “Criteri normativi per l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali”;
- ICAO – Annesso 2 “Rules of the Air”;
- ICAO – Annesso 11 “Air Traffic Services”;
- ICAO – Doc 9476 “Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)”;
- Aeroporti di Roma S.p.A. – Regolamento di Scalo;
- Aeroporti di Roma S.p.A. – Manuale di Aeroporto;
- A-CDM Implementation Manual (Eurocontrol).

### 1.1. Riferimenti Aeronautical Information Publication

- Carta AIP AD 2 LIRF 2-7 “LVP Chart”
- Carta AIP AD2 LIRF 2-9 / 2-11 “Aircraft Parking Docking Chart”
- Carta AIP AD 2 LIRF 2-13 “Aerodrome Ground Movement Chart”
- Carta AIP AD 2 LIRF 2-15 “Aerodrome Ground Movement Chart Code F”

### 1.2. Riferimenti aggiuntivi

- Planimetria elaborata da ADR allegata al Manuale di Aeroporto MdAE\_E-15 Disposizioni di Safety con l’evidenza della segnaletica e delle strade di servizio, aree di cantiere, etc.
- Percorsi preferenziali per aeromobili in arrivo e partenza (Allegati 2 e 3).

## 2. DEFINIZIONI E ACRONIMI

<b>ADBM</b>	Airport Data-Base Machine (Database Operativo Aeroportuale).
<b>A-CDM</b>	Airport Collaborative Decision Making: processo operativo finalizzato ad ottimizzare gestione del turnaround e pre-departure sequence.
<b>ADM</b> <b>Airport Data Management</b>	Sistema informatico ENAV per la gestione e lo scambio dei dati tra Enav e la Società di Gestione.
<b>Aeromobile "BLOCCATO"</b>	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori, ed è stato bloccato con i tacchi.
<b>Aeromobile "READY"</b>	Lo stato di "READY" significa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• porte e stive sono chiuse;</li> <li>• area di sicurezza intorno all'aeromobile libera da persone, mezzi, equipaggiamenti ed ostacoli;</li> <li>• aeromobile completamente pronto al rullaggio;</li> <li>• è stata consegnata all'handler la documentazione prevista; rimorchio per il push-back connesso (solo per nose-in-stand).</li> </ul>
<b>Controllo Voli</b>	Ufficio di Aeroporti di Roma S.p.A. cui competono le attività di gestione dei piazzali di sosta aeromobili per la parte di competenza del Gestore Aeroportuale.
<b>CTOT</b>	Calculated Take Off Time.
<b>E/A IBT</b>	Estimated/Actual In Block Time.
<b>E/A LDT</b>	Estimated/Actual Landing Time.
<b>EXIT</b>	Variable Taxi In Time.
<b>EXOT</b>	Variable Taxi Out Time.
<b>FAST</b> <b>Fiumicino Airport Sharing Tool</b>	Piattaforma di ADR S.p.A. con cui vengono scambiate le informazioni operative per la procedura A-CDM tra gli stakeholders aeroportuali.
<b>FDP</b>	Flight Data Processor – Sistema di ENAV S.p.A. di processamento voli.
<b>Fiume RAMP</b>	Frequenza VHF di ADR S.p.A. con cui avvengono le comunicazioni tra Controllo Voli e AA/MM per le attività allo Stand (freq. 121.725 MHz).

<p><b>Fiume GROUND</b></p>	<p>Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli AA/MM. (freq. 121.900MHz e 122.125MHz - Rife. AIP AD 2 LIRF 1-7).</p>
<p><b>ISE - Sicurezza Operativa</b></p>	<p>L'Ufficio di ADR S.p.A. ove vengono svolte, tra l'altro, attività di gestione operativa in area di movimento.</p>
<p><b>Piazzola per Aeromobile o Piazzola (Aircraft Stand o Stand)</b></p>	<p>Area dell'apron di dimensioni definite destinata ad accogliere un aeromobile in sosta.</p> <p><b>Nota:</b> Nelle comunicazioni, alle seguenti espressioni si attribuisce il significato indicato:</p> <p><b>Stand "Libero":</b> stand che può essere assegnato ad un aeromobile per la sosta.</p> <p><b>Stand "Programmato":</b> stand programmato per un aeromobile prima dell'assegnazione effettiva.</p> <p><b>Stand "Assegnato":</b> stand che è fisicamente libero ma destinato ad un aeromobile in arrivo (confermato ed annunciato all'handler).</p> <p><b>Stand "Occupato":</b> stand fisicamente impegnato da un aeromobile in sosta.</p> <p><b>Stand "Chiuso":</b> stand che non può essere assegnato ad un aeromobile per la sosta.</p>
<p><b>T/A OBT</b></p>	<p>Target/Actual Off Block Time.</p>
<p><b>T/A SAT</b></p>	<p>Target/Actual Start-up approval Time.</p>
<p><b>T/A TOT</b></p>	<p>Target/Actual Take Off Time.</p>
<p><b>Volo risequenziato</b></p>	<p>Volo che ha subito una modifica al TOBT e/o al TSAT inclusi i casi in cui il volo viene escluso dalla pre-departure sequence a causa del mancato rispetto del TOBT o del TSAT.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a/m non più ready: l'a/m sarà istruito a contattare la frequenza Fiume Rampa e dovrà inserire un nuovo TOBT per ottenere un nuovo TSAT.</li> </ul>

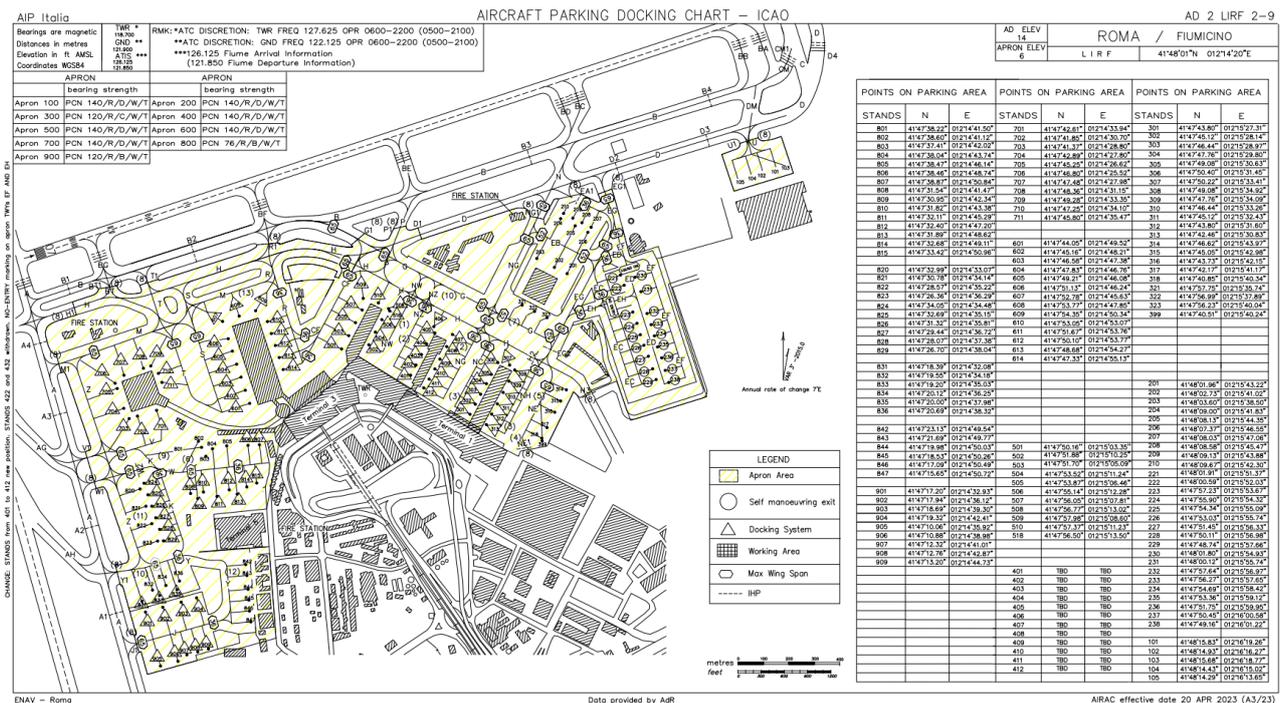
### 3. AMBITO DI APPLICAZIONE

Le procedure di cui alla presente OL si applicano sulle aree dei piazzali dell'aeroporto di Fiumicino, come definite sulle carte aeroportuali pubblicate in AIP AD2 LIRF e ulteriormente approfondite nel presente documento.

#### 3.1. Descrizione dei piazzali aeromobili

Ai fini dell'applicazione delle attività previste nella presente OL, Aeroporti di Roma S.p.A. ha realizzato una delimitazione tra l'Area di Manovra e i piazzali attraverso appositi IHP posizionati sulle TWY ed APRON TWY di ingresso/uscita, così come riportate in **AIP Italia AD2 LIRF 2-1 2-9 e 2-11** scaricabile dal sito ENAV AIP Italia <https://www.enav.it/sites/public/it/Home.html>.

Tali IHP hanno lo scopo di differenziare le aree in cui vengono svolte le attività di piazzale (evidenziate in giallo nella figura sotto pubblicata in AIP) dalle vie di rullaggio e dalle relative servitù dell'area di manovra asservite alle piste di volo.



## 4. COMPITI E RESPONSABILITÀ

Fermo restando quanto espresso in precedenza sulle competenze di ENAV S.p.A. e del Gestore Aeroportuale riguardo alla gestione coordinata del piazzale aeromobili, si riporta di seguito il dettaglio delle attività in capo a ENAV-Fiumicino e ad Aeroporti di Roma S.p.A., nonché gli obblighi per i conducenti dei veicoli e le persone.

Il servizio è fornito in coordinamento tra ENAV-Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A.

Le rispettive posizioni operative sono identificate presso la TWR e il Controllo Voli.

### 4.1. Compiti di ENAV - FIUMICINO

ENAV - Fiumicino assicura:

- l'ordinato movimento degli aeromobili, attraverso la fornitura di suggerimenti ed istruzioni per assistere gli equipaggi di condotta nel prevenire collisioni tra aeromobili in rullaggio;  
*Nota: La separazione tra gli aeromobili in rullaggio e tra gli aeromobili in rullaggio e gli ostacoli è assicurata a vista dagli equipaggi di condotta. Nel caso di aeromobili trainati la separazione è assicurata dal responsabile dell'operazione di traino.*
- la comunicazione a Aeroporti di Roma S.p.A. della sequenza degli aeromobili in arrivo e del relativo orario stimato;
- la comunicazione a Aeroporti di Roma S.p.A. della pianificazione del flusso di partenze in ambito ATFCM, e dell'orario di decollo degli aeromobili;
- l'emissione delle autorizzazioni alla messa in moto;
- la tempestiva comunicazione a Aeroporti di Roma S.p.A. di eventuali dirottamenti (incluse le relative motivazioni e le informazioni connesse agli aeromobili interessati);
- la comunicazione agli aeromobili in arrivo dell'identificazione della piazzola assegnata da Aeroporti di Roma S.p.A.;
- la comunicazione agli aeromobili delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali fornite da Aeroporti di Roma S.p.A.;
- la registrazione dei dati telefonici e radio di propria competenza e la loro conservazione per un periodo non inferiore a 30 giorni, fatta salva l'applicazione delle disposizioni del D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i.

### 4.2. Compiti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Aeroporti di Roma S.p.A. assicura:

- l'ordinato movimento del personale e dei mezzi sui piazzali al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili;

- la verifica del rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo e del Manuale dell'Aeroporto da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali, ivi compresi gli Handler;
- l'assegnazione delle piazzole di sosta per gli aeromobili in arrivo, la comunicazione ad ENAV - C.A. Fiumicino dei relativi dati, tramite i mezzi concordati disponibili, e di ogni eventuale successiva variazione agli stessi;
- che le piazzole assegnate agli aeromobili in arrivo risultino libere e pronte a ricevere l'aeromobile che vi è destinato;
- l'indicazione delle piazzole degli aeromobili in partenza e la comunicazione ad ENAV - Fiumicino dei relativi dati, tramite i mezzi concordati disponibili, e di ogni eventuale successiva variazione agli stessi;
- la conferma di "aeromobile READY", così come definito, e la tempestiva comunicazione della relativa informazione ad ENAV - Fiumicino, con i mezzi concordati disponibili;
- la tempestiva comunicazione della informazione di "aeromobile BLOCCATO", così come definita, ad ENAV - Fiumicino, con i mezzi concordati disponibili;
- il servizio di *follow-me* in accordo alle procedure approvate;
- il sistema di guida al parcheggio/attracco degli aeromobili;
- il servizio di *marshalling* in accordo alle procedure approvate;
- la gestione delle piazzole *de-icing/de-snowing*;
- Il preventivo e tempestivo coordinamento con ENAV - Fiumicino per la movimentazione degli aeromobili trainati;
- Il preventivo coordinamento con ENAV - Fiumicino di attività/lavori previste sui piazzali che potrebbero interferire con le normali operazioni degli aeromobili;
- la fornitura ad ENAV - Fiumicino delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali;

*NOTA. Le informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali devono includere: lavori di costruzione o manutenzione; tratti accidentati o sconnessi (segnalati o meno); presenza di neve, neve fondente o ghiaccio, presenza di acqua, presenza di banchi o cumuli di neve, altri pericoli temporanei, inclusi aeromobili parcheggiati che effettuano prova motore, uccelli a terra o in volo e altri animali; ogni altra informazione pertinente.*

- La registrazione dei dati di propria competenza, ivi compresi i dati video disponibili, e la loro conservazione per un periodo non inferiore a 30 giorni, fatta salva l'applicazione delle disposizioni del D.Lgs 30 giugno 2003, n.196 in quanto compatibili.

Per quanto non espressamente riportato in questo documento, anche riguardo ai rapporti tra Aeroporti di Roma S.p.A. e gli Handler, si rimanda a quanto previsto nel Regolamento di Scalo e nel Manuale dell'Aeroporto nelle versioni vigenti.

### 4.3. Trasferimento della gestione degli aeromobili

Sono di seguito definiti i momenti in cui avviene il trasferimento della gestione degli aeromobili ai fini del servizio.

*NOTA: Le operazioni di un aeromobile nell'area di movimento devono essere effettuate nel rispetto delle regole generali, delle disposizioni locali applicabili contenute nel Regolamento Regulation (EU) No 923/2012 e SMI, comprese relative AMCs.*

#### Aeromobili in arrivo

La gestione dell'aeromobile da parte di ENAV - Fiumicino termina al momento del verificarsi dei requisiti previsti dalla condizione di aeromobile BLOCCATO e passa contestualmente a Aeroporti di Roma S.p.A.

#### Aeromobili in partenza

La gestione dell'aeromobile è assunta da ENAV - Fiumicino dal momento della ricezione della comunicazione di aeromobile READY da parte del Controllo Voli (via telematica o via telefono).

*NOTA 1: In caso di aeromobile che non abbia autonomia di movimento (push-back, traino, ecc.) il supporto all'ordinato movimento inizia, su comunicazione dell'equipaggio di condotta, da quando l'aeromobile è libero di muovere in modo autonomo (cfr. Cap. 1, Premessa).*

*NOTA 2: In caso di TSAT maggiore di TOBT+20' l'a/m risulterà "Ready" (da sistema), manterrà la freq. Fiume Rampa (121.725 MHz) fino a che non avrà il trattore agganciato, circostanza che dovrà verificarsi entro TSAT-5'.*

### 4.4. Movimentazione degli aeromobili sull'apron

I dati concernenti gli affrancamenti tra gli aeromobili che operano sul piazzale nelle varie fasi in cui si articola il servizio sono verificati e forniti dal Gestore Aeroportuale e applicati da ENAV, nonché dai pertinenti operatori aeroportuali, con le modalità di seguito descritte.

Al fine di limitare gli effetti dovuti alle interazioni tra contemporanee operazioni di push back e assicurare, di conseguenza, una movimentazione ordinata ed efficiente del traffico, Aeroporti di Roma S.p.A.:

- per quanto possibile, assegnerà gli *stands* tenendo conto del TOBT (EOBT in caso di A-CDM OFF) e di tutti gli altri fattori che intervengono sugli orari di programmazione dei voli al fine di evitare eventuali limitazioni alla contemporaneità delle manovre;

- attribuirà lo *status* di “Aeromobile READY” anche in quelle condizioni che possono generare limitazioni alla contemporaneità delle manovre, in queste circostanze potrebbero generarsi dei ritardi nelle operazioni per motivi di gestione operativa delle infrastrutture, attività di handling o gestione dell’ATC che verranno valutati in sede di clearing.

### **Specifica delle operazioni di self-manoeuving**

~~L’ingresso alle piazzole avviene in self-manoeuving seguendo le rispettive lead-in line per l’ingresso agli stand, contrassegnati da apposita numerazione.~~

L’uscita dalle piazzole, a seconda dello stand impiegato, è effettuata in self-manoeuving o in push-back, in coordinamento con la TWR.

### **Specifica delle operazioni di push-back**

L’approvazione delle operazioni di push-back è emessa dalla TWR e la conseguente approvazione sarà comunicata dal pilota all’operatore di terra.

Le operazioni di push-back sono condotte sotto la responsabilità esclusiva del pilota e degli operatori di handling; la TWR, ai fini dell’ordinato movimento, fornirà istruzioni ed informazioni in relazione al traffico conosciuto e/o in vista. Il personale addetto deve in ogni caso:

- assicurarsi che l’area interessata dalla manovra di push-back sia adeguatamente sgombra, oltre che da personale, ostacoli e veicoli, anche da altri aeromobili, prima e durante la movimentazione;
- porre attenzione ad eventuali fenomeni di jet blast causato dagli aeromobili in manovra;
- non effettuare manovre di push-back contemporanee con le piazzole adiacenti.

### **Modalità di esecuzione delle operazioni di pushback**

La procedura di push-back, è disciplinata in Allegato 3 e nel Manuale di Aeroporto di Aeroporti di Roma S.p.A.

Ultimate le operazioni di aggancio e a seguito di approvazione della TWR, l’operatore del trattore inizia la spinta dell’aeromobile; durante il percorso, la separazione con il resto dei mezzi all’interno del piazzale è assicurata dal personale preposto a tale operazione; all’interno dell’area di manovra, la separazione con altri aa/mm e mezzi è assicurata dalla TWR.

*NOTA: La TWR, a propria discrezione, può richiedere che l’aeromobile in push-back da uno stand sia rilasciato dal trattore presso uno specifico start point presente sulla via di rullaggio.*

Dopo aver raggiunto l’asse della via di rullaggio e aver ultimato le operazioni di sgancio e di coordinamento con l’equipaggio di volo, il personale addetto all’operazione di push-back a bordo del trattore si porta sul piazzale per la sosta degli aa/mm, al di fuori della via di rullaggio.

**Capacità delle Apron Taxiways/Stand Taxilanes**

TAXIWAY	ICAO code	NOTE
CF	E	
EA	C	
EB	D	
EC	C	
ED	C	
EF	C	
EG	E	
EH	C	
G	D (Tra EG e NG)	
	E (Tra NG e B)	
H	E (tra NE e D)	
	F (tra D e A)	
K	E (tra V e W)	
	C (tra W e Y)	
J	E	
M	F (tra R e T)	
	E (tra T e Z)	
	F (tra Z e A)	
NC	C	
NE	E	
NG	E (tra D e H)	
	C (tra H e 412)	
NH	C	
NZ	C	
NW	C	
R	C (tra M e 614)	
	F (tra B e M)	
S	E (tra 601 e M)	
	F (tra H e M)	
T	F (tra B e M)	
	E (tra M e 711)	
U	F	
V	F (tra A e 703)	
	E (tra 702 e 701)	
W	F (tra A e Z)	
	E (tra Z e 813)	
	C (tra 814 e 807)	
Y	F (tra A e Z)	
	E (tra Z e 835)	
	C (tra 836 e 847)	
Z	F	

**Percorsi preferenziali per aeromobili in arrivo e partenza**

Per la sua particolare configurazione l'aeroporto di Roma Fiumicino, ai fini dell'ordinata movimentazione, è suddiviso in due zone principali:

- **Apron Area EST: Area di competenza GROUND EST:**  
comprendente l'area delimitata dalla Twy B tra il raccordo BD incluso ed il punto attesa 25; la Twy D fino alla Twy P esclusa, ed i parcheggi che vanno dal parcheggio **101** alla piazzola **510** inclusa.

- **Apron Area OVEST: Area di competenza GROUND OVEST:**

comprendente l'area delimitata dalla Twy A; la Twy B tra la Twy A ed il raccordo BD escluso; la Twy H tra la Twy A e la Twy P inclusa, ed i parcheggi che vanno dal parcheggio 509 al parcheggio 909.

Si riportano negli allegati No. 2 e 3 i percorsi preferenziali per gli aeromobili in arrivo **Pista 16L/34R** e **Pista 16R/34L** e per gli aeromobili in partenza dalle **Piste 25 e 16R/34L**; tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

#### **4.5. Movimentazione sull'apron di persone e veicoli**

Tutte le norme di sicurezza, di comportamento e i divieti che le persone a piedi e i veicoli devono rispettare nell'area airside, con particolare riferimento all'area di movimento, sono riportate in MdAE\_E-15 Disposizioni di Safety Volumi 1-5 e in MdAE\_E-14 GEN04.

La guida dei veicoli nell'area di movimento è subordinata al rilascio di specifica autorizzazione di guida nell'area di movimento da parte di ADR, secondo quanto previsto nella procedura operativa MdAE\_E-16 MOV16 e in MdAE\_E-15 Disposizioni di Safety vol.2.

Ferme restando le previsioni dei Regolamenti ENAC in materia, sono richiamate, di seguito, le regole chiave della sicurezza relativamente alle precedenza tra aeromobili e veicoli (da ICAO, Annesso 11 par. 3.8.3 e par. 3.8.4 e Annesso 14 par. 9.5):

- i veicoli di soccorso, impegnati nelle operazioni di assistenza a un aeromobile in emergenza o incidentato, hanno la precedenza su tutti gli altri veicoli;
- in ogni caso un veicolo che opera sull'apron dovrà dare la precedenza a:
  - un veicolo impegnato in un'emergenza;
  - un aeromobile in rullaggio, in procinto di rullare (luci anticollisione accese), in push-back o trainato;
  - follow-me car con a/m al seguito;
  - altri veicoli in servizio di collegamento con luci lampeggianti attive o secondo quanto previsto dalle disposizioni locali in materia (cfr. MdAE\_E-15 Disposizioni di Safety vol.2).

In Apron il personale autorizzato dal gestore attraverso il rilascio dell'ADC-M, utilizzerà e attraverserà Apron Taxiway e Taxilines solo per le operazioni necessarie allo svolgimento delle attività operative mantenendosi in separazione con aeromobili, veicoli, mezzi e persone eventualmente presenti.

## 5. STRUMENTI TECNICI DI SUPPORTO

Sono di seguito indicati gli strumenti tecnologici funzionali all'applicazione delle procedure di cui alla presente OL.

- Linea telefonica:
  - Controllo Voli: Linea telefonica dedicata
  - TWR: Linea telefonica dedicata
- Un collegamento telematico tra l'Ufficio Controllo Voli e la TWR;
- Un telefono diretto punto-punto tra l'Ufficio Controllo Voli e la TWR (linea preferenziale);
- Un terminale con monitor e stampante presso il Controllo Voli, dove è installata l'applicazione FAST (di proprietà ADR S.p.A.), con la quale si possono effettuare le operazioni di READY e la comunicazione a TWR dei messaggi di AIBT; AOBT; PKARR; PKDEP
- Un terminale con monitor e stampante presso l'Ufficio Controllo Voli, dove è installata l'applicazione ADM (di proprietà ENAV S.p.A.), con la quale, in caso di contingency per indisponibilità delle applicazioni A-CDM, si possono effettuare le operazioni di READY/BLOCK, PARKING BAY;
- Un terminale con monitor presso la TWR, dove è installata l'applicazione ADM, con la quale si possono visualizzare le piazzole assegnate da ADR in caso di contingency per indisponibilità delle applicazioni A-CDM
- Un sistema di registrazione dei dati d'interscambio telematici;
- Un sistema di registrazione della linea telefonica;
- Una frequenza radio registrata per le comunicazioni tra Ufficio Controllo Voli/RAMP ed AA/MM (121.725 MHz – H24);
- Una frequenza radio registrata per le comunicazioni tra TWR/DELIVERY ed AA/MM (121.800 MHz – 07.00/23.00 H16). Nella fascia oraria 23.00-07.00 il servizio Delivery sarà svolto dalla frequenza operativa 121.900 Mhz.
- Due frequenze radio registrate per le comunicazioni tra TWR/GROUND ed AA/MM (121.900 MHz - H24 e 122.125MHz – 07/23 ATC discretion);
- Una frequenza unica UHF 445.775 MHz per le comunicazioni tra TWR e tutti i veicoli autorizzati all'accesso in Area di Manovra.

## 5.1. Sistema A-CDM

È la piattaforma attraverso la quale ENAV e Aeroporti di Roma S.p.A. si scambiano tutte le informazioni pertinenti i voli in arrivo ed i voli in partenza dall'aeroporto di Fiumicino.

La piattaforma A-CDM è costituita da due moduli:

- FAST (Fiumicino Airport Sharing Tool), gestito da Aeroporti di Roma, che è responsabile di raccogliere tutte le informazioni dei voli in partenza ed arrivo provenienti dai vari sistemi aeroportuali e di trasmettere/ricevere dal sistema ENAV i dati di interesse.
- Piattaforma A-CDM ENAV responsabile dell'invio delle informazioni dei voli in arrivo e di quelle dei voli in partenza verso FAST e della trasmissione dei DPI (Departure Planning Information) verso NMOC (Network Manager Operations Centre).

In particolare, attraverso la piattaforma A-CDM sono condivisi i seguenti dati:

### Voli in partenza

- Type: Tipo di aeromobile
- Reg.: Reg Registrazione aeromobile
- Op Stand: Stand occupato dal volo
- Flight: identificativo del volo
- ADES: Aeroporto di destinazione
- SOBT: Scheduled off block time
- EOBT: Estimated off block time
- TOBT: Target off block time
- TTOT: Target take off time
- CTOT: Calculated take off time (slot)
- TSAT: Target start up approval time
- ASBT: Actual start boarding
- ARDT: Aircraft ready time
- ASAT: Actual start up approval time
- AOBT: Actual off block time
- ATOT: Actual take off time
- ROBT: Re-calculated Off Block Time
- EDIT: tempo stimato operazioni di deicing
- RWY: Pista di decollo

### Voli in arrivo

- Flight: Identificativo del volo
- Op Stand: Stand programmato e assegnato
- ADEP: Aeroporto di partenza
- ATOT: Actual take off time apt provenienza
- SIBT: Scheduled in block time
- ELDT: Estimated landing time
- EIBT: Estimated in block time
- ALDT: Actual landing time
- AIBT: Actual in block time
- RWY: Pista di atterraggio
- Dvt From: Dirottato da
- Dvt To: Dirottato a

## 5.2. Sistema ADM

In caso di indisponibilità della piattaforma A-CDM, ADM è il sistema attraverso cui ENAV - C.A. Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A. effettuano lo scambio dati ai fini del coordinamento delle rispettive attività. Il supporto telematico ADM fornisce, attraverso la visualizzazione su terminale di “stringhe” relative agli aeromobili in arrivo/partenza, i dati dei piani di volo (status volo, stand assegnato, DATA/DATD ecc.); tali stringhe, opportunamente colorate, forniscono la condizione in cui l’aeromobile si trova in un determinato momento.

Di seguito sono descritte le varie colorazioni di ciascuna stringa relativa ad aeromobili in arrivo e partenza e gli acronimi utilizzati all’interno del sistema ADM.

<b>Colori Voli in PARTENZA</b>
▪ Voli in Status VT ( Virtual Time volo preattivo nel sistema FDP ) colore Bianco
▪ Voli in Status READY ( passaggio di competenze dal Gestore ad ENAV) colore Magenta
▪ Voli in Status PR ( Volo Pianificato assegnazione Clearance in rullaggio) colore Verde
▪ Voli in Status DR ( Volo Dinamico effettivamente decollato) cella di colore Arancio
<b>Colori Voli in ARRIVO</b>
▪ Voli in Status VT ( Virtual Time volo pre-attivo nel sistema FDP all’aeroporto di origine) colore Bianco
▪ Voli in Status VE (volo pre-attivo con stimato) colore Bianco
▪ Voli in Status PR (Volo Pianificato assegnazione Clearance pronti al decollo dall’aeroporto di origine) colore Verde
▪ Voli in Status DA (Dinamic Arrival volo dinamico in area terminale di arrivo) o DR (decollati dall’aeroporto di origine) colore Giallo
▪ Voli in Status TA (Terminal Arrival in area terminale arrivo) Colore Bianco
▪ Voli in Status LAST (nel prolungamento virtuale ultime 15 miglia) colore Ciano
▪ Voli in Status TL (Terminal Landing atterrato) colore Arancio
▪ Voli in Status BLOCK (Volo Bloccato allo stand passaggio competenze al Gestore) colore Arancio su cella di colore Giallo

---

**Campi Apron Client ADM / Sezione PARTENZE**

---

- **FDP** = STATUS VOLO DEL SISTEMA FDP (FLIGHT DATA PROCESSING)
  - **SEQ** = SEQUENZA DEI VOLI IN PARTENZA
  - **FLIGHT** = NOMINATIVO VOLO
  - **PRKG** = PIAZZOLA ASSEGNATA ALL'AEROMOBILE
  - **SV** = STATUS DEL VOLO
  - **RWY** = PISTA DI DECOLLO
  - **TYPE** = TIPO DI AEROMOBILE (aircraft type)
  - **EOBT** = STIMATO DI SBLOCCO DA FPL
  - **ATD** = ORARIO DI DECOLLO (ATD = ACTUAL TIME DEP)
  - **CTOT** = SLOT
  - **ADES** = AEROPORTO DI DESTINAZIONE
  - **DT SEQ** = SEQUENZA CORRETTA CHIAMATE AEROMOBILI
  - **CT** = CURRENT TIME
- 

---

**Campi Apron Client ADM / Sezione ARRIVI**

---

- **FDP** = STATUS VOLO DEL SISTEMA FDP (FLIGHT DATA PROCESSING)
  - **FLIGHT** = NOMINATIVO VOLO
  - **PRKG** = PIAZZOLA ASSEGNATA ALL'AEROMOBILE
  - **RWY** = PISTA DI ATTERRAGGIO
  - **TYPE** = TIPO DI AEROMOBILE (TYPE)
  - **ETA** = ORARIO STIMATO DI ARRIVO
  - **SV** = STATUS DEL VOLO
  - **ST\_RDR** = ORARIO STIMATO RADAR RICACOLATO
  - **ATA** = ORARIO REALE DI ATTERRAGGIO DATO DAL RADAR
  - **BLOCK** = ORARIO STIMATO/REALE DI ARRIVO IN PIAZZOLA
  - **ADEP** = AEROPORTO DI PARTENZA
  - **8NM** = ORARIO DI PASSAGGIO ALLE 8 MIGLIA DALLA SOGLIA PISTA
  - **4NM** = ORARIO DI PASSAGGIO ALLE 4 MIGLIA DALLA SOGLIA PISTA
  - **THRESHOLD** = ORARIO DI PASSAGGIO SULLA THRESHOLD
  - **RIATTACATA** = SEGNALAZIONE DI MANCATO AVVICINAMENTO
-

## 6. PROCEDURE OPERATIVE PER GLI AEROMOBILI

Le procedure operative di seguito riportate, distinte per i casi di aeromobili in arrivo ed aeromobili in partenza:

- saranno applicate anche in caso di avaria parziale dei sistemi di comunicazione (si veda il successivo par. 11 – Procedure di contingency);
- prevedono l'utilizzo di mezzi di comunicazione e scambio dati (si veda il precedente par. 5 – Strumenti tecnici di supporto).

### 6.1. Procedura Operativa A-CDM

Il presente paragrafo descrive le "Standard Operations" in condizioni di sistemi A-CDM ADR ed ENAV disponibili.

#### Principali comunicazioni da Handlers verso ADR

Gli handlers assicureranno la comunicazione al Controllo Voli ADR:

- dell'aggiornamento del TOBT (Target Off Block Time), su piattaforma A-CDM per i voli per cui sono stati delegati dal Vettore;
- dell'avvenuto blocco dell'aereo (AIBT).

#### Scambio dati con il Network Europeo (NMOC)

A CDM prevede l'invio di informazioni (DPI – Departure Planning Information) a NMOC attraverso i sistemi ENAV, mentre NMOC invierà aggiornamenti sui voli in arrivo con specifici messaggi denominati FUM (Flight Update Message).

#### Aeromobili in partenza

##### EOBT - 3 ore

Il piano di volo viene confrontato con lo slot aeroportuale principalmente in termini di discrepanza di: orari schedulati (SOBT vs EOBT), scalo di destinazione e tipologia aeromobile. Qualora i controlli siano passati con successo il volo prosegue nelle milestones previste dalla procedura A-CDM.

In caso contrario il volo non viene inserito nella sequenza di partenza fino a quando l'anomalia non viene risolta. Sono previsti specifici allarmi per segnalare la discrepanza sulla piattaforma FAST ADR.

A EOBT-3h, qualora i check siano passati con successo, ENAV invia a NMOC un messaggio E-DPI.

### EOBT - 2 ore

- Volo Originante o con Ground-Time>2h: il volo viene inserito nella pre-sequenza di partenza con un TOBT=EOBT
- Voli legati con un Ground Time<2h: il volo in partenza viene inserito nella pre-sequenza nel momento in cui il volo in arrivo entra nella FIR di Roma; con un TOBT calcolato nel modo seguente:
  - TOBT=ELDT+EXIT+MTT (a/m ancora in volo)
  - TOBT=ALDT+EXIT+MTT (a/m atterrato)
  - TOBT=AIBT+MTT (a/m in piazzola)

A EOBT-2h ENAV invia a NMOC un msg T-DPI-t contenente il TTOT, che corrisponderà a TOBT+EXOT o EOBT+EXOT (per i voli con Ground time >2h).

In questa fase NMOC svolge una prima valutazione di assegnazione CTOT in partenza da Fiumicino.

### EOBT - 40 minuti

Il TOBT viene sempre calcolato automaticamente dal sistema ma AO/GH potranno anche inserire un valore più accurato qualora le operazioni di scalo lo consentano. Ad EOBT-40' il TOBT inserito nella piattaforma viene automaticamente confermato ed inviato ai sistemi ENAV, che generano un TSAT. È responsabilità di AO/GH inserire e/o aggiornare il TOBT nel sistema A-CDM che dovrà sempre essere compreso tra EOBT-15' ed EOBT +15'. Il sistema genererà degli allarmi per avvisare il vettore di eventuali disallineamenti.

A TOBT-40 minuti, per i voli non regolati, ENAV invia a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT ed il TSAT.

### Modifiche del TOBT

Dopo l'emissione del TSAT, AO/GH può modificare il TOBT al massimo tre volte. L'eventuale quarto inserimento provoca un ri-sequenziamento del volo. Il nuovo TOBT inserito dovrà soddisfare sempre la condizione di avere un valore compreso tra EOBT-15' ed EOBT +15' e che sia:

- Maggiore o uguale a 3' rispetto all'orario di inserimento
- Maggiore o minore di 1' rispetto al TOBT precedentemente emesso
- Conforme al Tempo ridotto di assistenza (RTT) dichiarato dal vettore per quella tipologia di a/m secondo le seguenti modalità di calcolo:
  - TOBT ≥ ELDT+EXIT+RTT (a/m ancora in volo)
  - TOBT ≥ ALDT+EXIT+RTT (a/m atterrato)
  - TOBT ≥ AIBT+RTT (a/m in piazzola)

A EOBT-2h ENAV invia a NMOC un msg T-DPI-t contenente il TOBT o EOBT calcolato come TTOT – EXOT.

## ARDT Aircraft Ready Time

ENAV prende in gestione gli AA/MM in partenza una volta ricevuta notizia da parte del Coordinamento Voli ADR dello status di volo READY. Lo status di volo READY deve essere preventivamente comunicato al Coordinamento Voli dal Vettore su frequenza registrata al verificarsi delle seguenti condizioni:

1. imbarco terminato;
2. avvenuta consegna della documentazione obbligatoria da parte dell'handler (es. copia del QTB/Relase to service firmata dal comandante o dal tecnico autorizzato, in caso di inconvenienti tecnici o avarie riportati dall'a/m assistito)
3. ASA interessato libero da uomini, mezzi e attrezzature
4. nessuna attrezzatura connessa all'aeromobile che non sia strettamente necessaria all'operazione di accensione motore e push-back dell'aeromobile, nei soli casi di stand "nose-in (taxi-in/push-out)"
5. porte di accesso dei passeggeri e portelloni delle stive dell'aeromobile chiuse
6. loading bridge, ove presente, riposizionato (ad eccezione di quanto previsto per aeromobile con APU non operativo)
7. aeromobile pronto a muovere

La verifica della sussistenza di tali condizioni di sicurezza è compito, oltre che del comandante stesso, dell'agente di rampa o del personale individuato dal Prestatore / Autoprodotto / Vettore che assiste l'equipaggio in cuffia o con messaggi visuali che comunica lo stato di "ready" in cockpit. L'equipaggio di condotta dell'aeromobile comunica al Controllo voli via frequenza registrata dedicata lo status di volo "READY".

- La figura responsabile individuata dal Prestatore / Autoprodotto / Vettore delle operazioni sottobordo, nell'assistere gli equipaggi nelle fasi iniziali di sblocco, push-back e inizio rullaggio, ha il dovere di assicurarsi che l'operazione di push-back, il successivo start-up dei motori e la fase iniziale di spinta dei medesimi non creino conseguenze negative su aeromobili, mezzi e personale che si trovano nelle vicinanze, compresi gli effetti del Jet blast.
- Le possibili interferenze che limitano la movimentazione degli aeromobili in partenza sono riportate nel presente documento, che individua compiti e responsabilità nella movimentazione degli aeromobili sull'apron.

Il rilascio da parte di Fiume Rampa (ARDT) deve avvenire entro TOBT+5' e non potrà essere dato prima di TOBT-3'.

Qualora l'aeromobile non sia "Ready" entro TOBT+5', il TOBT ed il TSAT vengono cancellati. Se non viene inserito un nuovo TOBT entro 5' la piattaforma A-CDM invierà un C-DPI a seguito del quale il volo entra in uno status "Suspended" tramite un messaggio "FLS" da NMOC.

Per riattivare il piano di volo e rimettere il volo nuovamente in sequenza il Vettore o suo delegato dovrà aggiornare l'EOBT e conseguentemente il TOBT; a questo punto un nuovo TSAT sarà erogato in funzione delle condizioni di traffico in atto e verrà inviato un nuovo DPI a NMOC, il quale emetterà un messaggio "DES" per riattivare il piano di volo.

In caso di  $TSAT > TOBT + 20'$  si potrà assegnare all'aeromobile lo status di READY anche senza il pushback sottobordo. In caso di miglioramento del TSAT la presenza sottobordo del trattore, sarà comunque assicurata entro  $TSAT - 5'$  (anche in caso di cambiamenti in anticipo del TSAT). Unicamente per tale situazione l'a/m risulterà "READY" (da sistema), ma manterrà la frequenza di Fiume Rampa (121.725 Mhz) finché non avrà il trattore agganciato.

Per gli aa/mm soggetti a restrizioni di flusso (CTOT), l'acquisizione del dato ARDT comporterà un messaggio DPI verso NMOC contenente l'informazione di Ready; pertanto, in caso di A-CDM operativo, nessun messaggio REA deve essere richiesto alla TWR.

Qualora un aeromobile in status "READY", debba essere nuovamente convertito allo status di "aeromobile BLOCCATO", il Controllo Voli deve comunicare alla TWR l'impedimento (utilizzando il collegamento telefonico punto-punto) e cancellare dai sistemi FAST/A-CDM lo status di "aeromobile READY"

### **ASAT e AOBT**

La TWR (frequenza Delivery) autorizzerà la messa in moto (ASAT) in condizioni di traffico normale entro  $TSAT + 5'$  o  $ARDT + 5'$ , quale dei due tempi è maggiore.

TWR Delivery emetterà l'ATC clearance e l'autorizzazione alla messa in moto, istruendo il pilota a contattare la frequenza TWR GROUND di competenza per l'approvazione al push-back o al rullaggio:

- Nel caso in cui il volo non sia in grado di rispettare l'autorizzazione alla messa in moto all'interno delle tolleranze previste, il pilota verrà istruito a ricontattare il proprio handler/vettore per l'inserimento del nuovo TOBT dopo la cancellazione dell'ARDT e sarà istruito a ricontattare il Controllo Voli ADR.
- Nel caso in cui invece il pilota sia effettivamente pronto alla messa in moto, ma le condizioni di traffico non ne permettano l'approvazione, il TSAT sarà aggiornato automaticamente dai sistemi ATC.

Le operazioni di push-back/taxi devono iniziare non appena il pilota abbia ricevuto l'istruzione dalla TWR.

L'AOBT, dato di responsabilità ADR, sarà inviato dal sistema FAST in tempo reale. La piattaforma ENAV invierà un messaggio A-DPI a NMOC per segnalare che l'aeromobile ha iniziato le operazioni per lasciare il parcheggio.

Ad eccezione dei casi in cui l'aeromobile viene ritardato al push-back da parte di TWR per questioni di congestione piazzale, in qualunque condizione operativa (APU non operativo, ecc.), l'AOBT dovrà avvenire entro 10' dall'ASAT.

Qualora ciò non accada, l'ASAT per quell'aeromobile viene cancellato e il volo, in conseguenza dell'invio di un C-DPI, entra in uno status "Suspended" tramite un messaggio "FLS" da NMOC.

La TWR informerà ADR Controllo Voli della cancellazione di ASAT (da parte della TWR secondo le procedure previste dai propri sistemi) e AOBT (da parte di ADR, se già emesso) per gli opportuni coordinamenti da svolgere con l'handler in relazione alle azioni da compiere. Fiume Delivery instruirà il volo a ricontattare Fiume Rampa per riattivare il piano di volo in accordo alla procedura A-CDM.

Durante le operazioni di push-back sarà compito del personale che sta effettuando la manovra adottare tutte le precauzioni affinché l'a/m sottoposto a traino e/o push-back non interferisca con altri aa/mm od ostacoli/mezzi presenti sull'APRON, quale che sia l'istruzione/informazione fornita dalla TWR.

### **Aeromobile in arrivo**

- la TWR fornirà al Controllo Voli, la sequenza di arrivo e l'orario stimato di atterraggio dei voli; tale comunicazione avverrà in modalità automatica utilizzando i sistemi telematici A-CDM;
- il Controllo Voli comunicherà alla TWR quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dall'orario stimato di atterraggio - ELDT, lo stand programmato per ciascun volo in arrivo (e qualsiasi variazione successiva) mediante i sistemi telematici A-CDM.

L'inizio e la fine di eventuali condizioni di contingency saranno comunicate via filo dal Capo Area del Controllo Voli ADR al Capo Sala TWR. Durante le condizioni di contingency potranno essere effettuate dei cambi piazzole anche dopo l'atterraggio, purché rispettino la definizione di piazzola assegnata. Tale condizione potrebbe non garantire il rispetto dei taxi time previsti sia in ingresso che in uscita.

- l'operatore/vettore ha l'obbligo di accertarsi che la piazzola assegnata sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere che ne possano compromettere la sicurezza, prima e dopo l'utilizzo della stessa; nel caso in cui lo stand non risultasse agibile, via telefono punto-punto il Controllo Voli ne darà tempestivamente notizia alla TWR, con la quale coordinerà anche le eventuali ulteriori azioni da intraprendere;
- il Controllo Voli, ricevuta e verificata la comunicazione da parte dell'Handler di "aeromobile BLOCCATO" si accerterà della presenza del predetto status (generato automaticamente) anche sul sistema A-CDM/FAST; da tale momento la gestione dell'aeromobile, ai fini di quanto disciplinato dalla presente OL, passa da ENAV - Fiumicino a Aeroporti di Roma S.p.A.;
- in caso di aeromobile in arrivo non visualizzato dai sistemi A-CDM/FAST la TWR ne darà tempestiva comunicazione al Controllo Voli fornendo tutti i dati disponibili. Il Controllo Voli inserirà, ove possibile, il volo nel sistema ADM o comunicherà lo stand via telefono.

## 6.2. Procedura operativa ADM

Le attività descritte di seguito prevedono l'utilizzo del sistema ADM che costituisce una interfaccia di backup attraverso cui ENAV e ADR effettuano lo scambio automatizzato dei dati.

### Aeromobile in partenza

- ADR Controllo Voli renderà disponibile, quanto prima possibile tramite il sistema ADM, alla sala operativa TWR lo stand in cui l'aeromobile è parcheggiato;
- ADR Controllo Voli darà alla TWR la comunicazione di "aeromobile READY", tramite sistema ADM;
- qualora un aeromobile in status "READY", debba essere nuovamente convertito allo status di "aeromobile BLOCCATO", ADR Controllo Voli deve comunicare alla TWR l'impedimento (utilizzando il collegamento telefonico punto-punto) e cancellare dal sistema ADM lo status di "aeromobile READY);
- quando l'aeromobile risulta "READY" la TWR, su richiesta dell'equipaggio di condotta, autorizza la messa in moto in funzione e nel rispetto dei valori di EOBT e/o CTOT;
- alla richiesta di iniziare il rullaggio (stand self-manoeuvring) o alla richiesta di push-back, la TWR fornirà al pilota dell'aeromobile l'istruzione al rullaggio (stand self-manoeuvring) ovvero approverà il push-back in relazione allo scenario di traffico, alle esigenze di impostazione della corretta sequenza dei decolli e tenendo conto delle procedure ATFCM;
- in caso di manovra di push-back, questa dovrà essere iniziata non appena l'equipaggio di condotta comunica all'operatore ground dell'Handler l'approvazione della manovra ricevuta dalla TWR. Durante le operazioni di push-back sarà compito degli operatori dell'Handler, che stanno effettuando la manovra, adottare tutte le precauzioni affinché l'aeromobile sottoposto a traino e/o push-back non collida con altri aeromobili od ostacoli/mezzi presenti sull'APRON a prescindere dall'istruzione/informazione inizialmente fornita dalla TWR all'equipaggio di condotta;
- in caso di riscontrata anomalia, l'operatore dell'Handler deve interrompere immediatamente la manovra ed avvertire la TWR, tramite l'equipaggio di condotta, in attesa delle opportune verifiche necessarie per riprendere la movimentazione, da svolgersi in coordinamento con ADR;
- qualora un aeromobile che abbia già iniziato il rullaggio richieda di rientrare allo stand, la TWR coordinerà telefonicamente ADR Controllo Voli il nuovo stand da assegnare; di seguito l'informazione di "aeromobile READY", attribuita nel sistema ADM, dovrà essere disattivata manualmente da AOCC e dallo stesso convertita in "aeromobile BLOCCATO" al verificarsi della condizione prevista;
- analoga procedura deve essere eseguita quando l'equipaggio di condotta dichiara di non essere più pronto a muovere dopo essere stato autorizzato dalla TWR a lasciare lo stand; in

particolare la TWR dovrà avvisare ADR Controllo Voli nel caso in cui l'aeromobile non possa iniziare a muovere entro 15 minuti dalla comunicazione di "aeromobile READY".

### **Aeromobile in arrivo**

- la TWR fornirà a ADR Controllo Voli, non appena disponibile, la sequenza di arrivo e/o l'orario stimato di atterraggio dei voli; tale comunicazione avverrà in modalità automatica utilizzando il sistema telematico ADM;
- ADR Controllo Voli comunicherà alla TWR quanto prima, lo stand assegnato a ciascun volo in arrivo mediante sistema ADM, rendendo disponibile l'informazione sul terminale presente in sala operativa TWR; una variazione di assegnazione intervenuta successivamente verrà comunicata utilizzando il collegamento telefonico punto-punto;
- la TWR comunicherà al pilota di ciascun aeromobile lo stand assegnato e fornirà le istruzioni al rullaggio;
- in caso di aeromobile in arrivo non visualizzato dal sistema ADM la TWR ne darà tempestiva comunicazione ad ADR Controllo Voli fornendo tutti i dati disponibili. ADR Controllo Voli inserirà, ove possibile, il volo nel sistema ADM o comunicherà lo stand via telefono.

### **Procedura Fonetico-Manuale**

Tale procedura dovrà essere utilizzata in caso di indisponibilità dei sistemi FAST/A-CDM e ADM.

Nella procedura Fonetico-Manuale tutte le comunicazioni relative agli aeromobili in arrivo ed in partenza (come descritte nel precedente paragrafo) saranno effettuate utilizzando la linea telefonica punto-punto (linea diretta).

### 6.3. Procedura per gli aeromobili al traino

Tutte le operazioni di traino sono subordinate al preventivo coordinamento e all'approvazione del Controllo Voli e della TWR.

La movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

In condizioni meteo avverse le operazioni di traino potrebbero subire delle limitazioni o non essere approvate.

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

L'assistenza al traino svolta dal personale della Sicurezza Operativa è espletata lungo le taxiway, le apron taxiway e le taxilane di piazzola con il fine di indicare al trattorista il percorso da effettuare in coordinamento con la TWR durante l'occupazione delle vie di rullaggio, verificando l'assenza di ostacoli all'interno delle aree previste per il rullaggio.

Durante l'intera operazione di traino l'aeromobile dovrà avere le luci accese in accordo con quanto previsto dal Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 – SERA e s.m.i. e relativi AMC e GM (Rules of the Air).

Al fine di garantire le corrette manovre di uscita/traino degli aeromobili WIDE-BODY (ICAO CODE D, E e F) è **obbligatoria** la presenza di un operatore di terra in collegamento visivo con il trattorista e in cuffia con il cockpit, al fine di assicurare che lo spazio di manovra dell'aeromobile sia garantito.

Il presente obbligo è da applicare su tutte le operazioni di uscita dalla piazzola degli aeromobili, con o senza equipaggio di condotta.

L'operatore in cuffia deve, tra le altre cose:

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

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

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

I wing walkers sono responsabili di comunicare prontamente all'operatore di terra in cuffia qualsiasi informazione utile a garantire la sicurezza della manovra.

In caso di mancanza di connessione interfonica tra la cabina di pilotaggio e l'operatore di terra, ad esempio in caso di avverse condizioni meteo o malfunzione dell'apparato, deve essere applicata la procedura di assistenza gestuale standard IATA.

Il corretto posizionamento dell'aeromobile sulla stop-line di piazzola compatibile con la tipologia di aeromobile è a carico dell'handler.

Per traini terminanti in piazzola (per aeromobili in ingresso/uscita dall'area tecnica si faccia riferimento al par. 7.4 della Operation Letter), la procedura da seguire è la seguente:

1. Il Controllo Voli contatta la Sicurezza operativa (SAR) e richiede l'espletamento delle operazioni di traino indicando l'orario, la piazzola di partenza e la piazzola di destinazione, la sigla ed il tipo di aeromobile.
2. Giunto sottobordo, l'addetto della Sicurezza Operativa che deve svolgere le attività di FOLLOW-ME:
  - 2.1. Per traini di aeromobili code D, E, F si assicura che sia presente sottobordo, oltre al trattorista, l'operatore di supporto che garantisca il collegamento con il tecnico in cockpit.
  - 2.2. Effettua il briefing con il trattorista per informarlo sul percorso e delle modalità di esecuzione del traino come previsto da procedura.
  - 2.3. Contatta ENAV-TWR e concorda l'avvio delle operazioni di traino.
3. Ricevuta l'approvazione da parte di ENAV-TWR all'esecuzione del traino, l'addetto FOLLOW-ME:
  - 3.1. Informa il trattorista circa l'avvio delle operazioni di traino.
  - 3.2. Verifica che la piazzola sia stata liberata dai mezzi o materiale rotabile che impediscano l'uscita dell'aeromobile.
  - 3.3. Autorizza lo sblocco dell'aeromobile ed attende il completamento delle operazioni di uscita dalla piazzola fino al raggiungimento dello start-up-point.
4. Durante la manovra di uscita dallo stand:
  - 4.1. Il trattorista mantiene i franchi di sicurezza tra l'aeromobile in uscita ed eventuali ostacoli fissi/mobili mantenendo il contatto con il cockpit o con il secondo addetto in contatto con il cockpit.
5. Durante lo svolgimento del traino:
  - 5.1. Il trattorista segue il mezzo FOLLOW-ME.
  - 5.2. Il Follow-me si posiziona avanti all'aeromobile ad una distanza di circa 40m (code C/D) e 70m (code E/F).

- 
- 5.3. L'addetto a bordo Follow-me monitora la posizione dell'aeromobile attraverso gli specchi retrovisori.
6. L'addetto Follow-me, durante l'ingresso in piazzola:
- 6.1. Verifica che la piazzola sia stata liberata dai mezzi o materiale rotabile che impediscano l'accesso dell'aeromobile.
- 6.2. Verifica che i Boarding Bridges siano correttamente parcheggiati nella posizione di riposo.
- 6.2.1. Per le piazzole 703, 607, 609, in caso di traino di aeromobili code F, verifica che la posizione di riposo dei Boarding Bridges sia quella prevista per questa tipologia di aeromobile.
7. Nel caso in cui le verifiche di cui al "punto 6" richiedessero l'interruzione della manovra di ingresso in piazzola, l'addetto Follow-me:
- 7.1. Interrompe la manovra di ingresso.
- 7.2. Informa ENAV-TWR circa la temporanea penalizzazione della taxiway retrostante.
- 7.3. Informa il trattorista e il Controllo Voli della motivazione dell'interruzione della manovra di ingresso.
8. Nel caso in cui le verifiche di cui al "punto 6" dessero esito positivo, l'addetto FOLLOW-ME:
- 8.1. Esce dalla piazzola e attende il completamento delle attività di ingresso in piazzola (superamento della linea rossa della coda dell'aeromobile).
9. Giunti in prossimità della piazzola di destinazione, il trattorista:
- 9.1. Si allinea sulla stand-lane di piazzola.
- 9.2. Si accerta che il Follow-me non abbia segnalato la necessità di interrompere la manovra.
- 9.3. Entra in piazzola a passo d'uomo.
- 9.4. Attende il posizionamento dell'addetto dell'handler preposto a fornire le indicazioni circa:
- 9.4.1. la stop-line di arresto del carrello anteriore leggibile sui markings di piazzola per le piazzole dotate di VDGS;
- 9.4.2. la stop-line allineata alla spalla del pilota per le piazzole tipo self-in.
10. Al completamento delle operazioni (posizionamento dei tacchi da parte dell'handler), l'addetto FOLLOW-ME:
- 10.1. Comunica via radio alla TWR la conclusione del traino.

#### **6.4. Sosta degli elicotteri di soccorso o per voli di Stato**

Gli aeromobili ad ala rotante sono trattati alla stregua degli aeromobili ad ala fissa e vengono parcheggiati nelle piazzole esistenti o nelle aree di sosta destinate agli aeromobili in funzione delle rispettive dimensioni tenuto conto dell'area di sicurezza minima necessaria.

#### **6.5. De-icing / de-snowing aeromobili**

##### **Aree di de-icing / de-snowing**

Le operazioni di de-icing e de-snowing sono eseguite (in orario H24) sulle piazzole di sosta degli aeromobili, a motori spenti.

##### **Attivazione piazzole De-icing / De-snowing.**

Nel caso in cui sia in corso una nevicata, le attività di de-icing e de-snowing potrebbero essere eseguite, se le condizioni operative lo richiedono, (in orario H24) presso piazzole dedicate poste sui raccordi AK e AL o BA e BB.

#### **6.6. Prova motori e messa in moto al parcheggio**

##### **6.6.1 Prova motori**

L'area preposta per lo svolgimento della prova motori si trova ad est del piazzale 300, al traverso delle piazzole 314.

Le piazzole prova motori possono accogliere aeromobili ICAO code A, B, C, D, E.

##### **6.6.2 Accensione dei motori in piazzola**

L'accensione del motore al minimo (idle), per prova componenti o APU inoperativo, può essere effettuata limitatamente a uno alla volta e per non più di cinque minuti (ref. AIP-Italia AD 2 LIRF 1). La necessità di accensione deve essere comunicata a ENAV-TWR e ad ADR-Controllo Voli.

##### **6.6.2.1 Procedura per l'accensione dei motori su una piazzola con viabilità retrostante**

La procedura si applica quando è necessario accendere uno o più motori di un aeromobile parcheggiato su una piazzola con viabilità retrostante, nel qual caso deve essere ottenuta preventiva autorizzazione da parte del personale responsabile della società ADR.

### **Richiesta di accensione dei motori in piazzola**

1. L'equipaggio che ha bisogno di accendere uno o più motori in piazzola:
  - 1.1 informa l'agente di rampa;
  - 1.2 informa ENAV-TWR sulla frequenza delivery.
2. L'agente di rampa informa ADR-Controllo Voli della necessità di accendere i motori in piazzola indicando:
  - 2.1 piazzola interessata;
  - 2.2 modello di aeromobile interessato;
  - 2.3 volo interessato.
3. ADR-Controllo Voli informa ISE-Sicurezza Operativa riportando tutte le informazioni passate dall'agente di rampa.

### **Gestione della fase di accensione dei motori in piazzola**

1. Il Supervisore ISE-Sicurezza Operativa invia sulla piazzola indicata 1 addetto.
2. Giunto sul posto, l'Addetto ISE-Sicurezza Operativa prende contatto con l'agente di rampa e concorda modi e tempi per l'accensione dei motori dell'aeromobile.
3. L'agente di rampa riporta all'equipaggio quanto concordato con l'Addetto ISE-Sicurezza Operativa.
4. L'Addetto ISE-Sicurezza Operativa blocca il traffico veicolare retrostante la piazzola e autorizza l'accensione dei motori dell'aeromobile.

## **6.7. Procedure per aeromobili ICAO Codice-F sui piazzali**

Le procedure operative riguardanti la movimentazione sui piazzali di aeromobili code-F sono disciplinate da una lettera di accordo a firma del P.H. Area Movimento ADR S.p.A. e del Responsabile del C.A. LIRF per ENAV S.p.A.

Tutte le informazioni operative riguardanti la movimentazione di aeromobili code-F sui piazzali sono reperibili agli allegati 2 e 3 di questo documento.

## 7. PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE

### 7.1. Procedura per l'impiego del FOLLOW-ME sui piazzali

In qualunque situazione si renda necessario o venga richiesto dal pilota di qualunque a/m, è disponibile il servizio di assistenza con veicolo FOLLOW-ME. In questi casi la TWR richiederà ad ADR l'intervento del mezzo. Una volta attivato, il FOLLOW-ME dovrà contattare prontamente la TWR sulla frequenza 445.775MHz.

### 7.2. Servizio di marshalling

Il servizio marshalling è erogato dal personale ADR nei seguenti casi:

- la guida ottica di piazzola non sia funzionante;
- parcheggi in contingency;
- siano presenti vincoli geometrici che non consentono l'accesso autonomo dell'aeromobile in piazzola;
- siano presenti degli ostacoli che non consentono l'accesso autonomo dell'aeromobile in piazzola;
- su chiamata della TWR in caso di necessità ai fini del mantenimento della safety delle operazioni.

Il servizio marshalling è erogato dal personale delle società di handling (rif. APT02) opportunamente qualificato (rif. MdA E-15 Volume 1 par.1.11, Volume 3 3.11.1-2 e EASA AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) punto a) sulle piazzole remote non dotate da guida ottica (Quadrante 100, 200, parte del Quadrante 300, piazzole 802, 804-805, 820-823, 842-844).

Le istruzioni impartite durante l'erogazione del servizio marshalling sono conformi a quanto indicato nell'Appendice 1 dell'Annesso 2 dell'ICAO e nell'Appendice 1 del Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 – SERA e s.m.i. e relativi AMC e GM.

### 7.3. Operazioni di push-back

L'handler, a seguito di approvazione delle operazioni emessa dalla TWR, diventa il soggetto responsabile della sicurezza delle operazioni di movimentazione durante l'intera manovra in relazione alla movimentazione di altri aeromobili e alla presenza di eventuali ostacoli in prossimità e all'interno del piazzale.

Ultimate le operazioni di sgancio sull'asse della via di rullaggio e di coordinamento con l'equipaggio di volo, il personale addetto all'operazione di push-back a bordo del trattore dovrà:

- a) portare il mezzo in una posizione ben visibile dal cockpit;
- b) mantenere tale posizione fino a quando il personale preposto abbia disconnesso headset e raggiunto una posizione visibile dal cockpit;
- c) raggiungere l'ideale area di sosta e/o fermata.

A questo punto, l'agente di rampa, verificato che uomini e mezzi si siano portati tutti al di fuori della via di rullaggio, invia all'equipaggio il segnale di "all clear"; il pilota, a questo punto, comunica alla TWR il pronto al rullaggio.

#### **7.4. Aeromobili in ingresso/uscita dall'area tecnica**

Il servizio di assistenza FOLLOW-ME per gli aeromobili in ingresso/uscita dall'area tecnica è espletato, da ADR-ISE Sicurezza Operativa, dai piazzali fino al limite fisico individuato dagli IHP **NE1** e **H3**.

##### **7.4.1. Ingresso all'area tecnica via twy NOVEMBER\_ECHO**

###### ***Aeromobili "code-C" parcheggiati in piazzola e destinati all'area tecnica:***

La manovra di ingresso all'area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) Il vettore/l'handler di riferimento dell'aeromobile destinato all'area tecnica contatta ADR-Controllo Voli e richiede l'effettuazione del traino assistito.
- 2) ADR-Controllo Voli contatta ADR-ISE-Sicurezza Operativa e richiede l'assistenza all'espletamento delle operazioni di traino indicando l'orario, la piazzola di inizio del traino, la sigla ed il tipo di aeromobile.
- 3) Giunto sottobordo, l'operatore ADR-ISE-Sicurezza Operativa:
  - a. prende contatto con il trattorista e concorda i percorsi e le modalità di esecuzione del traino;
  - b. contatta ENAV-TWR e concorda l'avvio delle operazioni di traino.
- 4) Ricevuta l'approvazione da parte di ENAV-TWR all'esecuzione del traino, l'operatore ISE:
  - a. informa il trattorista circa l'avvio delle operazioni di traino;
  - b. si posiziona avanti all'aeromobile e dà inizio alle operazioni di traino.
- 5) Appena oltrepassato l'IHP **NE1**:
  - a. l'operatore a bordo del mezzo ADR-ISE-Sicurezza Operativa conclude il servizio di assistenza.

###### ***Aeromobili "code-C" in arrivo e destinati direttamente all'area tecnica:***

La manovra di ingresso all'area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) L'aeromobile percorre autonomamente la twy NE.
- 2) L'aeromobile si arresta in corrispondenza dell'IHP **NE1**.
- 3) L'aeromobile attende il trattore e procede al traino fino al raggiungimento dell'area tecnica.

***Aeromobili “code-D/E” parcheggiati in piazzola e destinati all’area tecnica:***

La manovra di ingresso all’area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) Il vettore/l’handler di riferimento dell’aeromobile destinato all’area tecnica contatta ADR-Controllo Voli e richiede l’effettuazione del traino assistito.
- 2) ADR-Controllo Voli contatta ADR-ISE-Sicurezza Operativa e richiede l’assistenza all’espletamento delle operazioni di traino indicando l’orario, la piazzola di inizio del traino, la sigla ed il tipo di aeromobile.
- 3) Giunto sottobordo, l’operatore ADR-ISE-Sicurezza Operativa:
  - a. prende contatto con il trattorista e concorda i percorsi e le modalità di esecuzione del traino;
  - b. contatta ENAV-TWR e concorda l’avvio delle operazioni di traino.
- 4) Ricevuta l’approvazione da parte di ENAV-TWR all’esecuzione del traino, l’operatore ISE:
  - a. informa il trattorista circa l’avvio delle operazioni di traino;
  - b. si posiziona avanti all’aeromobile e dà inizio alle operazioni di traino.
- 5) Appena oltrepassato l’IHP NE1:
  - a. l’operatore a bordo del mezzo ADR-ISE-Sicurezza Operativa conclude il servizio di assistenza;
  - b. il trattorista procede autonomamente le operazioni di traino.

***Aeromobili “code-D/E” in arrivo e destinati direttamente all’area tecnica:***

La manovra di ingresso all’area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) L’aeromobile percorre autonomamente la twy NE.
- 2) L’aeromobile si arresta in corrispondenza dell’IHP **NE1**.
- 3) L’aeromobile attende il trattore e procede al traino fino al raggiungimento dell’area tecnica.

**7.4.2. Uscita dall’area tecnica via twy NOVEMBER\_ECHO**

***Aeromobili “code-C/D/E”:***

La manovra di uscita dall’area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) Il vettore/l’handler di riferimento dell’aeromobile in uscita dall’area tecnica contatta ADR-Controllo Voli e richiede l’effettuazione del traino assistito.
- 2) ADR-Controllo Voli contatta ADR-ISE-Sicurezza Operativa e richiede l’assistenza all’espletamento delle operazioni di traino indicando l’orario, il punto di inizio del traino (IHP **NE1**), la sigla ed il tipo di aeromobile.
- 3) Il servizio di assistenza al traino da parte di ADR-ISE-Sicurezza Operativa ha inizio in corrispondenza dell’IHP **NE1**
- 4) Giunto sottobordo, l’operatore ADR-ISE-Sicurezza Operativa:
  - a. prende contatto con il trattorista e concorda i percorsi e le modalità di esecuzione del traino

- i. per aeromobili code C: il primo punto utile per la conclusione del traino è lo Start-UP point #38
    - ii. per aeromobili code D/E: il primo punto utile per la conclusione del traino è lo start-up point #33
  - b. contatta ENAV-TWR e concorda l'avvio delle operazioni di traino.
- 5) Ricevuta l'approvazione da parte di ENAV-TWR all'esecuzione del traino, l'operatore ISE:
- a. informa il trattorista circa l'avvio delle operazioni di traino;
  - b. si posiziona avanti all'aeromobile e dà inizio alle operazioni di traino.

#### **7.4.3. Ingresso all'area tecnica via twy HOTEL**

##### ***Aeromobili "code-C,D,E" parcheggiati in piazzola e destinati all'area tecnica:***

La manovra di ingresso all'area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) Il vettore/l'handler di riferimento dell'aeromobile destinato all'area tecnica contatta ADR-Controllo Voli e richiede l'effettuazione del traino assistito.
- 2) ADR-Controllo Voli contatta ADR-ISE-Sicurezza Operativa e richiede l'assistenza all'espletamento delle operazioni di traino indicando l'orario, la piazzola di inizio del traino, la sigla e il tipo di aeromobile. ADR-Controllo Voli richiede altresì ad ADR-ISE-Sicurezza Operativa di verificare che gli aeromobili presenti sulle piazzole prova motori siano compatibili con i franchi di sicurezza degli aeromobili che dovranno percorrere al traino la taxiway H (v. Figura 3).
- 3) ADR-ISE Sicurezza Operativa verifica che gli aeromobili presenti sulle piazzole prova motori siano compatibili con i franchi di sicurezza degli aeromobili che dovranno percorrere al traino la taxiway H e comunica l'esito della verifica ad ADR-Controllo Voli.
- 4) ADR-Controllo Voli, ricevuto l'esito positivo della verifica di cui al punto precedente, conferma l'eseguità del traino (in caso di esito negativo il traino non potrà avvenire).
- 5) Giunto sottobordo, l'operatore ADR-ISE-Sicurezza Operativa:
  - a. prende contatto con il trattorista e concorda i percorsi e le modalità di esecuzione del traino;
  - b. contatta ENAV-TWR e concorda l'avvio delle operazioni di traino.
- 6) Ricevuta l'approvazione da parte di ENAV-TWR all'esecuzione del traino, l'operatore ISE:
  - a. informa il trattorista circa l'avvio delle operazioni di traino;
  - b. si posiziona avanti all'aeromobile e dà inizio alle operazioni di traino.
- 7) Appena oltrepassato l'IHP **H3**:
  - a. l'operatore a bordo del mezzo ADR-ISE Sicurezza Operativa conclude il servizio di assistenza;
  - b. il trattorista procede autonomamente le operazioni di traino.

#### 7.4.4. Uscita dall'area tecnica via twy HOTEL

##### **Aeromobili "code-C/D/E":**

La manovra di uscita dall'area tecnica si deve svolgere secondo le fasi di seguito riportate:

- 1) Il vettore/l'handler di riferimento dell'aeromobile in uscita dall'area tecnica contatta ADR-Controllo Voli e richiede l'effettuazione del traino assistito.
- 2) ADR-controllo Voli contatta ISE-Sicurezza Operativa e richiede l'assistenza all'espletamento delle operazioni di traino indicando l'orario, il punto di inizio del traino (IHP **H3**), la sigla ed il tipo di aeromobile. ADR-Controllo Voli richiede altresì ad ADR-ISE-Sicurezza Operativa di verificare che gli aeromobili presenti sulle piazzole prova motori siano compatibili con i franchi di sicurezza degli aeromobili che dovranno percorrere al traino la taxiway H (v. Figura 3).
- 3) Il servizio di assistenza al traino da parte di ADR-ISE-Sicurezza Operativa ha inizio in corrispondenza dell'IHP **H3**.
- 4) ADR- ISE Sicurezza Operativa verifica che gli aeromobili presenti sulle piazzole prova motori siano compatibili con i franchi di sicurezza degli aeromobili che dovranno percorrere al traino la taxiway H e comunica l'esito della verifica ad ADR-Controllo Voli.
- 5) ADR-Controllo Voli, ricevuto l'esito positivo della verifica di cui al punto precedente, conferma l'eseguibilità del traino (in caso di esito negativo il traino non potrà avvenire).
- 6) Giunto sottobordo, l'operatore ADR-ISE-Sicurezza Operativa:
  - a. prende contatto con il trattorista e concorda i percorsi e le modalità di esecuzione del traino
    - i. per aeromobili code C, D, E: Il primo punto utile per la conclusione del traino è l'IHP **H2**
  - b. contatta ENAV-TWR e concorda l'avvio delle operazioni di traino.
- 7) Ricevuta l'approvazione da parte di ENAV-TWR all'esecuzione del traino, l'operatore ISE:
  - a. informa il trattorista circa l'avvio delle operazioni di traino;
  - b. si posiziona avanti all'aeromobile e dà inizio alle operazioni di traino.

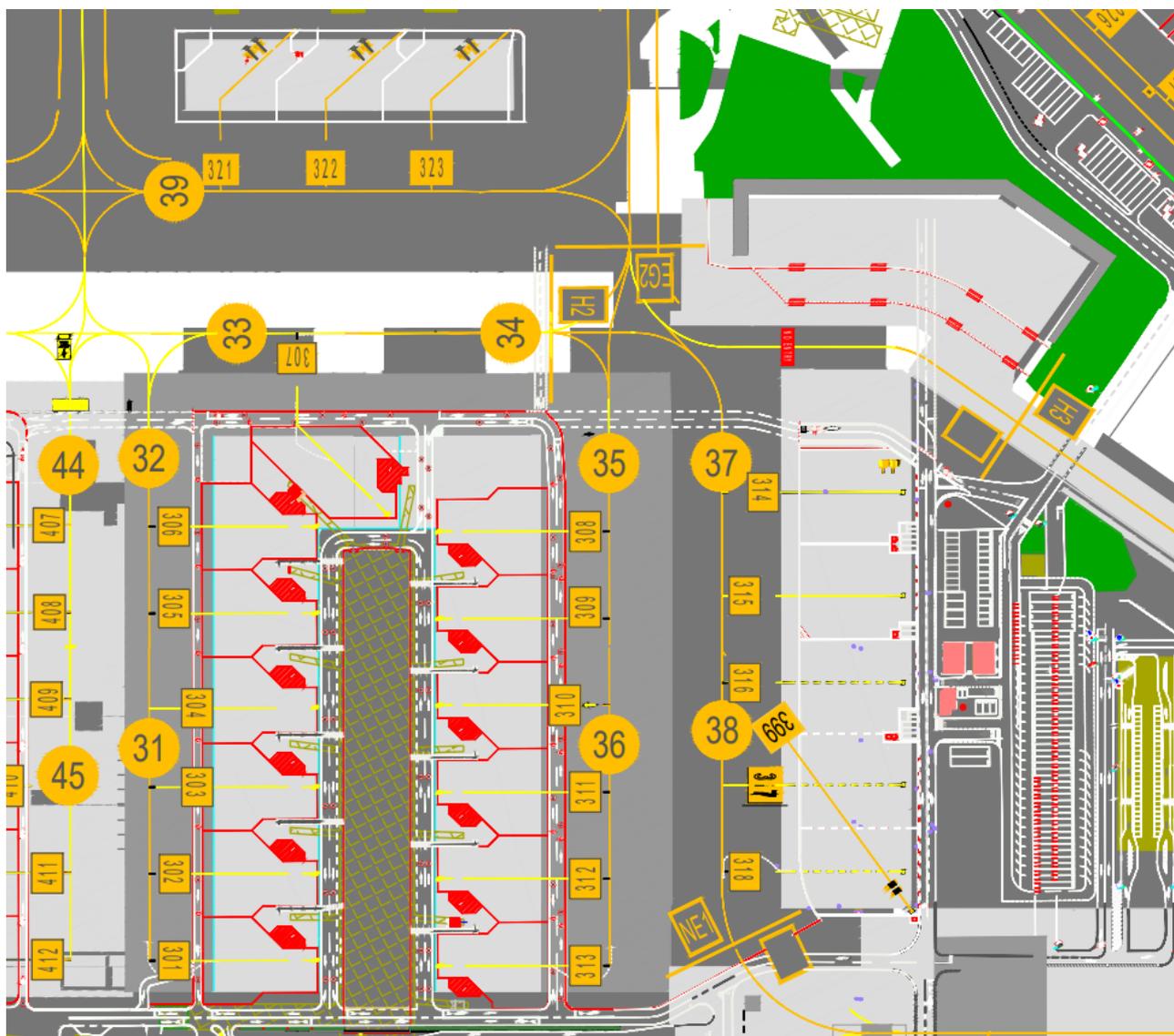


Figura 2. Punti di ingresso/uscita area tecnica

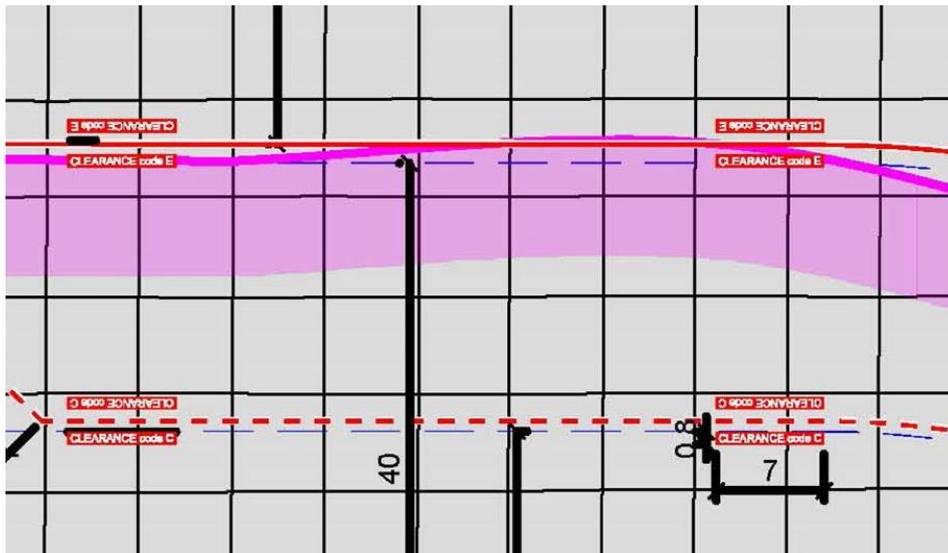
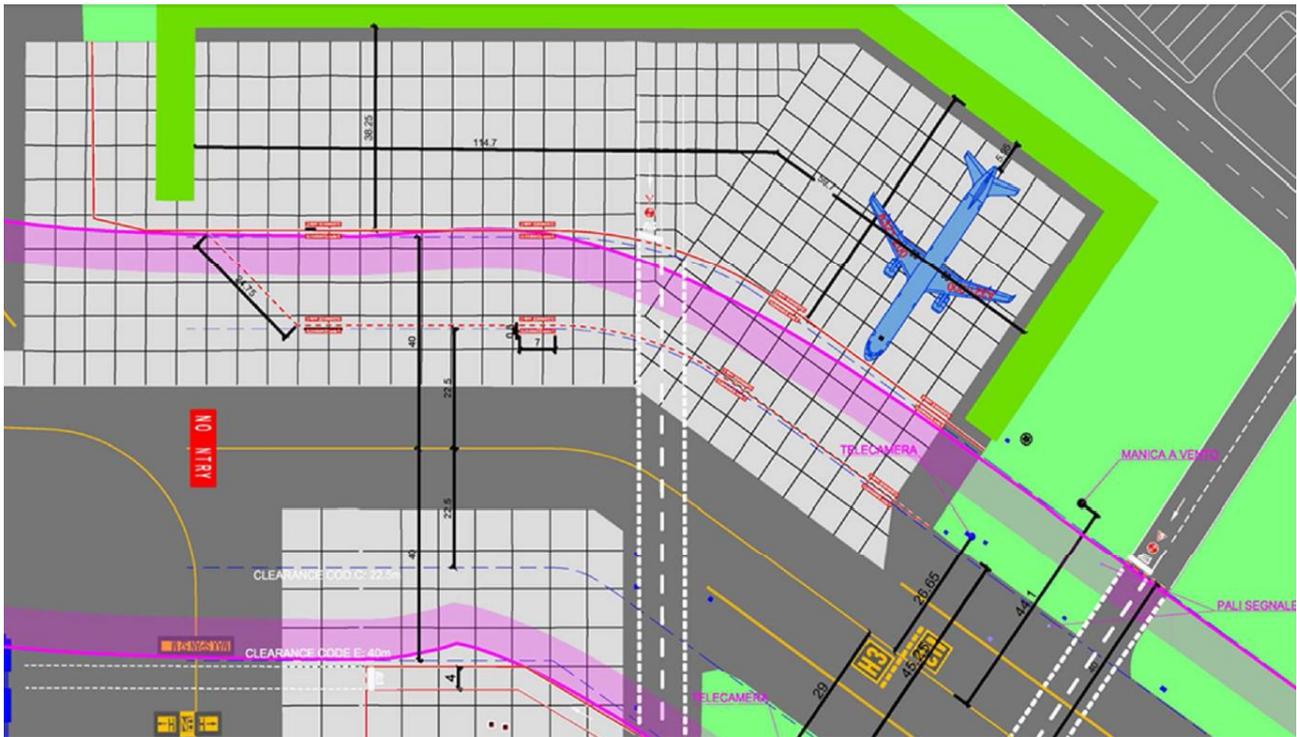


Figura 3. Piazzole prova motori e marking di limitazione operativa per aeromobili code C ed E trainati sulla twy HOTEL

---

## 8. ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI

Il Controllo Voli comunicherà alla TWR quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dall'orario stimato di atterraggio - ELDT, lo stand assegnato a ciascun volo in arrivo (e qualsiasi variazione successiva) mediante i sistemi telematici A-CDM e FAST, rendendo disponibile l'informazione sul terminale presente in sala operativa TWR.

In caso di indisponibilità dei sistemi telematici A-CDM / FAST, la piazzola di sosta assegnata viene comunicata alla TWR attraverso l'immissione del dato alfanumerico utilizzando un'interfaccia del sistema ADM, descritto nel precedente par. 6.2.

---

## 9. PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA

In condizioni di visibilità ridotta, oltre a quanto previsto nella presente OL, si applicano le procedure di coordinamento e di movimentazione al suolo di aeromobili, mezzi e persone definite nei seguenti documenti:

- Manuale di Aeroporto di Aeroporti di Roma S.p.A.;
- IPI - Istruzioni Permanenti Interne di ENAV - Fiumicino;
- OL per la gestione delle operazioni in condizione di visibilità ridotta, sottoscritta tra ENAV-Fiumicino e Aeroporti di Roma S.p.A.

Per ogni fattispecie non contemplata nel presente documento, è necessario fare riferimento alla normativa nazionale di settore e alle disposizioni locali in vigore.

## 10. PROCEDURE OPERATIVE PER PIAZZALI A REGOLAMENTAZIONE SPECIALE

### 10.1. AREE PARTICOLARI SUL PIAZZALE

#### Aree non visibili o parzialmente visibili dalla torre di controllo

- Piazzali serie 100: stands 101, 102, 103, 104, 105
- Piazzali serie 200: stands 223 e 224
- Piazzali serie 300: stands 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 399
- Piazzali serie 500: stand 510
- Piazzali serie 600: stands 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 613, 614
- Piazzali serie 700: stands 704, 705, 706
- Piazzali serie 800: stands 842, 843, 844, 845, 846, 847
- Piazzali serie 900: nil

#### Procedure di movimentazione in aree non visibili o parzialmente visibili dalla Torre

- Piazzali serie 100: stands 101, 102, 103, 104, 105
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sulle altre piazzole fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground;
  - le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy D prima della twy DM (sia per aa/mm provenienti da est che da ovest), lasciando libero il percorso U – D, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.
- Piazzali serie 200: stands 223 e 224
  - il pilota dovrà riportare l'ingresso sulla frequenza GROUND.
- Piazzali serie 300: stands 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 399
  - il pilota dovrà riportare l'ingresso sulla frequenza GROUND.
  - Il pilota dovrà riportare push back ultimato sulla frequenza GROUND.
- Piazzali serie 500: stand 510
  - il pilota dovrà riportare l'ingresso sulla frequenza GROUND.

- Piazzali serie 600: stands 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 613, 614
  - l'ingresso di un a/m in una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sullo stand adiacente fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground.
- Piazzali serie 700: stands 704 e 705
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sullo stand adiacente fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground.
- Piazzali serie 700: stand 706
  - l'ingresso di un a/m per questa piazzola inibisce le operazioni di push-back sullo stand adiacente fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground.
- Piazzali serie 800: stands 842, 843, 844, 845, 846, 847
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sulle altre piazzole fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground.
- Piazzali serie 900:
  - nil

### **Area o piazzola de/anti-icing**

Il servizio di de/anti-icing, quando necessario, è disponibile H24. Gli interventi vengono effettuati direttamente alle piazzole di parcheggio degli aa/mm. Durante le precipitazioni nevose, l'attività di de-icing è potrebbe essere eseguita, se le condizioni operative lo richiedono, sui raccordi AK e AL.

### **Area o piazzola prova motori**

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

Le piazzole prova motori possono accogliere aeromobili code ICAO code A, B, C, D, E. Le piazzole prova motori non possono accogliere aeromobili MD10 ed MD11.

### **Altre aree o piazzole**

Il Controllo del Sistema di Navigazione Inerziale (INS) è disponibile alle piazzole di sosta degli aa/mm. Non sono previste, invece, aree destinate al Controllo Altimetrico e al Controllo del VOR.

## 11. PROCEDURE DI CONTINGENCY

### 11.1. Indisponibilità del Sistema Telematico

In caso di avaria totale o parziale dei sistemi telematici A-CDM e ADM si applicano le seguenti procedure di contingency:

#### **Aeromobili in arrivo**

##### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1 (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV INDISPONIBILI)

La procedura A-CDM è sospesa in situazione “CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1”

##### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2 (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV INDISPONIBILI e SISTEMA ADM INDISPONIBILE)

La procedura A-CDM è sospesa in situazione “CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2”

Nei casi particolari non contemplati, nelle situazioni di emergenza, quali avaria o indisponibilità dei sistemi ADM o nei casi in cui dovesse essere necessaria una veloce comunicazione tra il Controllo Voli e la TWR, finalizzata all’espletamento del servizio, sarà possibile utilizzare il telefono punto-punto.

La TWR comunicherà al Controllo Voli attraverso il telefono punto-punto l’avvenuto atterraggio dell’A/M

Il Controllo Voli comunica alla TWR attraverso il telefono punto-punto il parcheggio assegnato all’A/M e l’avvenuto blocco dell’A/M in piazzola

L’allegato No. 1 al presente documento riporta in dettaglio la procedura da seguire in caso di sospensione del sistema A-CDM.

#### **Aeromobili in partenza**

##### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1 (SISTEMI A-CDM ADR e/o ENAV INDISPONIBILI)

La procedura A-CDM è sospesa in situazione “CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1” di conseguenza ENAV S.p.A. dichiarerà il taxitime a FMP in considerazione della situazione operativa del momento.

##### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2 (SISTEMI A-CDM ADR e/o ENAV INDISPONIBILI e SISTEMA ADM INDISPONIBILE)

La procedura A-CDM è sospesa in situazione “CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2”, di conseguenza ENAV S.p.A. dichiarerà il taxitime a FMP in considerazione della situazione operativa del momento.

Nei casi particolari non contemplati, nelle situazioni di emergenza, quali avaria o indisponibilità dei sistemi ADM o nei casi in cui dovesse essere necessaria una veloce comunicazione tra l'Ufficio Controllo Voli e la TWR, finalizzata all'espletamento del servizio, sarà possibile utilizzare il telefono punto-punto.

Il Controllo Voli comunicherà alla TWR lo stato di ARDT di ogni A/M in partenza.

La TWR utilizzerà il READY comunicato da ADR per emettere la messa in moto in conformità degli EOBT e degli eventuali CTOT.

### **11.2. Avaria alla linea di comunicazione telefonica punto-punto**

In caso di indisponibilità dei Sistemi Telematici e comunque al verificarsi di situazioni in cui, ai fini dell'applicazione della presente OL, sia necessaria una rapida comunicazione tra il CEA e la sala operativa TWR, deve considerarsi preferenziale l'impiego della linea telefonica punto-punto registrata. Qualora tale linea fosse indisponibile o particolari ragioni di urgenza lo rendessero necessario, sono disponibili in alternativa le seguenti linee di rete fissa:

#### **ENAV-FIUMICINO (TWR)**

<b>Sala Operativa</b>	Linea telefonica Sala Operativa	(comunicazione registrata)
<b>Sala Operativa (riserva)</b>	Linea telefonica di riserva	(comunicazione registrata)
<b>FAX</b>	+39 06 6565 0272	

#### **AEROPORTI DI ROMA**

<b>Capo Scalo</b>	+39 06 6595 5000	(comunicazione registrata)
<b>CEA</b>	+39 06 6595 3022	(comunicazione registrata)
<b>FAX</b>	+39 06 6595 5001	
<b>ISE-Sicurezza Operativa</b>	+39 06 6595 3432	

### **11.3. Indisponibilità di porzioni dei piazzali**

Le procedure di *contingency* per mantenere adeguati livelli di servizio in situazioni di riduzione della capacità aeroportuale derivanti dalla indisponibilità di porzioni dei piazzali e che comportino la modifica, anche temporanea, dei percorsi di rullaggio e/o delle posizioni di attesa, sono definite in coordinamento da Aeroporti di Roma S.p.A. ed ENAV - Fiumicino, a seguito di valutazione congiunta.

### **11.4. Avaria di un mezzo sui piazzali**

Di seguito le azioni da mettere in atto in caso di problemi o avaria a un mezzo sui piazzali in posizione tale da poter ostacolare le operazioni degli aeromobili:

- accendere tutti i dispositivi luminosi disponibili per essere identificati dalla TWR o dagli aeromobili;
- comunicare la posizione e il problema sul telefono registrato al CEA (06 65953022) e a ISE-Sicurezza Operativa (06 65953432) (il CEA a sua volta informerà la TWR in frequenza);
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario al CEA e a ISE-Sicurezza Operativa.

---

## 12. INFORMAZIONI AERONAUTICHE A SOGGETTI TERZI

Ai fini della corretta applicazione della presente OL, Aeroporti di Roma S.p.A. procede a:

- informare i diversi Handler aeroportuali relativamente ai contenuti del presente documento;
- aggiornare i contenuti AIP-Italia non congruenti con tali disposizioni.

## 13. ALLEGATI

Allegato 1- Procedura ADR-ENAV per la sospensione dell'A-CDM

Allegato 2 - Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo

Allegato 3 – Percorsi preferenziali aeromobili in partenza

### 13.1. Allegato 1 – Procedura ADR-ENAV per la sospensione della procedura A-CDM

#### Ambito applicativo

La procedura si applica in caso di “contingency per singolo” o “sospensione generale” della procedura A-CDM, per situazioni diverse dalle normali condizioni operative dello scalo, avaria sistemi di scalo, scioperi, etc.

La richiesta di “contingency per singolo” o “sospensione generale” della procedura A-CDM viene effettuata dal Caposcalo ADR o dal Caposala TWR e viene comunicata al Responsabile Coordinamento di Scalo specificando il motivo della richiesta e condividendo la nuova modalità operativa

Sono definite due diverse situazioni operative non standard:

- Contingency per singolo volo: Il mancato aggiornamento dei dati operativi ha impatto solo su alcuni voli
- Sospensione generale: Il mancato aggiornamento dei dati operativi ha impatto sulla maggior parte dei voli o comunque non è possibile gestire la sequenza di partenza con la procedura A-CDM

#### Contingency per singolo volo

Per i voli che non hanno il TSAT a causa di allarmi non gestibili da sistema o da mancati aggiornamenti dei dati operativi causati da fermi di sistema, la procedura di back-up prevede il rilascio tramite linea punto-punto da CLD a TWR ovvero il Coordinatore di Volo ADR o il Capoparea CLD contattano la TWR tramite linea punto-punto, comunicando il rilascio del volo in contingency ed inserendo comunque il Ready nel sistema di backup.

Qualora il numero di voli da gestire in contingency CDM diventi rilevante, il CSO ed il Capo Scalo ADR potranno decidere, in maniera condivisa, di interrompere temporaneamente le operazioni CDM in

accordo a quanto riportato nel paragrafo successivo, attivando così le procedure di contingency previste nella Procedura AMS del Manuale di Aeroporto.

Il Capoarea CLD in servizio nel turno antimeridiano trasmetterà anche all'indirizzo [acdm.lirf@enav.it](mailto:acdm.lirf@enav.it) l'elenco dei voli gestiti in contingency nella giornata precedente, associando a ciascun volo la motivazione della contingency.

### **Sospensione generale**

In caso di sospensione generale ENAV inserisce un messaggio in ATIS per segnalare la sospensione della procedura, riportandovi l'informazione che le clearance per la messa in moto sono approvate secondo l'ordine EOBT/READY.

Qualora l'anomalia dovesse prolungarsi oltre le 12h il caposcalo ADR contatterà il CSO per concordare l'emissione del relativo NOTAM ("*A-CDM operation suspended due to technical reasons from XX:XX; start-up will be given according EOBT/ARDT*").

Qualora venga condivisa la sospensione generale, il Caposcalo ADR diffonde, attraverso Telex circolare ed email predisposte da CLD, la sospensione della procedura CDM specificandone i motivi, contestualmente il Capoarea CLD avvisa il Front-End ADR.

Il CSO contatterà telefonicamente il CED-SIO per comunicare la sospensione della procedura A-CDM e la sospensione dell'invio dei DPI.

In caso di sospensione generale si applicano le procedure di contingency generali previste nella Procedura AMS del Manuale di Aeroporto – Fiumicino ed in particolare:

- Contingency Livello 1: Rilascio dei voli tramite sistema di back-up e sequenziamento delle messe in moto con ordine EOBT/Ready
- Contingency Livello 2: Rilascio dei voli tramite telefono punto-punto e sequenziamento delle messe in moto con ordine EOBT/Ready

All'approvazione del ready il coordinatore di scalo ADR non comunicherà il TSAT e instruirà il comandante a contattare Fiume Delivery per la Start-Up Clearance.

Al ripristino delle operazioni sarà compito del Caposcalo ADR comunicare al CSO la riattivazione della procedura A-CDM entro 30'.

Nel caso sia stato emesso NOTAM di sospensione della procedura A-CDM, il Caposcalo provvederà a richiederne la cancellazione.

Il CSO contatterà CED-SIO per la conseguente riattivazione del flusso DPI verso NMOC.

## **Contatti Operativi A-CDM**

### Contatti Operativi ADR

Capo Scalo FCO: 06 65955000

Capo Area Coordinamento di Scalo: 06 65953381

### Contatti Operativi ENAV

Capo Sala TWR: 06 65957555

## **Gestione anomalie tecniche sistema A-CDM**

Qualsiasi mancata elaborazione o mancato scambio (parziale o totale) dei messaggi previsti rappresenta un malfunzionamento del sistema A-CDM.

Il Back End ADR o il personale del CED SIO, una volta rilevata l'anomalia, ne deve dare immediata comunicazione telefonica al personale tecnico della controparte utilizzando le modalità previste.

Verrà fatta, per quanto possibile, la valutazione dell'impatto temporale dell'anomalia e il risultato dell'analisi verrà condiviso e comunicato telefonicamente al Caposala TWR e al Caposcalo ADR per la loro valutazione sulla necessità di sospensione della procedura CDM.

## **Modalità di comunicazione tra ADR ed ENAV**

Comunicazione verso il CED SIO - La comunicazione può avvenire sia per telefono che per email.

I numeri da contattare sono: 0679086441 e 0679086471 (registrato), attivo H24.

L'indirizzo email [sio.acdm@enav.it](mailto:sio.acdm@enav.it)

Comunicazione verso il CED ADR: - La comunicazione può avvenire sia per telefono che per email.

I numeri da contattare sono: 0665955151 (registrato), attivo H24.

L'indirizzo email [frontendadr@adr.it](mailto:frontendadr@adr.it)

### 13.2. Allegato 2 - Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo

#### Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo pista 16L/34R

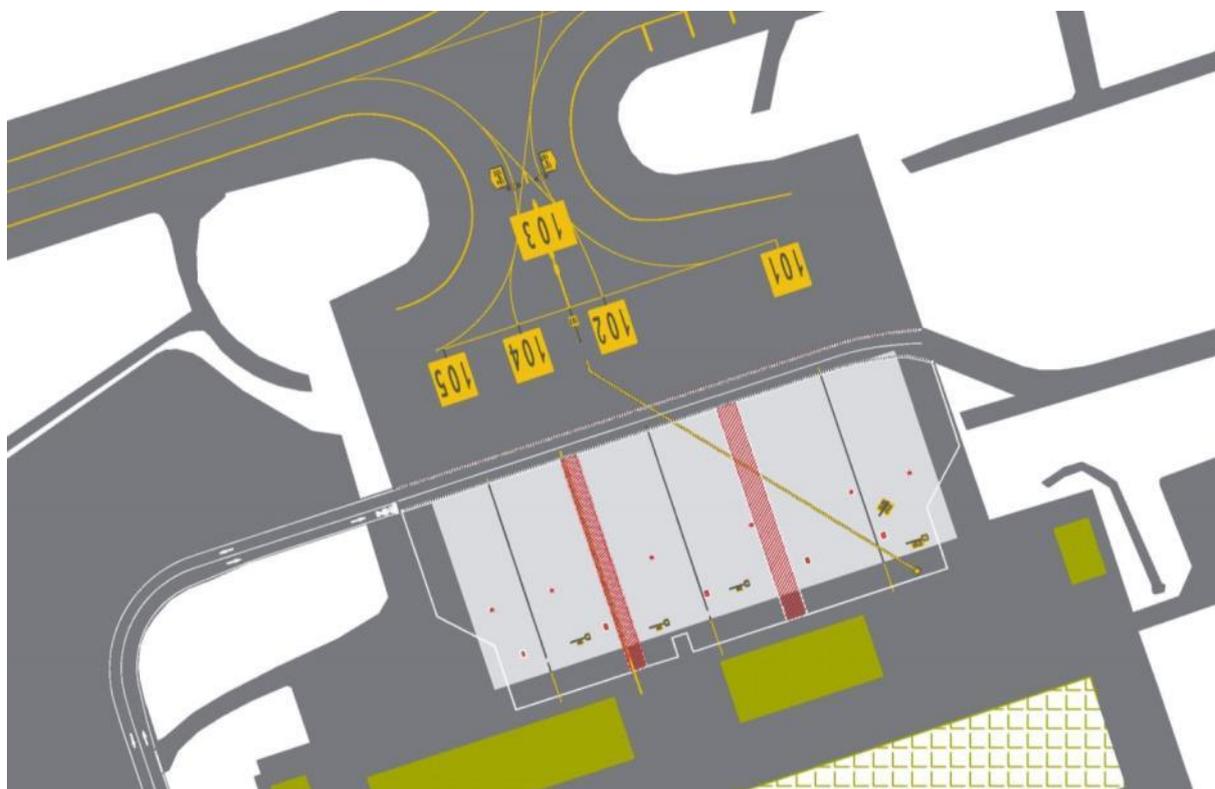


Figura 4. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali serie 100

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 100
101	D→U	E up to 744ER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Limitata code-D quando 102 occupato da code-D.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
102	D→U	D up to 763ER-W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Prima di istruire all'ingresso un code-D, assicurarsi che lo stand 101 non sia occupato da code-E.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
103	D→U	F up to AN124	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Procedura dedicata MdAE_MOV28 per aeromobile AN225.</li> </ul>	
104	D→U	E up to 744ER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
105	D→U	D up to 763ER-W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	

Tabella 1. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 100



Figura 5. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 200

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R
201	D→EG→EB	D up to B763		
202	D→EG→EB	C		
203 e 204	D→EG→EB	D up to B763		
205	D→EG→EB	C		
206	D→EG→EB	D up to B763		
207	D→EG→EA	C		

<b>Da 208 a 210</b>	D→EG→EA	C up to B739	
<b>221 e 222</b>	D→EG→EC	C up to B739	
<b>223 e 224</b>	D→EG→EC	C up to B739	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>Da 225 a 229</b>	D→EG→EC	C up to B739	
<b>Da 230 a 238</b>	D→EG→EF	C up to B739	

**Tabella 2. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 200**

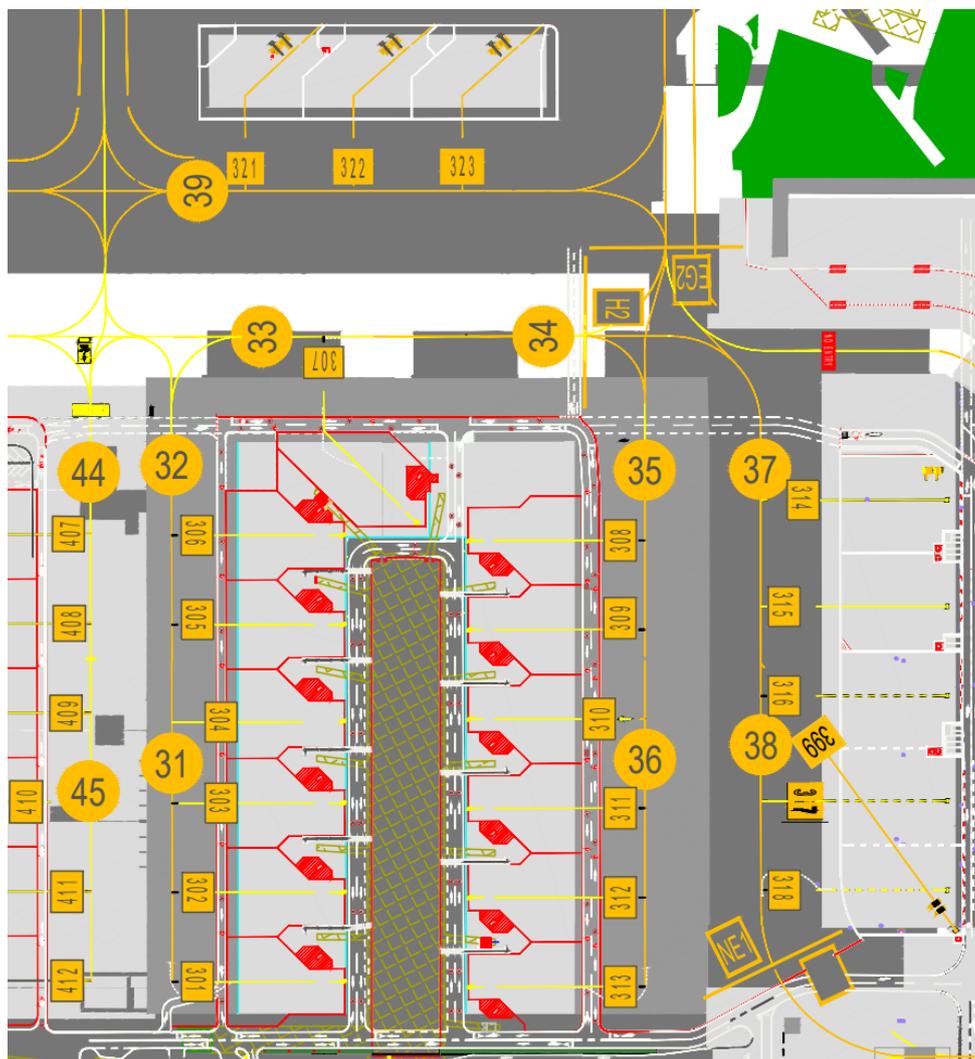


Figura 6 Pista 16L/34R - Arrivi piazzali serie 300

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 300
301	D→EG→H→NC	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 412 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	
302	D→EG→H→NC	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 412 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	
303	D→EG→H→NC	C		
304	D→EG→H→NC	C		
305	D→EG→H→NC	C		
306	D→EG→H→NC	C		
307	D→EG→H	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR.</li> <li>Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> </ul>	
308	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>	
309	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> </ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
<b>310</b>	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
<b>311</b>	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
<b>312</b>	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
<b>313</b>	D→EG→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
<b>399</b>	D→P→H→NE (standard) D→EG→NE	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Verifica preventiva da parte della Sicurezza operativa della presenza di aa/mm in piazzola Prova Motori.</li> <li>Ingresso con follow-me da IHP H2 e marshalling in pla (standard).</li> <li>Ingresso con follow-me da IHP EG2 e marshalling in pla.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
<b>314</b>	D→EG→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'Ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
<b>315</b>	D→EG→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
<b>316</b>	D→EG→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
<b>317</b>	D→EG→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
<b>318</b>	D→EG→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
<b>321</b>	D→EG→G	C	
<b>322</b>	D→EG→G	C	
<b>323</b>	D→EG→G	C	

**Tabella 3. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 300**

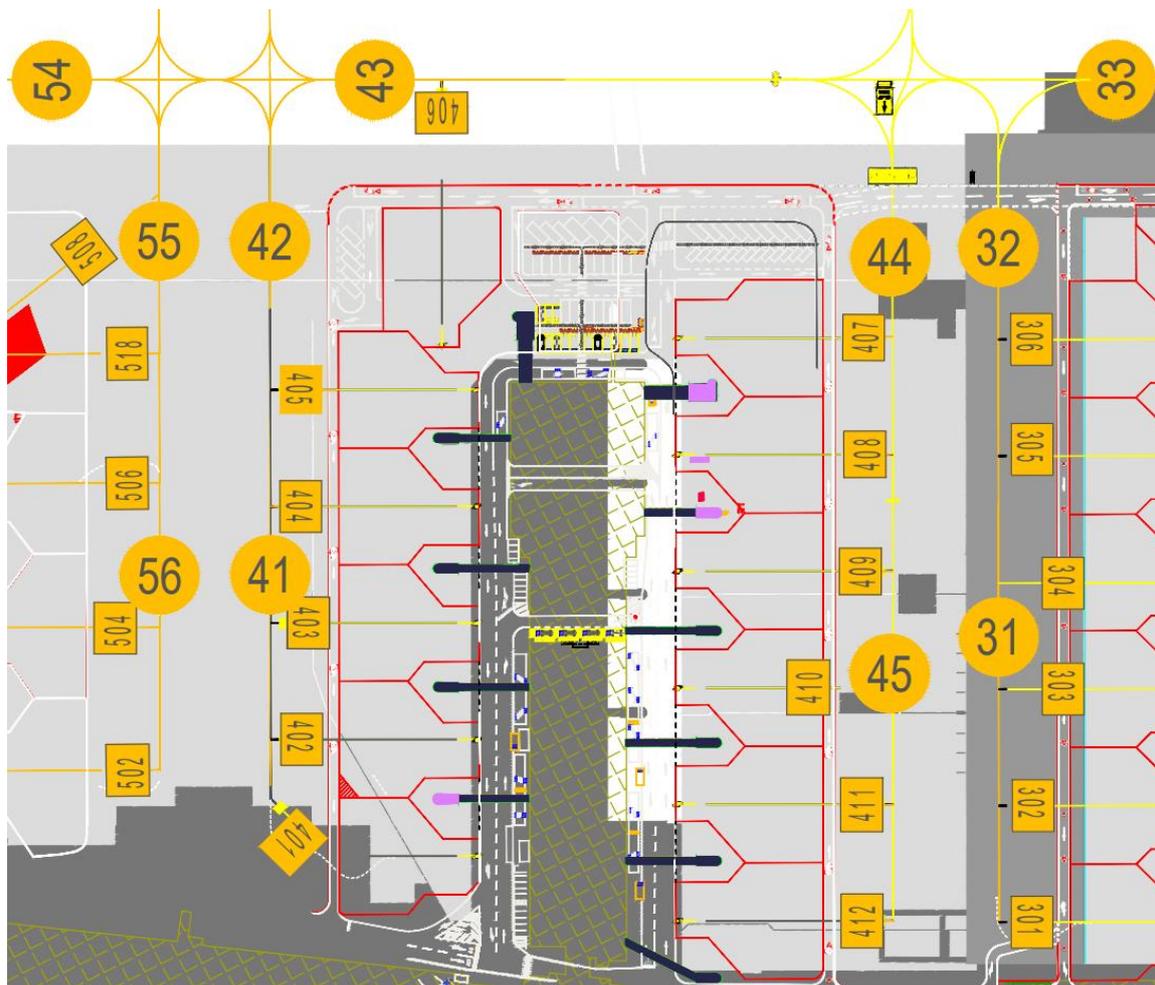


Figura 7. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 400

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 400
401	D→EG→H→NZ	C		
402	D→EG→H→NZ	C		
403	D→EG→H→NZ	C		
404	D→EG→H→NZ	C		
405	D→EG→H→NZ	C		
406	D→EG→H	C		
407	D→EG→H→NG	C		
408	D→EG→H→NG	C		
409	D→EG→H→NG	C		
410	D→EG→H→NG	C		
411	D→EG→H→NG	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	
412	D→EG→H→NG	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	

Tabella 4. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 400

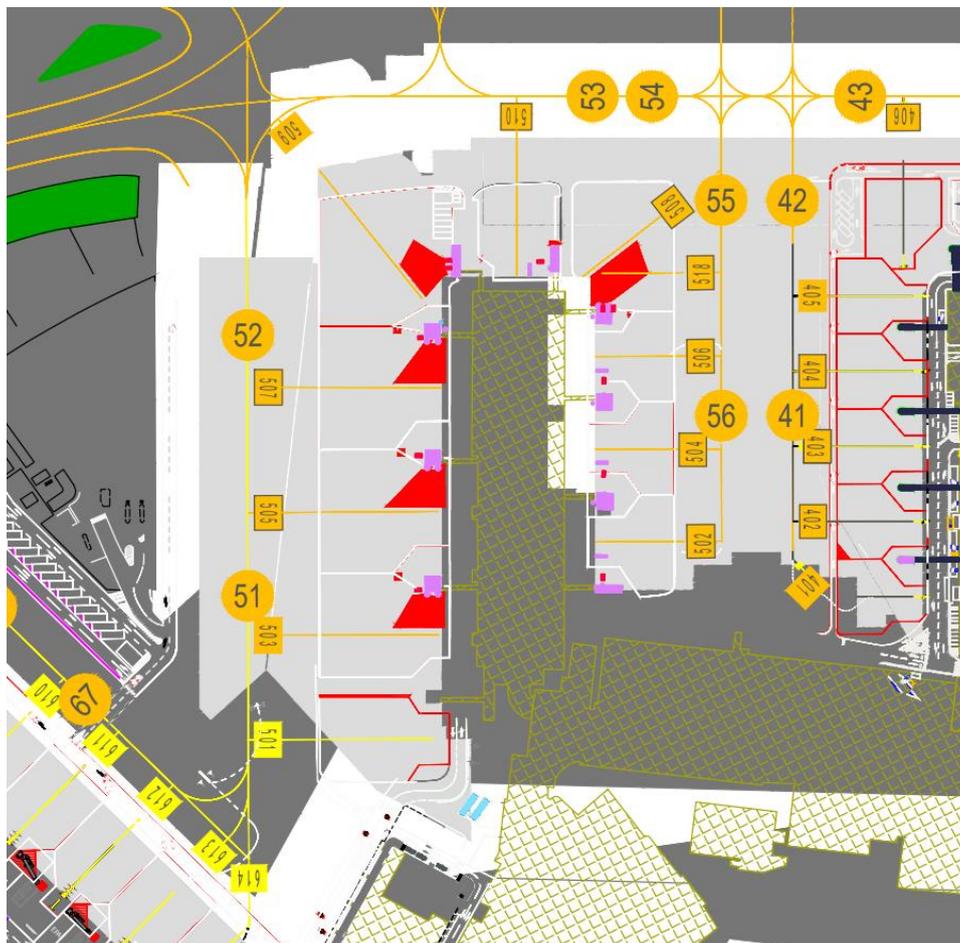


Figura 8. Pista 16L/34R- Arrivi piazzali serie 500

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R Piazzali 500
501	D→CF	C		
502	D→EG→H→NW	C		
503	D→CF	C		
504	D→EG→H→NW	C		
505	D→CF	E		
506	D→EG→H→NW	C		
507	D→CF	E		
508	D→EG→H→NW	E up to A332	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeromobili codice D/E, ingresso con Follow-Me obbligatorio.</li> </ul>	
509	D→CF	E up to A359		
510	D→EG→H	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
518	D→EG→H→NW	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 508 impegnato.</li> </ul>	

Tabella 5. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 500

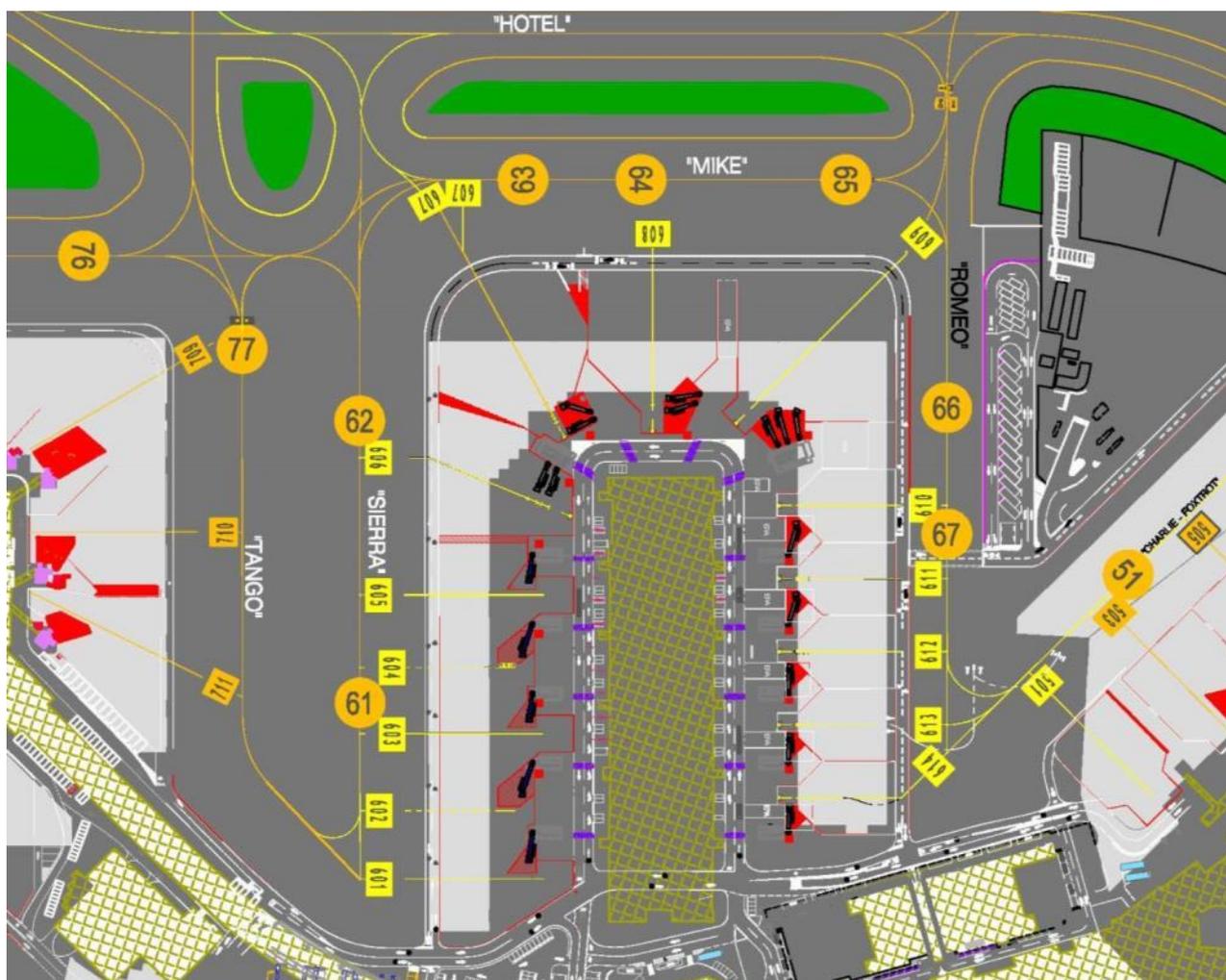


Figura 9. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali serie 600

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 600
601	D→H→S	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
601	D→H→S	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
602	D→H→S	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND</li> <li>Non disponibile quando 601 impegnato da code D/E.</li> </ul>	
603	D→H→S	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
604	D→H→S	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND</li> <li>Non disponibile quando 603 e/o 605 impegnati da code D/E.</li> </ul>	
605	D→H→S	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
605	D→H→S	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
606	D→H→S	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
607	D→H→S→M	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
607	D→H→S→M	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> <li>Durante l'ingresso allo stand 607:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>gli aeromobili su S attendono in corrispondenza dello Start-up point 62, dietro stand 606;</li> <li>gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708 o sullo start-up point 65, dietro stand 609.</li> </ul> </li> </ul>	
608	D→H→R→M	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	

<b>609</b>	D→H→R	E	
<b>609</b>	D→H→R	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante l'ingresso allo stand 609:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 63, dietro stand 607;</li> <li>○ gli aeromobili su R attendono in corrispondenza dello start-up point 67, dietro stand 610.</li> </ul> </li> </ul>
<b>610</b>	D→H→R	C	
<b>611</b>	D→H→R	C	
<b>612</b>	D→H→R	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 613 impegnato da code D/E.</li> </ul>
<b>613</b>	D→H→R D→CF	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>
	D→CF	D/E up to 359	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mezzo di catering non può accedere alla porta anteriore destra.</li> </ul>
<b>614</b>	D →H→R D→CF	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> <li>• Non disponibile quando 613 impegnato da code D/E.</li> </ul>

**Tabella 6. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 600**

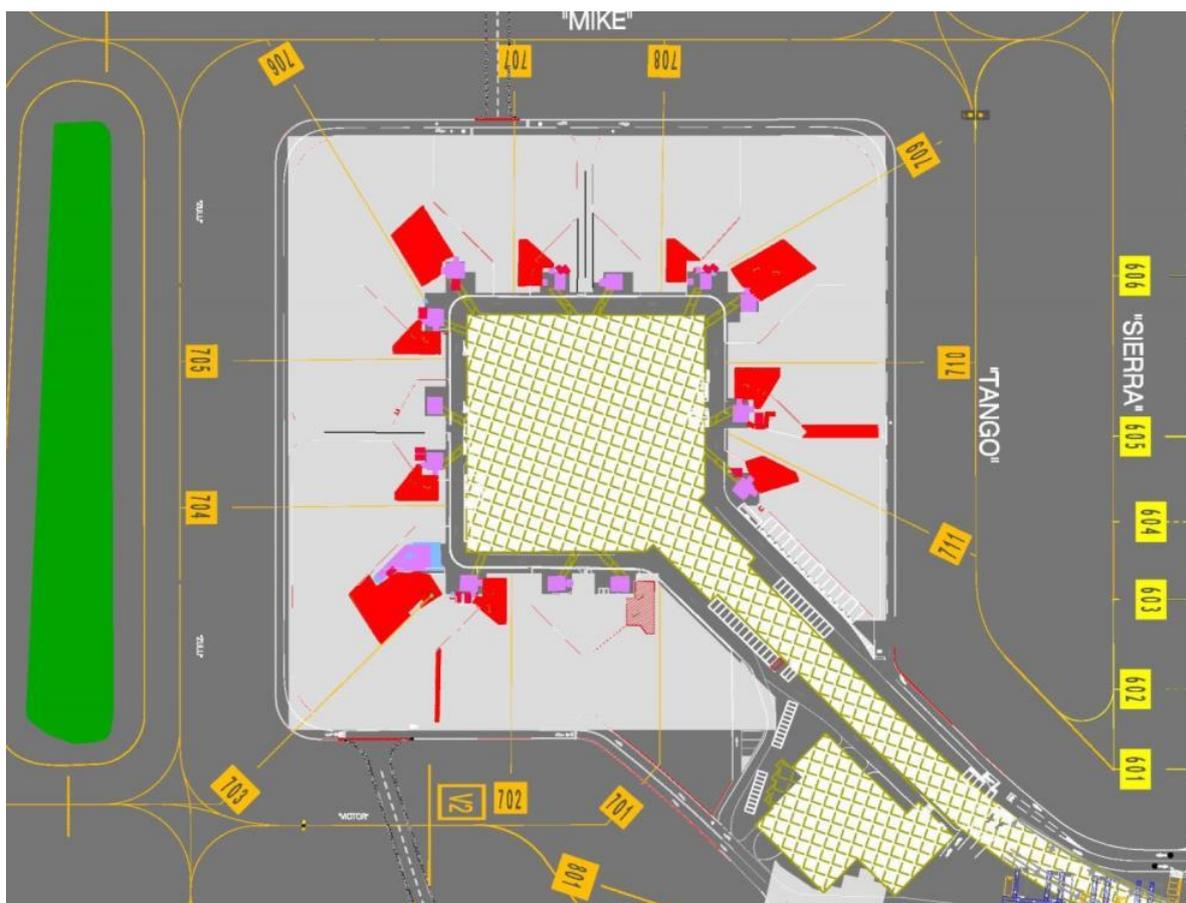


Figura 10. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 700

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R Piazzali 700
701	D→H→S→M→Z→V	E up to A332		
702	D→H→S→M→Z→V	E up to B773		
703	D→H→S→M→Z	E		
703	D→H→A→V	F up to A388	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per CODE F Aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> </ul>	
704 e 705	D→H→S→M→Z	E up to B744ER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
706	D→H→S→M	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
707	D→H→S→M	E up to B744ER		
708	D→H→S→M	E up to B744ER		
709 e 710	D→H→S→M→T	E up to B744ER		
711	D→H→S→M→T	D up to B763ER-W		

Tabella 7. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 700



Figura 11. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 800 (da 801 a 829)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 800
801	D→H→S→M→Z→V→K	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresso con Follow-Me obbligatorio.</li> <li>Non disponibile quando 802 impegnato.</li> </ul>	
802	D→H→S→M→Z→W	E up to B744	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>	
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
803	D→H→S→M→Z→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresso con Follow-Me obbligatorio</li> <li>Non disponibile quando 802 impegnato.</li> </ul>	
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
804	D→H→S→M→Z→W	C		
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
805	D→H→S→M→Z→W	D up to A310		
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
806	D→H→S→M→Z→W	D up to B752		
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
807	D→H→S→M→Z→W	D up to B752		
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
808	D→H→S→M→Z→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 809 impegnato.</li> </ul>	
	D→H→S→M→Z→V→K→W			
809	D→H→S→M→Z→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>	
	D→H→S→M→Z→V→K→W			

810	D→H→S→M→Z→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 809 impegnato.</li> </ul>
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
811	D→H→S→M→Z→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
812	D→H→S→M→Z→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 811 impegnato.</li> </ul>
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
813	D→H→S→M→Z→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
814	D→H→S→M→Z→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
815	D→H→S→M→Z→W	C	
	D→H→S→M→Z→V→K→W		
820	D→H→S→M→Z	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 821 accoglie code F.</li> </ul>
821	D→H→S→M→Z	E	
821	D→H→A→W→Z	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Code F alternato 820-821.</li> <li>Procedura dedicata per code F Aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
822	D→H→S→M→Z	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 823 accoglie code F.</li> </ul>
823	D→H→S→M→Z	E	
823	D→H→A→W→Z	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Code F alternato 822-823.</li> <li>Procedura dedicata per code F Aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
824	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		
825	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		
826	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		
827	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		
828	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		
829	D→H→S→M→Z→Y→K (standard)	C	
	D→H→S→M→Z→W/V→K		

**Tabella 8. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 800 (da 801 a 829)**

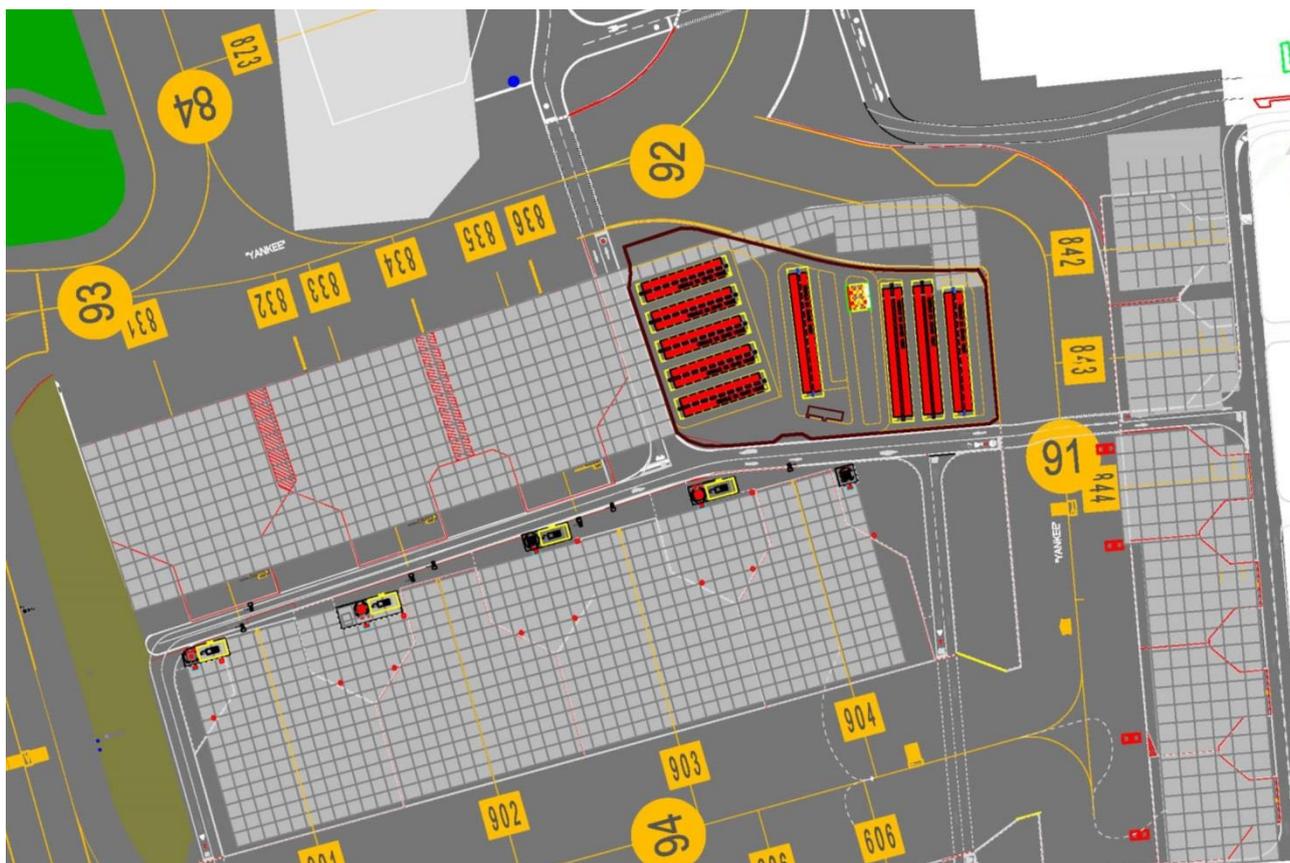


Figura 12. Pista 16L/34R- Arrivi piazzali 800 (da 831 a 845)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R Piazzali 800
831	D→H→S→M→Z→Y	E		
832	D→H→S→M→Z→Y	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 831 impegnato.</li> </ul>	
833	D→H→S→M→Z→Y	E		
834	D→H→S→M→Z→Y	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 833 impegnato.</li> </ul>	
835	D→H→S→M→Z→Y	E		
836	D→H→S→M→Z→Y	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 835 impegnato.</li> </ul>	
Da 842 a 843	D→H→S→M→Z→Y	C	<b>Stand chiusi</b> Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.	
844	D→H→S→M→Z→Y	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
845, 846 e 847	D→H→S→M→Z→Y	C	<b>Stand chiusi.</b> Area non visibile da TWR.	

Tabella 9. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 800

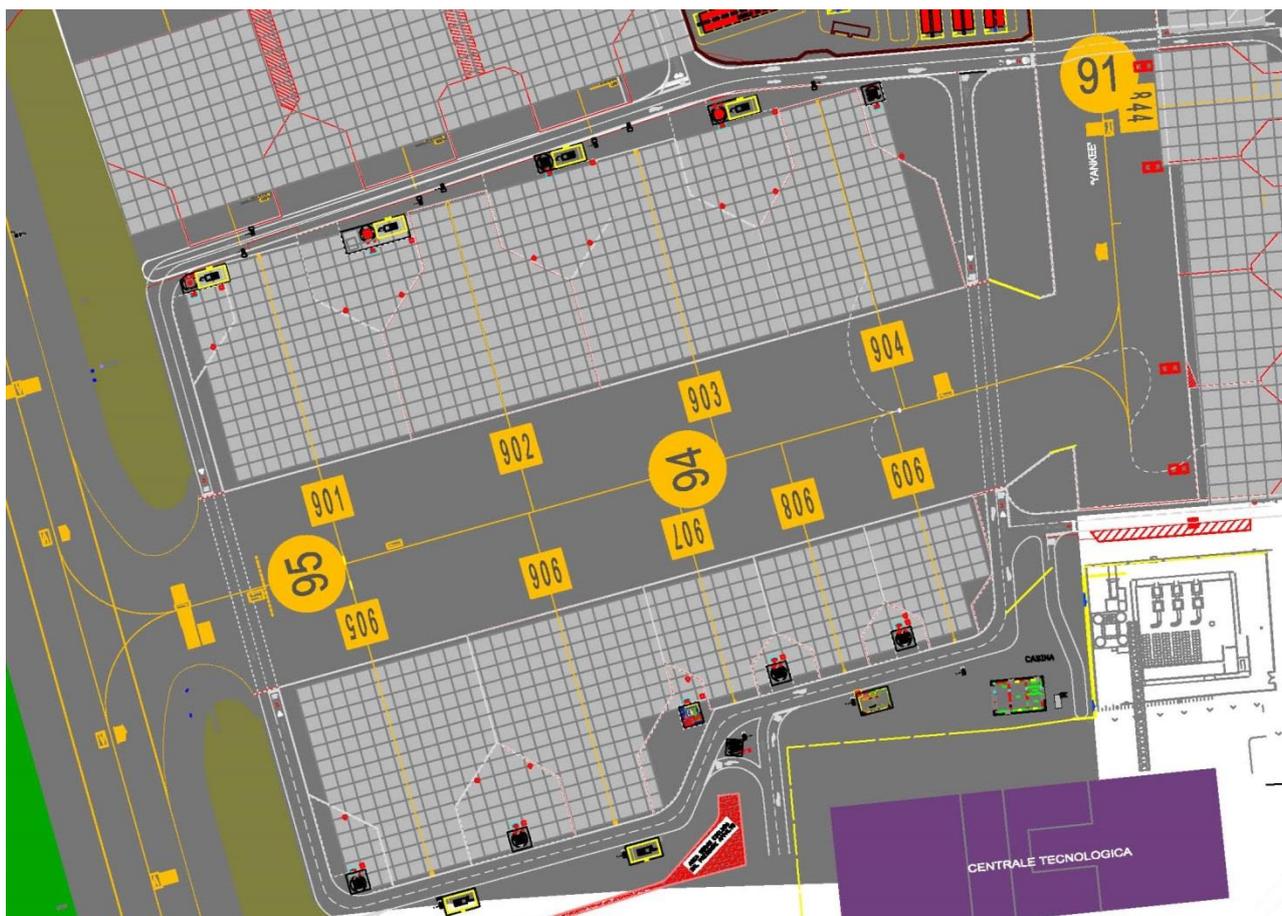


Figura 13. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 900

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16L/34R - Piazzali 900
901	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
902	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
903	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
904	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
905	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
906	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J (solo code C)	E		
907	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J	C		
908	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J	C		
909	D→H→S→M→A→J D→H→S→M→Z→Y→J	C		

Tabella 10. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 900

**Percorsi preferenziali aeromobili in arrivo pista 16R/34L**

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L - Piazzali 100
101	A→H→BT→B→DM→U	E up to 744ER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Limitata code-D quando 102 occupato da code-D.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
102	A→H→BT→B→DM→U	D up to 763ER-W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Prima d'istruire all'ingresso un acft code-D assicurarsi che lo stand 101 non sia occupato da code-E.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
103	A→H→BT→B→DM→U	F up to A124	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Procedura dedicata MdAE_MOV28 per aeromobile AN225.</li> </ul>	
104	A→H→BT→B→DM→U	E up to 744ER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	
105	A→H→BT→B→DM→U	D up to 763ER-W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Non disponibile quando 103 impegnato da code-F.</li> </ul>	

Tabella 11. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 100 (Rif.to Figura 4)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L - Piazzali 200
201	A→H→G→NG→EB	D up to B763		
202	A→H→G→NG→EB	C		
203 e 204	A→H→G→NG→EB	D up to B763		
205	A→H→G→NG→EB	C		
206	A→H→G→NG→EB	D up to B763		
207	A→H→G→NG→EB→EG→EA	C		
208	A→H→G→NG→EB→EG→EA	C up to B739		
209	A→H→G→NG→EB→EG→EA	C up to B739		
210	A→H→G→NG→EB→EG→EA	C up to B739		
221 e 222	A→H→G→EG→EH→EC	C up to B739		
223 e 224	A→H→G→EG→EH→EC	C up to B739	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> </ul>	
Da 225 a 229	A→H→G→EG→EH→EC	C up to B739		
Da 230 a 238	A→H→G→EG→ED→EF	C up to B739		

Tabella 12. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 200 (Rif.to Figura 5)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS
301	A→H→NC	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 412 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>
302	A→H→NC	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 412 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>
303	A→H→NC	C	
304	A→H→NC	C	
305	A→H→NC	C	
306	A→H→NC	C	
307	A→H	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> </ul>
308	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE</li> </ul>
309	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
310	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
311	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
312	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
313	A→H→NH	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NE.</li> </ul>
399	A→H→NE	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>Verifica preventiva da parte della Sicurezza operativa della presenza di aa/mm in piazzola Prova Motori.</li> <li>Ingresso con follow-me da IHP H2 e marshalling in pla.</li> <li>Ingresso con follow-me da IHP EG2 e marshalling in pla.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
314	A→H→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
315	A→H→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> </ul>
316	A→H→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
317	A→H→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
318	A→H→NE	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.</li> <li>L'ingresso è indipendente dai pushback su NH.</li> <li>Non disponibile quando 399 in uso.</li> </ul>
321	A→H→G	C	
322	A→H→G	C	
323	A→H →G	C	

**ARRIVI 16R/34L - Piazzali 300**
**Tabella 13. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 300 (Rif.to Figura 6)**

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L - Piazzali 400
401	A→H→NZ	C		
402	A→H→NZ	C		
403	A→H→NZ	C		
404	A→H→NZ	C		
405	A→H→NZ	C		
406	A→H	C		
407	A→H→NG	C		
408	A→H→NG	C		
409	A→H→NG	C		
410	A→H→NG	C		
411	A→H→NG	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	
412	A→H→NG	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 prima di istruire all'ingresso.</li> </ul>	

Tabella 14. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 400 (Rif.to Figura 7)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L Piazzali 500
502, 504 e 506	A→H→NW	C		
501, 503 e 505	A→H→CF	C		
507	A→H→CF	E		
508	A→H→NW	E up to A332	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeromobili codice D/E, ingresso con Follow-Me obbligatorio.</li> </ul>	
509	A→H	E up to A359		
510	A→H	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
518	A→H→NW	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 508 impegnato.</li> </ul>	

Tabella 15. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 500 (Rif.to Figura 8)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS
601	A→H→S	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
601	A→H→S	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
602	A→H→S	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND. • Non disponibile quando 601 impegnato da code D/E.
603	A→H→S	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
604	A→H→S	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND. • Non disponibile quando 603 e/o 605 impegnati da code D/E.
605	A→H→S	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
605	A→H→S	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
606	A→H→S	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
607	A→H→S	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
607	A→H→S	F	• Durante l'ingresso allo stand 607: ○ gli aeromobili su S attendono in corrispondenza dello start-up point 62, dietro stand 606; ○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708 o sullo start-up point 65, dietro stand 609.
608	A→H→S→M	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
609	A→H→R	E	
609	A→H→R	F	• Durante l'ingresso allo stand 609: ○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 63, dietro stand 607; ○ gli aeromobili su R attendono in corrispondenza dello start-up point 67, dietro stand 610.
610	A→H→R	C	
611	A→H→R	C	
612	A→H→R	C	• Non disponibile quando 613 impegnato da code D/E.
613	A→H→R	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.
613	A→H→CF	D/E up to 359	• Mezzo di catering non può accedere alla porta anteriore destra.
614	A→H→R	C	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND. • Non disponibile quando 613 impegnato da code D/E.

**ARRIVI 16R/34L - Piazzali 600**
**Tabella 16. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 600 (Rif.to Figura 9)**

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS
701	A→V	E up to A332	
702	A→V	E up to B773	
703	A→V	E	
703	A→V	F up to A388	• Procedura dedicata per CODE F Aircraft MdaE_MOV28. • Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.
704 e 705	A→M→Z	E up to B744ER	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.
706	A→M	E	• Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su frequenza GROUND.
Da 707 a 709	A→M	E up to B744ER	
710	A→H→BT→T	E up to B744ER	
711	A→H→BT→T	D up to B763ER-W	

**ARRIVI 16R/34L  
Piazzali 700**
**Tabella 17. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 700 (Rif.to Figura 10)**

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS
801	A→V→K	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresso con FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Non disponibile quando 802 impegnato.</li> </ul>
802	A→W	E up to B744	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	A→V→K→W		
803	A→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresso con FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Non disponibile quando 802 impegnato.</li> </ul>
	A→V→K→W		
804	A→W	C	
	A→V→K→W		
805	A→W	D up to A310	
	A→V→K→W		
806	A→W	D up to B752	
	A→V→K→W		
807	A→W	D up to B752	
	A→V→K→W		
808	A→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non assegnabile quando 809 impegnato.</li> </ul>
	A→V→K→W		
809	A→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	A→V→K→W		
810	A→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non assegnabile quando 809 impegnato.</li> </ul>
	A→V→K→W		
811	A→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	A→V→K→W		
812	A→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non assegnabile quando 811 impegnato.</li> </ul>
	A→V→K→W		
813	A→W	D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da B767 fino a B747 si fermano sull'IHP W2/V2 in attesa di essere trainati al parcheggio, sotto supervisione SAR.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
	A→V→K→W		
814	A→W	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non assegnabile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	A→V→K→W		
815	A→W	C	
	A→V→K→W		
820	A→W→Z	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 821 accoglie code F.</li> </ul>
821	A→W→Z	E	
821	A→W→Z	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Code F alternato 820-821.</li> <li>Procedura dedicata per code F Aircraft MDAE_MOV28.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
822	A→W→Z	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 823 accoglie code F.</li> </ul>
823	A→W→Z	E	
823	A→W→Z	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Code-F alternato 822-823.</li> <li>Procedura dedicata per code F Aircraft MDAE_MOV28.</li> <li>Ingresso con assistenza FOLLOW-ME obbligatorio.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
824	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		

**ARRIVI 16R/34L - Piazzali 800**

825	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		
826	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		
827	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		
828	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		
829	A→Y→K (Standard)	C	
	A→W/V→K		

Tabella 18. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 800 (Rif.to Figura 11)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L Piazzali 800
831	A→Y	E		
832	A→Y	C		
833	A→Y	E		
834	A→Y	C		
835	A→Y	E		
836	A→Y	C		
Da 842 a 843	A→Y	C	<b>Stand CHIUSI.</b> Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.	
844	A→Y	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR. Il pilota deve confermare l'ingresso su freq. GROUND.</li> </ul>	
845, 846 e 847	A→Y	C	<b>Stand CHIUSI.</b> Area non visibile da TWR.	

Tabella 19. Pista 16R/34L - Arrivi piazzali 800 (Rif.to Figura 12)

STAND	ROUTING	ICAO CODE	REMARKS	ARRIVI 16R/34L Piazzali 900
901	A→J	E		
902	A→J	E		
903	A→J	E		
904	A→J	E		
905	A→J	E		
906	A→J	E		
907	A→J	C		
908	A→J	C		
909	A→J	C		

Tabella 20. Pista 16L/34R - Arrivi piazzali 900 (Rif.to Figura 13)

### 13.3. Allegato 3 – Percorsi preferenziali aeromobili in partenza

#### Percorsi preferenziali aeromobili in partenza pista 25

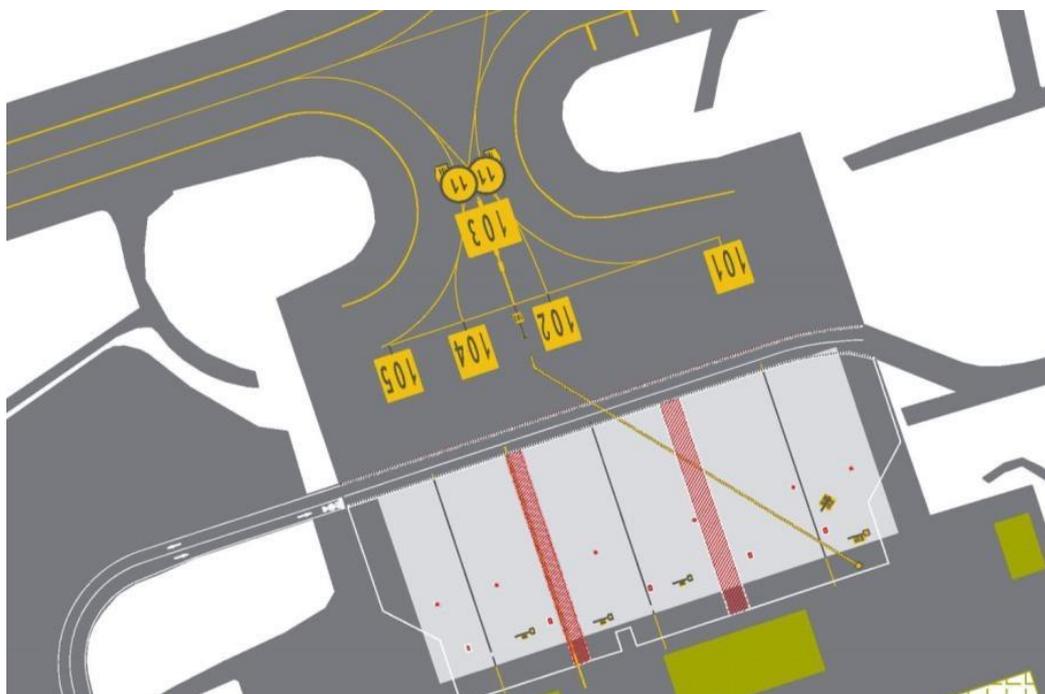


Figura 14. Partenze pista 25 piazzali serie 100

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 100
101	U→DM→B	11 verso D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>	
102	U→DM→B	11 verso D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>	
103	U→DM→B	11 verso D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura dedicata MdaE_MOV28 per aeromobile AN225.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>	
104	U→DM→B	11 verso D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>	
105	U→DM→B	11 verso D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>	

Tabella 21. Pista 25 - Partenze piazzali 100



Figura 15. Pista 25 - Partenze piazzali serie 200

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	
Da 201 a 206	EB→NG→N→B	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>	<b>PARTENZE 25 Piazzali 200</b>
207	EA→EG→G→NG→N→B (standard)	22 verso EG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EA un push-back alla volta.</li> </ul>	
	EA→N→B	21 verso NG contingency		
Da 208 a 210	EA→N→B	21 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EA un push-back alla volta.</li> </ul>	
	EA→G→NG→N→B	22 verso EG contingency		
Da 221 a 238	ED→EH→EG→G→NG→N→B	Self-manoevring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand 223 e 224 non visibili da TWR.</li> </ul>	

Tabella 22. Pista 25 - Partenze piazzali 200

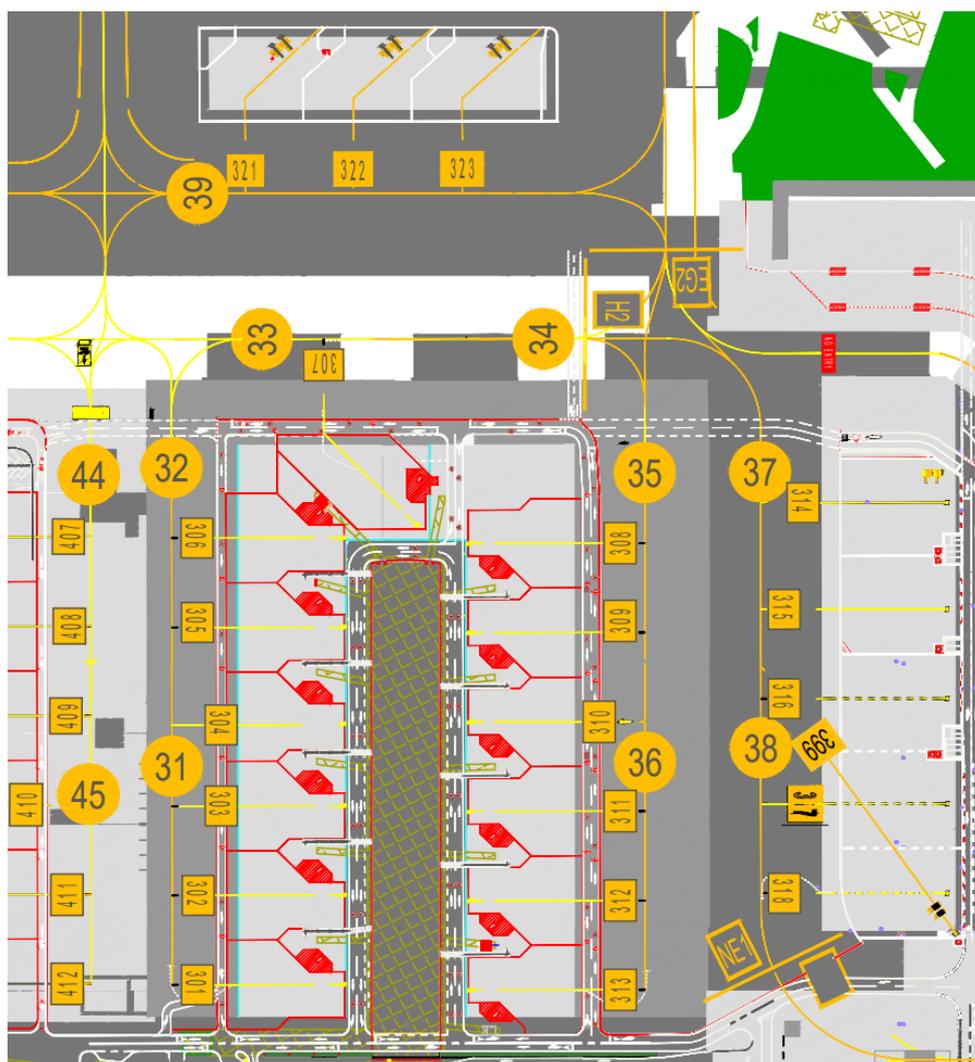


Figura 16. Pista 25 - Partenze piazzali 300

Tabella 23. Pista 25 - Partenze piazzali 300

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 300
301	NC→H→NG→N→B	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand 411 e/o 412 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>	
302	NC→H→NG→N→B	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 411 e/o 412 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
303	NC→H→NG→N→B	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 410 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>304</b>	NC→H→NG→N→B	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 409 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>305</b>	NC→H→NG→N→B	32 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 408 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>306</b>	NC→H→ NG→N→B	32 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 407 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>307</b>	H→NG→N→B	33 prua verso NG  Inibito quando 34 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>308</b>	NH→H→NG→N→B	35 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>309</b>	NH→H→NG→N→B	35 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>310</b>	NH→H→NG→N→B	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>311</b>	NH→H→NG→N→B	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>312</b>	NH→H→NG→N→B	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>313</b>	NH→H→NG→N→B	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>
<b>399</b>	H→NG→N→B	<p>33 prua verso NG</p>  <p>Inibito quando 34 in uso</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta su NE</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• Obbligatoria supervisione SAR per pushback sullo start-up point.</li> <li>• Apron Twy NH interdetta fino al completamento pushback sulla apron twy H.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra da stand 308 a 313 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>314</b>	NE→H→NG→N→B	<p>37 prua verso H</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>315</b>	NE→H→NG→N→B	<p>37 prua verso H</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta push back completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>316</b>	NE→H→NG→N→B	<p>38 prua verso H</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta push back completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>317</b>	NE→H→NG→N→B	<p>38 prua verso H</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>318</b>	NE→H→NG→N→B	<p>38 prua verso H</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta push back completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per uscita in moto dalla piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>321</b>	G→NG→N→B	39 prua verso NG	
<b>322</b>	G→NG→N→B	39 prua verso NG	
<b>323</b>	G→NG→N→B	39 prua verso NG	

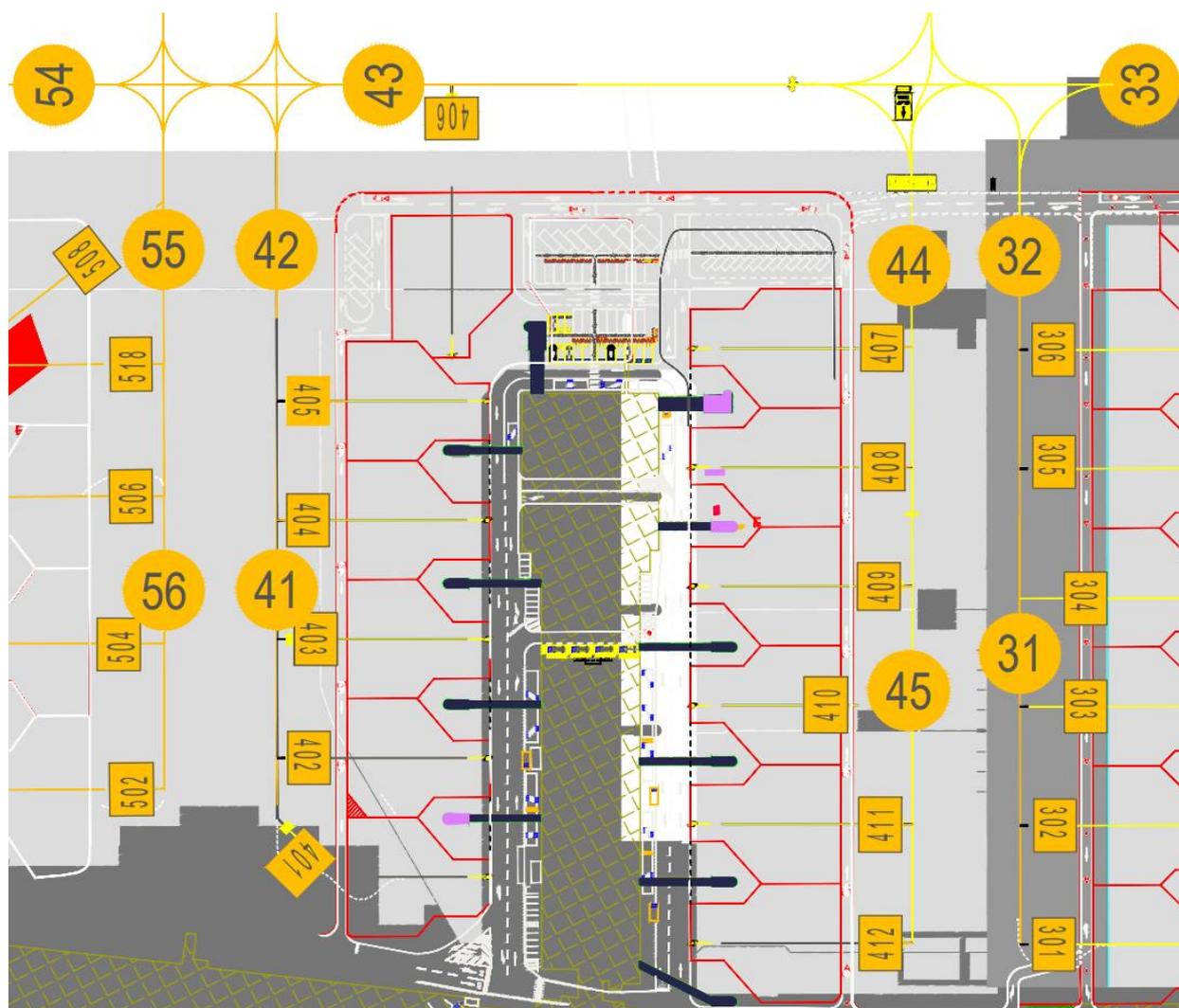


Figura 17. Pista 25 – Partenze piazzali 400

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 Piazzali 400
401	NZ→G/H→P→B	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand 502 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>	
402	NZ→G/H→P→B	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra uscita stand 502 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
403	NZ→G/H→P→B	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 504 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>404</b>	NZ→G/H→P→B	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 506 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>405</b>	NZ→G/H→P→B	42 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 518 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>406</b>	H→P→B	43 verso P 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>407</b>	NG→N→B	44 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 306 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>408</b>	NG→N→B	44 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 305 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>409</b>	NG→N→B	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND. Attendere conclusione manovra di uscita stand 304 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>410</b>	NG→N→B	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola. APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 303 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>411</b>	NG→N→B	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 e/o 302 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>412</b>	NG→N→B	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand 301 e/o 302 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>

**Tabella 24. Pista 25 - Partenze piazzali 400**

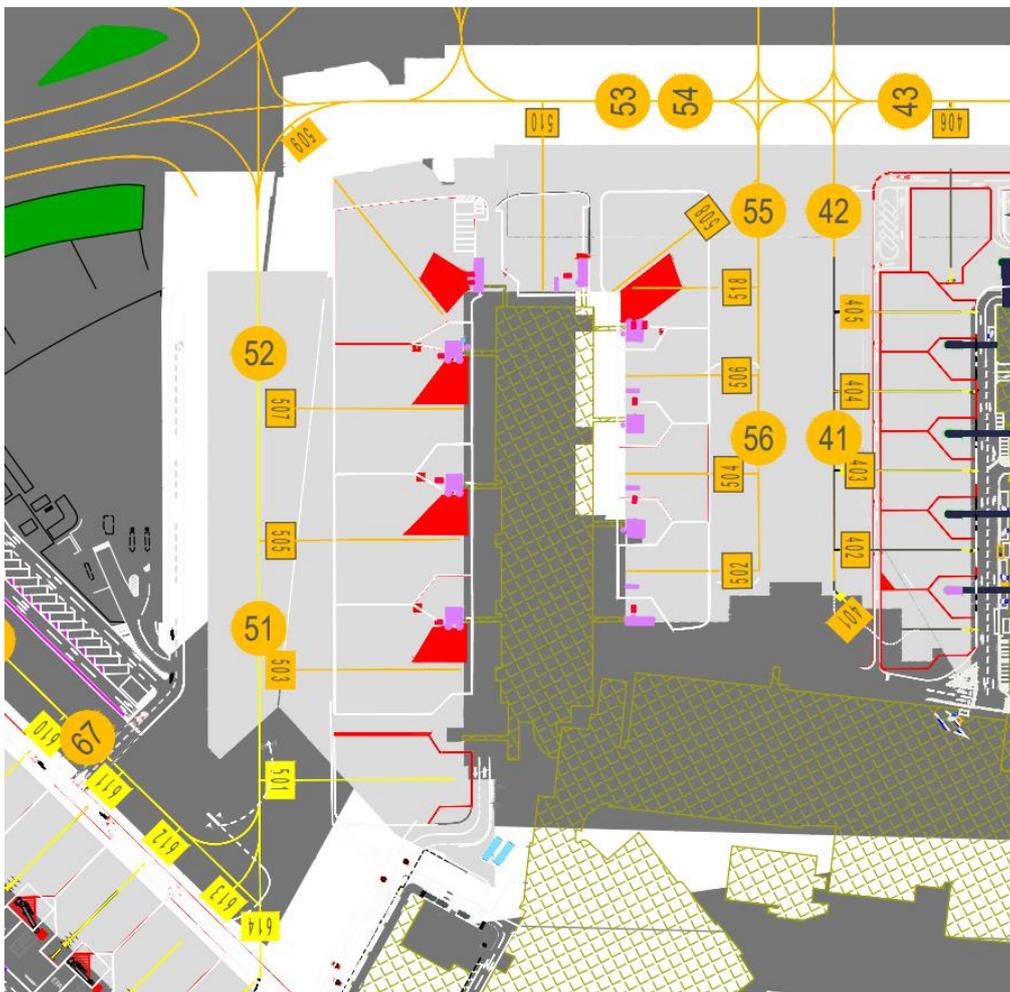


Figura 18. Pista 25 - Partenze piazzali 500

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 500
501	CF→D→P→B	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 614,613,612 prima di istruire all'uscita ed avviare le operazioni di push-back.</li> </ul>	
502	H→NW→G→NG→N→B	54 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 401 e/o 402 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
503	CF→D→P→B	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> </ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra stand 614,613,612 prima di istruire all'uscita ed avviare le operazioni di push-back.</li> </ul>
<b>504</b>	NW→G→NG→N→B	56 verso H  Inibito quando 55 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 403 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	H→NW→G→NG→N→B (per APU inoperativo)	54 verso NG	
<b>505</b>	CF→D→P→B	52 verso P	
<b>506</b>	NW→G→NG→N→B	56 verso H  Inibito quando 55 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 404 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	H→NW→G→NG→N→B (per APU inoperativo)	54 verso NG	
<b>507</b>	CF → D → P → B	52 verso P	
<b>508</b>	NW→G→NG→N→B	55 verso H	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> </ul>
<b>509</b>	CF→D→P→B	52 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: Obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: Piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>510</b>	H→P→B	53 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> </ul>
<b>518</b>	NW→G→NG→N→B	55 verso H  Inibito quando 56 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 405 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>

**Tabella 25. Pista 25 - Partenze piazzali 500**



Figura 19. Pista 25 - Partenze piazzali 600

STAN D	ROUTING	START-UP	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 600
601	S→H→R→B (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 602;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
601	S→H→R→B (code D/E)	62  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT;</li> <li>non istruire al pushback in contemporanea con push back o ingressi da/per pla 711.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
602	S→H→R→B (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 601 impegnato da code D/E.</li> <li>Area non visibile da TWR:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 601 e del 603;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	

<b>603</b>	S→H→R→B (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 602 e del 604;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>603</b>	S→H→R→B (code D/E)	62  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso di aeromobili code D/E sugli stands 601 e del 605;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT;</li> <li>non istruire al push back in contemporanea con push back o ingressi da/per stand 711.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>604</b>	S→H→R→B	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 603 e/o 605 impegnati da code D/E.</li> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 603 e del 605;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>605</b>	S→H→R→B (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 604 e del 606;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>605</b>	S→H→R→B (code D/E)	62  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 603 e del 606;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>606</b>	S→H→R→B	62  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: <ul style="list-style-type: none"> <li>non istruire al pushback fino all'ingresso del 605 e del 607;</li> <li>durante pushback e rullaggio gli altri aeromobili dovranno attendere su H o su BT.</li> </ul> </li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>607</b>	M→S→H→R→B (standard)	63 verso S  Inibito quando 64 e 65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR.</li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
	M→T→B		
<b>607 code F</b>	M→S→H→R→B (code F)	63 verso S  Inibito quando 64 e 65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante l'uscita dallo stand 607: <ul style="list-style-type: none"> <li>gli aeromobili su S attendono in corrispondenza dello start-up point 61, dietro stand 603;</li> <li>non istruire al pushback dagli stands 605, 606, 608, 609, 711, 710, 709;</li> <li>gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708.</li> </ul> </li> <li>Twy BA/BB inibiti durante partenza. Aeromobili attendono su twy B in corrispondenza di IHP B4.</li> </ul>
<b>608</b>	M→R→B (standard)	64 verso R  Inibito quando 63 e 65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR.</li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq. GROUND.</li> </ul>
	M→S→T→B	64 verso S	
<b>609</b>	M→R→B	65 verso R	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq. GROUND.</li> </ul>

		 Inibito quando 63 e 64 in uso	
<b>609 code F</b>	M→R→B (code F)	65 verso R  Inibito quando 63 e 64 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante l'uscita dallo stand 609:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gli aeromobili su R attendono in corrispondenza dello start-up point 67, dietro stand 611;</li> <li>○ non istruire al pushback dagli stands 607, 608, 610, 611;</li> <li>○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708.</li> </ul> </li> </ul>
<b>610</b>	R→B	66 verso B  Inibito quando 67 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>611</b>	R→B	66 verso B  Inibito quando 67 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>612</b>	R→B	67 verso B  Inibito quando 66 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	CF→D→P→B	51 verso P (se istruiti da TWR)	
<b>613</b>	R→B	67 verso B  Inibito quando 66 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611 o 612 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	CF→D→P→B	51 verso P (se istruiti da TWR)	
<b>613 code D/E</b>	CF→D→P→B	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503, 611, 610 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Seguire la segnaletica bianca tratteggiata durante le operazioni di push-back.</li> </ul>
<b>614</b>	R→B	67 verso B  Inibito quando 66 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 612 o 613 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	CF→D→P→B	51 verso P (se istruiti da TWR)	

**Tabella 26. Pista 25 - Partenze piazzali 600**

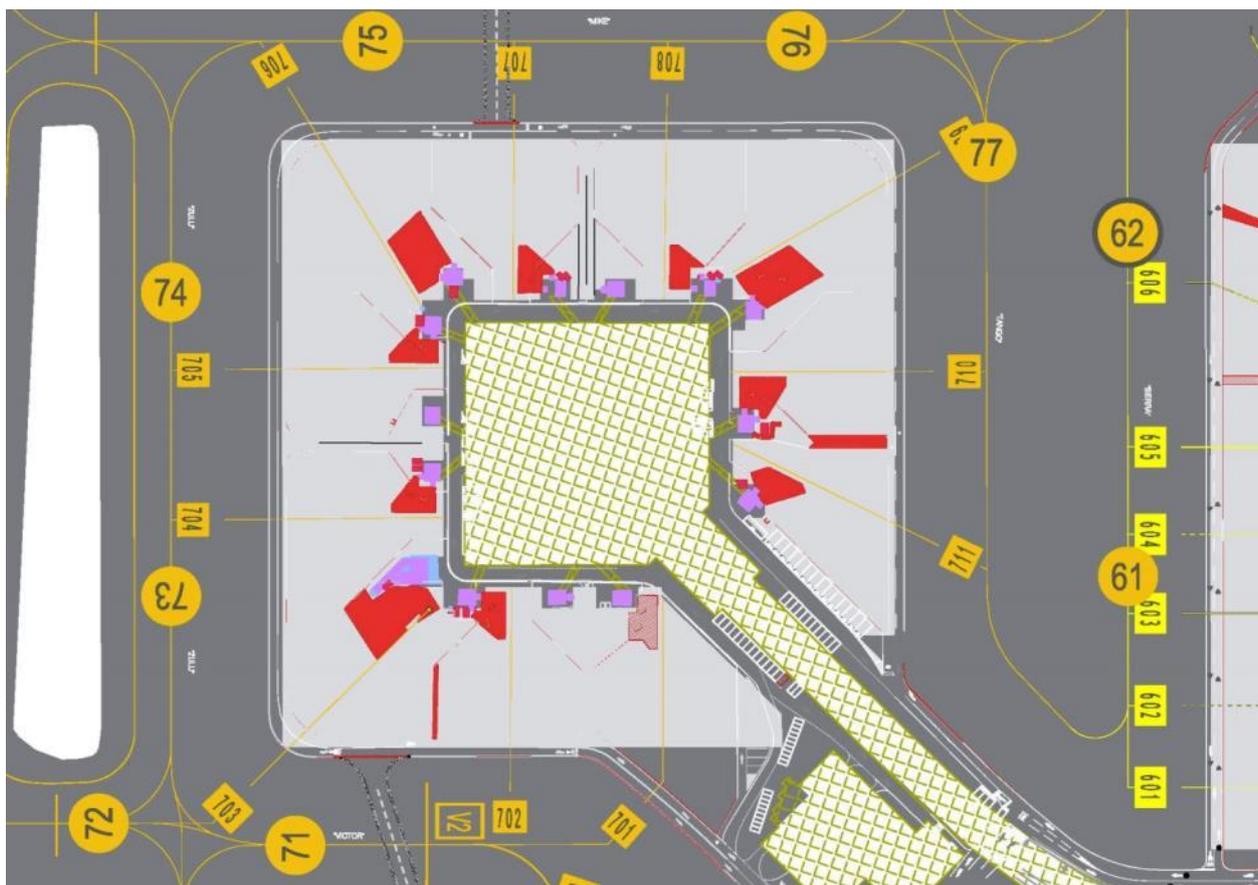


Figura 20. Pista 25 - Partenze piazzali 700

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 700
701 e 702	V→Z→M→T→B	71 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> </ul>	
703	V→Z→M→T→B	71 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
703 code F	V→A→H→BT→B	72 verso A	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per code F aircrafts MdAE_MOV28.</li> <li>Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> <li>Quando code-F è fermo su IHP V1, twy W limitata a code-E.</li> </ul>	
704	Z→M→T→B	73 verso M  Inibito quando 74 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>Area non visibile da TWR.</li> </ul>	
705	Z→M→T→B	74 verso M  Inibito quando 73 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>Area non visibile da TWR.</li> </ul>	
706	Z→M→T→B	74 verso M  Inibito quando 73 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>Area non visibile da TWR.</li> </ul>	

<b>707</b>	M→T→B	75 verso T	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>708</b>	M→T→B	76 verso T	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>709</b>	T→B	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>710</b>	T→B	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>711</b>	T→B	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Non istruire al push back in contemporanea con push back o ingressi da/per stand 601 e 603.</li> </ul>

**Tabella 27. Pista 25 - Partenze piazzali 700**



Figura 21. Pista 25 - Partenza piazzali 800

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 800
801	V→Z→M→T→B	71 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
802	W→Z→M→T→B	88 verso Z per aa/mm classe C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
	W→K→V→Z→M→T→B	 Inibito quando 89 in uso		
803	W→Z→M→T→B	87 verso Z per aa/mm classe D/E	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
	W→K→V→Z→M→T→B	88/89 verso Z		
	W→K→Y→Z→M→T→B	 88 inibito quando 89 in uso. 89 inibito quando 88 in uso.		
Da 804 a 807	W→Z→M→T→B	89 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
	W→K→V→Z→M→T→B	 Inibito quando 88 in uso		
	W→K→Y→Z→M→T→B			

<b>808</b>	W→Z→M→T→B	88/89 verso Z 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 809 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→Z→M→T→B	88 inibito quando 89 in uso.	
	W→K→Y→Z→M→T→B	89 inibito quando 88 in uso.	
<b>809</b>	W→Z→M→T→B	87 verso Z per aa/mm code E 	
<b>810</b>	W→Z→M→T→B	88/89 verso Z 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 809 impegnato.</li> <li>Non disponibile quando 811 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→Z→M→T→B	88 inibito quando 89 in uso.	
	W→K→Y→Z→M→T→B	89 inibito quando 88 in uso.	
<b>811</b>	W→Z→M→T→B	87 verso Z per aa/mm code E 	
<b>812</b>	W→Z→M→T→B	89 verso Z 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 811 impegnato.</li> <li>Non disponibile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→Z→M→T→B	Inibito quando 88 in uso	
	W→K→Y→Z→M→T→B		
<b>813</b>	W→Z→M→T→B	87 verso Z per aa/mm code E 	<ul style="list-style-type: none"> <li>La manovra di push back deve essere eseguita in presenza dell'operatore ISE per il blocco temporaneo del traffico sulla viabilità retrostante stands 806 e 807.</li> </ul>
<b>814</b>	W→Z→M→T→B	89 verso Z 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→Z→M→T→B	Inibito quando 88 in uso	
	W→K→Y→Z→M→T→B		
<b>815</b>	W→Z→M→T→B	89 verso Z 	
	W→K→V→Z→M→T→B	Inibito quando 88 in uso	
	W→K→Y→Z→M→T→B		
<b>820</b>	Z→M→T→B	86 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 821 accoglie code F.</li> </ul>
<b>821</b>	Z→W→A→H→BT→B	85 verso W	
	Z→Y→A→H→BT →B	85 verso Y 84 verso Y	
<b>821 code F</b>	Z→W→A→H→BT→B	85 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per code F aircraft MdAE_MOV28</li> <li>Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> <li>Quando code-F è fermo su IHP W1, twy V limitata a code-E.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy Z.</li> </ul>

<b>822</b>	Z→M→T→B	85 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 823 accoglie code F.</li> </ul>
		85 verso Y	
<b>823</b>	Z→M→T→B	84 verso Y	
		85 verso W	
<b>823 code F</b>	Z→W→A→H→BT→B	84 verso Y	
		85 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per code F aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> <li>Quando code-F è fermo su IHP W1, twy V limitata a code-E.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy Z.</li> </ul>
<b>824</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	81 verso Y	<ul style="list-style-type: none"> <li>La manovra di uscita deve essere eseguita in presenza del personale ISE Sicurezza Operativa.</li> </ul>
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	
<b>825</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	81 verso Y	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	
<b>826</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	81 verso Y	
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	
<b>827</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	
<b>828</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	
<b>829</b>	K→Y→Z→M→T→B (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→Z→M→T→B	82 verso W	

**Tabella 28. Pista 25 - Partenze piazzali 800**

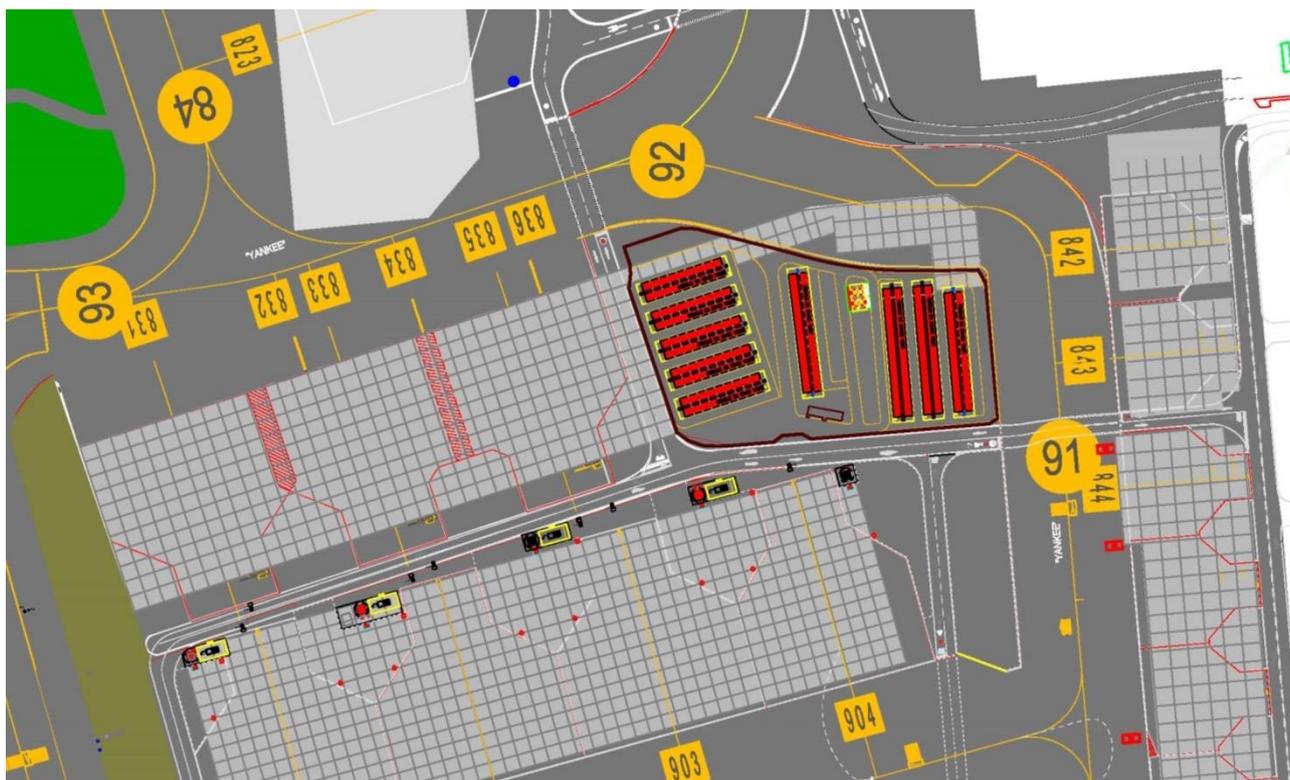


Figura 22. Pista 25 - Partenza piazzali serie 800

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 25 - Piazzali 800
831	Y→A→H→BT→B	93 verso A		
832 e 833	Y→A→H→BT →B	93 verso A		
834	Y→A→H→BT →B	93 verso A		
835	Z→Y→A→H→BT →B	84 verso Y		
836	Y→A→H→BT →B	93 verso A		
842 e 843	Y→Z→M→T→B	92 verso Z	<b>Stand chiusi.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del Y1 o sulla twy Z dietro lo stand 823, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.</li> </ul>	
844	Y→Z→M→T→B	91 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del Y1 o sulla twy Z dietro lo stand 823, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.</li> </ul>	
845, 846 e 847	Y→Z→M→T→B	91 verso Z	<b>Stand chiusi.</b> Area non visibile da TWR.	

Tabella 29. Pista 25 - Partenze piazzali 800

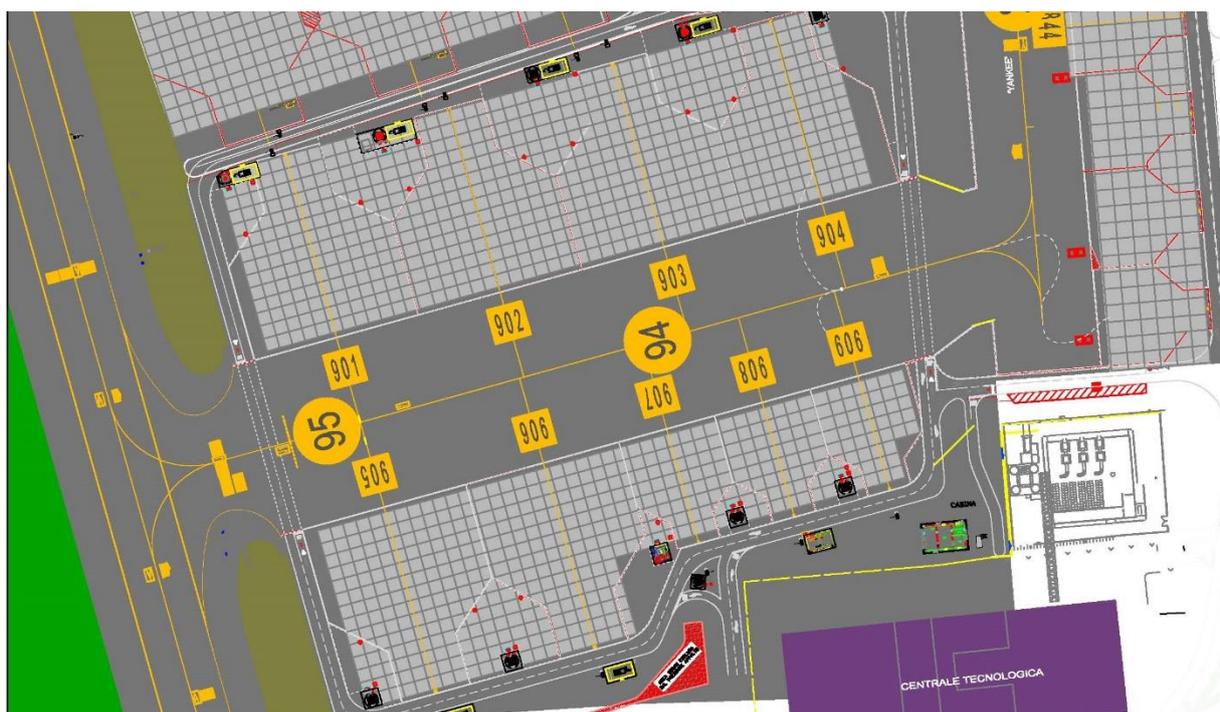


Figura 23. Pista 25 - Partenze piazzali 900

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
901	J→A→H→BT →B	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
902	J→A→H→BT →B	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
903	J→A→H→BT →B	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
904	J→A→H→BT →B	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
905	J→A→H→BT →B	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
906	J→A→H→BT →B	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
907	J→A→H→BT →B	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>

**PARTENZE 25 - Piazzali 900**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
908	J→A→H→BT →B	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>
909	J→A→H→BT →B	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>

**Tabella 30. Pista 25 - Partenze piazzali 900**
**Percorsi preferenziali aeromobili in partenza pista 16R/34L**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
101	U→DM→B→A	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>
102	U→DM→B→A	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>
103	U→DM→B→A	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per code F aircraft.</li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>
103 code F	U→D→H→A (code F)	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> <li>Procedura dedicata MdaE_MOV28 per aeromobile AN225.</li> </ul>
104	U→DM→B→A	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>
105	U→DM→B→A	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta.</li> </ul>

**PARTENZE 16R/34L - Piazzali 100**
**Tabella 31. Pista 16R/34L - Partenze piazzali 100 (Rif.to Figura 14)**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
201	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
202	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
203	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
204	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
205	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
206	EB→NG→N→B→A	23 verso NG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EB un push-back alla volta.</li> </ul>
207	EA→N→B→A	22 verso EG 21 verso NG contingency	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EA un push-back alla volta.</li> </ul>
Da 208 a 210	EA→N→B→A	21 verso NG 22 verso EG contingency	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su twy EA un push-back alla volta.</li> </ul>

**PARTENZE 16R/34L  
Piazzali 200**

Da 221 a 238	ED→EH→EG→G→B→A	Self-manoeuving	• Stand 223 e 224 non visibili da TWR.
--------------	----------------	-----------------	--

Tabella 32. Partenze 16R/34L - Piazzali 200 (Rif.to Figura 15)

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
301	NC→H→NG→G→B→A	31 prua verso NG 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand da 411 e/o 412 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>
302	NC→H→NG→G→B→A	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand da 411 e/o 412 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
303	NC→H→NG→G→B→A	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 410 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
304	NC→H→NG→G→B→A	31 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 409 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
305	NC→H→NG→G→B→A	32 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 408 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
306	NC→H→NG→G→B→A	32 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 407 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
307	H→NG→G→B→A	33 prua verso NG  Inibito quando 34 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>

PARTENZE 16R/34L - Piazzali 300

<b>308</b>	NH→EG→G→B→A	35 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU in operativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>309</b>	NH→EG→G→B→A	35 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>310</b>	NH→EG→G→B→A	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>311</b>	NH→EG→G→B→A	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>312</b>	NH→EG→G→B→A	36 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>313</b>	NH→EG→G→B→A	36 prua verso EG 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> </ul>
<b>399</b>	H→NG→N→B→A	33 prua verso NG  Inibito quando 34 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR: istruire un pushback alla volta su NE</li> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• Obbligatoria supervisione SAR per pushback sullo start-up point.</li> <li>• Apron Twy NH interdetta fino al completamento pushback sulla apron twy H.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra da stand 308 a 313 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>314</b>	NE→EG→G→B→A	37 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> </ul>
<b>315</b>	NE→EG→G→B→A	37 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>

<b>316</b>	NE→EG→G→B→A	38 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>317</b>	NE→EG→G→B→A	38 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il pilota riporta pushback completato sulla frequenza GROUND.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>318</b>	NE→EG→G→B→A	38 prua verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il pilota riporta pushback completato su frequenza GROUND.</li> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per uscita in moto dalla piazzola</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>321</b>	G→B→A	39verso NG	
<b>322</b>	G→B→A	39verso NG	
<b>323</b>	G→B→A	39verso NG	

**Tabella 33. Partenze 16R/34L - Piazzali 300 (Rif.to Figura 16)**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	<b>PARTENZE 16R/34L - Piazzali 400</b>
<b>401</b>	NZ→G→B→A	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: Obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand 502 prima di istruire all'uscita.</li> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>	
<b>402</b>	NZ→G→B→A	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 502 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
<b>403</b>	NZ→G→B→A	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 504 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
<b>404</b>	NZ→G→B→A	41 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 506 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
<b>405</b>	NZ→G→B→A	42 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>Attendere conclusione manovra di uscita stand 518 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
<b>406</b>	H→P→G→B→A	43 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>APU inoperativo: Obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	

407	NG→G→B→A	44 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: Obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 306 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
408	NG→G→B→A	44 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 305 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
409	NG→G→B→A	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq. GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 304 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
410	NG→G→B→A	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 303 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
411	NG→G→B→A	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di uscita stand 301 e/o 302 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
412	NG→G→B→A	45 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra di ingresso e uscita stand 301 e/o 302 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>

**Tabella 34. Partenze 16R/34L - Piazzali 400 (Rif.to Figura 17)**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 16R/34L - Piazzali 500
501	CF→G→B→A	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 614,613,612 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
502	H→NW→G→B→A	54 verso N G	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 401 e/o 402 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
503	CF→G→B→A	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attendere conclusione manovra stand 614,613,612 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
504	NW→G→B→A	56 verso H 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 403 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>	
	H→P→G→B→A (per APU inoperativo)	53 verso P		

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
505	CF→G→B→A	52 verso P	
506	NW→G→B→A	56 verso H  Inibito quando 55 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 404 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	H→P→G→B→A (per APU inoperativo)	53 verso P	
507	CF→G→B→A	52 verso P	
508	NW→G→B→A	55 verso H  Inibito quando 56 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> </ul>
509	CF→G→B→A	52 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola;</li> <li>○ piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul> </li> </ul>
510	H→P→G→B→A	53 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
518	NW→G→B→A	55 verso H  Inibito quando 56 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stand 405 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>

**Tabella 35. Partenze 16R/34L - Piazzali 500 (Rif.to Figura 18)**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
601	S→H→A (code C)	61 (code-C)  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
601	S→H→A (code D/E)	62 (code D/E)  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
602	S→H→A (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 601 impegnato da code D/E.</li> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
603	S→H→A (code C)	61  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
603	S→H→A (code D/E)	62  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
604	S→H→A	61	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 603 e/o 605 impegnati da code D/E.</li> <li>• Area non visibile da TWR.</li> </ul>

**PARTENZE 16R/34L - Piazzali 600**

		 Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>605</b>	S→H→A (code C)	<b>61</b>  Inibito quando 62 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>605</b>	S→H→A (code D/E)	<b>62</b>  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>606</b>	S→H→A	<b>62</b>  Inibito quando 61 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>607</b>	M→S→H→R→B→A (code D/E) M→T→BT→B→A (code D/E)	<b>63 verso S</b>  Inibito quando 64,65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>607 Code F</b>	M→S→H→A M→T→BT→H→A	<b>63 verso S</b>  Inibito quando 64,65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante l'uscita dallo stand 607: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gli aeromobili su S attendono in corrispondenza dello start-up point 61, dietro stand 603;</li> <li>○ non istruire al pushback dagli stands 605, 606,608,609, 711, 710, 709;</li> <li>○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708.</li> </ul> </li> <li>• AA code E se su twy AB code F; AB code E se su AA code F.</li> </ul>
<b>608</b>	M→R→B M→S→H→T→B→A (standard)	<b>64 verso R</b>  Inibito quando 63,65 in uso <b>63 verso S</b>  Inibito quando 64,65 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>609</b>	M→R→B→A	<b>65 verso R</b>  Inibito quando 63,64 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>609 code F</b>	M→R→H→A	<b>65 verso R</b>  Inibito quando 63,64 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante l'uscita dallo stand 609: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gli aeromobili su R attendono in corrispondenza dello start-up point 67, dietro stand 611;</li> <li>○ non istruire al pushback dagli stands 607,608,610, 611;</li> <li>○ gli aeromobili su M attendono in corrispondenza dello start-up point 76, dietro stand 708.</li> </ul> </li> </ul>
<b>610</b>	R→B→A	<b>66 verso B</b>  Inibito quando 67 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
<b>611</b>	R→B→A	<b>66 verso B</b>  Inibito quando 67 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>

<b>612</b>	R→B→A	67 verso B  Inibito quando 66 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
<b>613</b>	CF→D→P→B→A	51 verso P (se istruiti dalla TWR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611 o 612 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>
	R→B→A	67 verso B  Inibito quando 66 in uso	
<b>613 code D/E</b>	CF→D→P→B→A	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 611, 610 prima di istruire all'uscita.</li> <li>• Seguire la segnaletica bianca tratteggiata durante le operazioni di push-back.</li> </ul>
<b>614</b>	CF→D→P→B→A	51 verso P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area non visibile da TWR.</li> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Attendere conclusione manovra stands 501, 503 e 612 o 613 prima di istruire all'uscita.</li> </ul>

**Tabella 36. Partenze 16R/34L - Piazzali 600 (Rif.to Figura 19)**

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	<b>PARTENZE 16R/34L - Piazzali 700</b>
<b>701 e 702</b>	V→A	71 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
<b>703</b>	V→A	72 verso A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>	
<b>703 code F</b>	V→A	72 verso A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria</li> <li>• Procedura dedicata per code F aircrafts MdAE_MOV28.</li> </ul>	
<b>704</b>	Z→V→A (per decolli 34L)	73 verso V  Inibito quando 74 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>• Area non visibile da TWR.</li> </ul>	
	Z→M→A (per decolli 16R)	74 verso M		
<b>705</b>	Z→V→A (per decolli 34L)	74 verso V  Inibito quando 73 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>• Area non visibile da TWR.</li> </ul>	

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
	Z→M→A (per decolli 16R)	74 verso M	
706	Z→M→A (standard)	74 verso M  Inibito quando 73 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND</li> <li>• Area non visibile da TWR.</li> </ul>
	M→A	75 verso A (se istruiti da TWR)	
707	M→A	75 verso A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
708	M→A	76 verso A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
709	T→BT→B→A	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
710	T→BT→B→A	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
711	T→BT→B→A	77 verso M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> <li>• Non istruire al push back in contemporanea con push back o ingressi da/per stand 601 e 603.</li> </ul>

Tabella 37. Partenze 16R/34L - Piazzali 700 (Rif.to Figura 20)

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS
801	V→A	71 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
802	W→A	88 verso Z per aa/mm classe C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
	W→K→V→A	 Inibito quando 89 in uso	
	W→A	87 verso Z aa/mm classe D/E	
803	W→A	88/89 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
	W→K→V→A		
	W→K→Y→A	88 inibito quando 89 in uso. 89 inibito quando 88 in uso.	
	W→A	89 verso Z	

PARTENZE 16R/34L - Piazzali 800

<b>Da 804 a 807</b>	W→K→V→A	 Inibito quando 88 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APU inoperativo: obbligatoria assistenza SAR per messa in moto in piazzola.</li> <li>• APU inoperativo: piloti devono avvisare TWR su freq GROUND.</li> </ul>
	W→K→Y→A		
<b>808</b>	W→A	88/89 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 809 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→A	 88 inibito quando 89 in uso. 89 inibito quando 88 in uso.	
	W→K→Y→A		
<b>809</b>	W→A	87 verso Z per aa/mm code E	
<b>810</b>	W→A	88/89 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 809 impegnato.</li> <li>• Non disponibile quando 811 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→A	 88 inibito quando 89 in uso. 89 inibito quando 88 in uso.	
	W→K→Y→A		
<b>811</b>	W→A	87 verso Z per aa/mm code E	
<b>812</b>	W→A	89 verso Z  Inibito quando 88 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 811 impegnato.</li> <li>• Non disponibile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→A		
	W→K→Y→A		
<b>813</b>	W→A	87 verso Z per aa/mm code C/D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La manovra di push back deve essere eseguita in presenza dell'operatore ISE per il blocco temporaneo del traffico sulla viabilità retrostante stands 806 e 807.</li> </ul>
<b>814</b>	W→A	89 verso Z  Inibito quando 88 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 813 impegnato.</li> </ul>
	W→K→V→A		
	W→K→Y→A		
<b>815</b>	W→A	89 verso Z  Inibito quando 88 in uso	
	W→K→V→A		
	W→K→Y→A		
<b>820</b>	Z→W→A (per decolli 16R)	86 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non disponibile quando 821 accoglie code F.</li> </ul>
	Z→Y→A (per decolli 34L)	84 verso Y	
<b>821</b>	Z→W→A (per decolli 16R)	86 verso W	
	Z→Y→A (per decolli 34L)	84 verso Y	
<b>821 code F</b>	Z→W→A	85 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura dedicata per code F aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>• Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Quando code-F è fermo su IHP W1, twy V limitata a code-E.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
822	Z→W→A (per decolli 16R)	86 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non disponibile quando 823 accoglie code F.</li> </ul>
	Z→Y→A (per decolli 34L)	84 verso Y	
823	Z→W→A (per decolli 16R)	85 verso W	
	Z→Y→A (per decolli 34L)	84 verso Y	
823 code F	Z→W→A	85 verso W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura dedicata per code F aircraft MdAE_MOV28.</li> <li>Operazioni di Push-back con assistenza FOLLOW-ME obbligatoria.</li> <li>Quando code-F è fermo su IHP W1, twy V limitata a code-E.</li> <li>Quando B777-300ER fermo su IHP W2, non istruire al rullaggio Acft code F su twy ZULU.</li> </ul>
824	K→Y→A (standard)	81 verso Y	<ul style="list-style-type: none"> <li>La manovra di uscita deve essere eseguita in presenza de personale ISE Sicurezza Operativa.</li> </ul>
	K→W/V→A	82 verso W	
825	K→Y→A (standard)	81 verso Y	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> </ul>
	K→W/V→A	82 verso W	
826	K→Y→A (standard)	81 verso Y	
	K→W/V→A	82 verso W	
827	K→Y→A (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→A	82 verso W	
828	K→Y→A (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→A	82 verso W	
829	K→Y→A (standard)	83 verso Y	
	K→W/V→A	82 verso W	

Tabella 38. Partenze 16R/34L - Piazzali 800 (Rif.to Figura 21)

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 16R/34L Piazzali 800
831	Y→A	93 verso A		
832 e 833	Y→A	93 verso A		
834	Y→A	93 verso A		
835	Z→Y→A	84 verso Y		
836	Y→A	93 verso A		
842 e 843	Y→A	92 verso Z	<p><b>Stand chiusi.</b> Area non visibile da TWR: le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del Y1 o sulla twy Z dietro lo stand 823, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.</p>	
844	Y→A	91 verso Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area non visibile da TWR: le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del Y1 o sulla twy Z dietro lo stand 823, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.</li> </ul>	
845, 846, 847	Y→A	91 verso Z	<p><b>Stand chiusi.</b> Area non visibile da TWR.</p>	

Tabella 39. Partenze 16R/34L - Piazzali 800 (Rif.to Figura 22)

STAND	ROUTING	START-UP POINT	REMARKS	PARTENZE 16R/34L - Piazzali 900
901	J→A	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
902	J→A	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
903	J→A	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
904	J→A	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
905	J→A	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
906	J→A	95 verso A  Inibito quando 94 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
907	J→A	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
908	J→A	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	
909	J→A	94 verso A  Inibito quando 95 in uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante push-back: operatore che esegue la manovra deve seguire le indicazioni della segnaletica dedicata.</li> <li>Su taxiway JULIETT può essere impartita l'istruzione di una sola manovra di push-back ed accensione motori alla volta.</li> </ul>	

**Tabella 40. Partenze 16R/34L - Piazzali 900 (Rif.to Figura 23)**