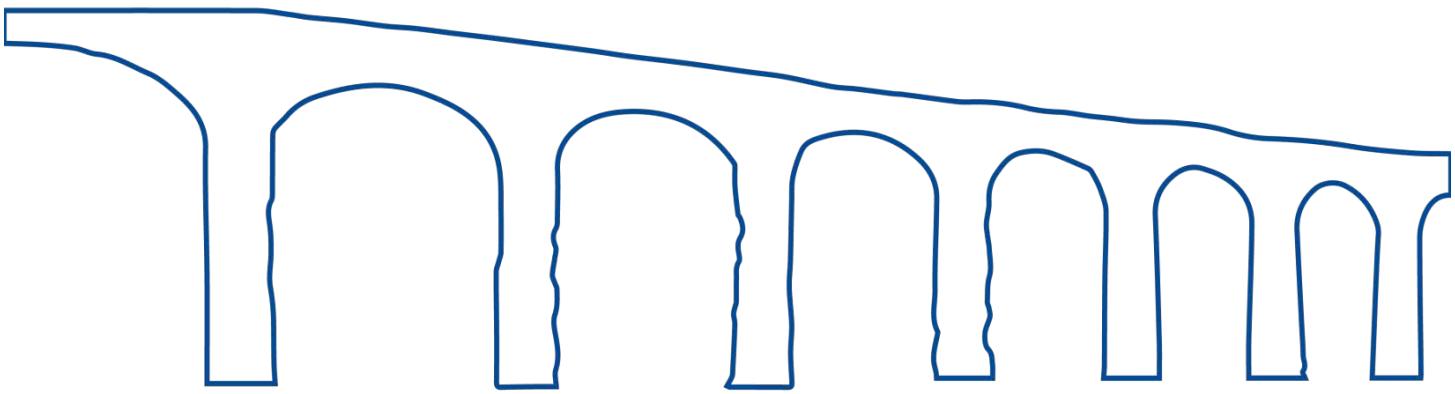
Manuale di Aeroporto

Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE



VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

APPROVAZIONE:

PER APPROVAZIONE	***POST HOLDER AREA MOVIMENTO***	***Paolo Giannobile***
	SAFETY & COMPLIANCE MONITORING MANAGER	***Daniele Occhiato***
Rev. N:	***0***	
Data Emissione	***29/11/2019***	
Data Effettività	***01/01/2020***	

REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
0	29/11/2019	Intero documento	Prima emissione

INDICE

VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE 4
2.1 GENERALITA' 4
2.2 OBBLIGHI IN CAPO AI PROPRIETARI DEI VEICOLI/RIMORCHI 5
2.3 DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI 6
2.4 REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI 12
2.5 ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE 16
2.6 OBBLIGHI DEL CONDUCENTE 22
2.7 LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI 30
2.8 CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO 31

VOLUME 2 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

2.1 GENERALITA'

Ai fini delle prescrizioni del presente documento si intendono per:

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

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

2.2 OBBLIGHI IN CAPO AI PROPRIETARI DEI VEICOLI/RIMORCHI

DISPOSIZIONI GENERALI

2.2.1 Per ottenere il rilascio del permesso di accesso e circolazione alle varie aree regolamentate dell'aeroporto di Ciampino per i veicoli e i rimorchi necessari allo svolgimento delle attività di competenza, qualunque soggetto, sia pubblico che privato, dovrà attenersi a quanto stabilito nella Procedura allegata al Regolamento di Scalo di Ciampino, "Procedura rilascio lasciapassare mezzi" (Allegato 6.2).

2.2.2 Il permesso di accesso aeroportuale in Airside deve essere sempre esposto e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei dei mezzi.

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

2.2.4 Il proprietario del veicolo e/o rimorchio deve garantire che lo stesso sia equipaggiato con le dotazioni previste, riportate all'articolo 2.3.1.

2.2.5 I veicoli/rimorchi privi delle dotazioni previste di cui all'articolo 2.3.1 non sono autorizzati ad accedere e circolare in Airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle dotazioni richieste.

2.2.6 I veicoli/rimorchi di cui all'articolo 2.3.1, autorizzati a circolare anche in landside devono, altresì, essere anche omologati, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.

2.2.7 Il proprietario del veicolo ha l'obbligo di curarne la manutenzione. Il veicolo può essere utilizzato solo se in stato di efficienza.

2.2.8 ENAC e ADR, in ottemperanza al Regolamento UE 139/14 e all'art.705 del Codice della Navigazione, possono riservarsi il diritto di effettuare audit durante i quali possono essere analizzati i documenti relativi alla gestione della manutenzione.

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

2.3 DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI

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

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

REQUISITO →	Permesso di circolazione Airside	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Lue Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Registro OAP-SOC Area di manovra	Sigla numerica	Colore della carrozzeria	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Radio frequenza Torre UHF	Radio portatile Frequenza Ground	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedure Map
Generatore trainato (ASU e GPU)	X		X	X	X	X	X				X												
Loader cargo	X		X	X	X	X	X		X														
Loader catering	X	X	X	X	X	X	X				X												
Macchina spazzatrice	X	X	X	X	X	X	X				X						X						
Nastro bagagli semovente	X		X	X	X	X	X			X													
Nastro bagagli trainato	X		X	X	X	X	X																
Piattaforma elevabile semovente	X		X	X		X	X				X												
Scala semovente	X		X	X	X	X	X			X													
Scala trainata	X		X	X	X	X	X																
Transporter	X		X	X	X	X	X		X														
Rimorchi	X	X	X			X	X	X															
Transporter-Loader	X		X	X	X	X	X		X														
Trattore elettrico	X		X		X	X	X		X														
Trattore diesel	X		X	X	X	X	X		X														
Trattore pushback con barra	X		X	X	X	X	X			/	/												
Trattore pushback senza barra	X		X	X	X	X	X		X														
Veicolo AdR-SOC FOLLOW ME	X	X	X	X	X	X	X		X					X				X	X	X	X	X	X
Veicolo sfalcio	X	X	X	X		X	X		X					X			X				X	X	
Veicolo AdR-AVL	X	X	X	X		X	X		X					X			X		X	X	X	X	X
Veicolo AdR-PAV	X	X	X	X		X	X		X					X			X		X	X	X	X	X
Veicolo AdR-PSO	X	X	X	X		X	X		X			X	X						X	X	X	X	
Veicolo Sgombero neve	X	X	X	X		X	X			X							X						
Veicolo AdR-SMN-SMS	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X
Veicolo ENAC-DA	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X
Veicolo ENAV-Società di servizio	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X

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

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

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

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

IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO E EQUIPAGGIAMENTI OBBLIGATORI

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

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

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

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo;
- il logo ed il numero societario devono essere posto sulle fiancate del mezzo.
- il logo deve avere dimensioni minime di 30 cm di diametro o di lato;
- il carattere utilizzato per rappresentare il numero sociale deve avere un'altezza minima di 5 cm ± 0.5cm;
- il logo ed il numero sociale devono essere realizzati in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del mezzo.

2.3.8 I veicoli che, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi posta sulle fiancate. I pannelli devono raffigurare una bandiera a scacchi di colore rosso e bianco. I pannelli devono essere realizzati con materiale catarifrangente. Le dimensioni dei

pannelli devono essere 45x45 cm. Nei casi in cui il veicolo non presenti una superficie sufficiente a permettere l'apposizione di un pannello di dimensioni 45x45 cm, le dimensioni del pannello potranno essere ridotte fino alla grandezza minima di 15x15 cm. I pannelli di dimensioni inferiori al valore standard di 45x45 cm devono comunque essere congrui alla superficie utile del mezzo e devono essere approvati in occasione della verifica propedeutica al rilascio del permesso di accesso in Airside. I veicoli dotati di pannelli con dimensioni maggiori di 45x45 cm sono ritenuti, comunque, conformi.

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

2.3.10 In merito al colore della carrozzeria, il requisito non cogente: entro il 31/12/2020, saranno definite opportune colorazioni per i mezzi circolanti in area di manovra (esclusi i mezzi di soccorso) suddivise per tipologia di attività svolta.

LUCE OSTACOLO E ALTRI EQUIPAGGIAMENTI LUMINOSI

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

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

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

2.3.12 I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo Tipo C in conformità alla CS ADR-DSN.Q.850 e all' AMC1 ADR.OPS.B.080. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La luce ostacolo Tipo C deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra. Il requisito è esteso ai mezzi già in possesso del permesso di accesso e circolazione in Airside, a partire dal 30/06/2018. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo C. Resta inteso che le specifiche da rispettare sono quelle riportate nelle tabelle Q-1 e Q-2 della CS ADR-DSN.Q.852.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)			Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)	
			Giorno (sopra 500cd/m^2)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m^2)	Notte (sotto 500 cd/m^2)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo C	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	40	40	40cd (b)	400cd	12° (d)	20
(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157 (b) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 10°. (d) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 2.5° (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nel requisito dell'intensità									

2.3.13 I veicoli, laddove previsto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di barra luminosa EASA Tipo D in conformità alla CS ADR-DSN.Q.850 e all' AMC1 ADR.OPS.B.080. La barra luminosa deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La barra luminosa Tipo D deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo D. Resta inteso che le specifiche da rispettare sono quelle riportate nelle tabelle Q-1 e Q-2 della CS ADR-DSN.Q. 852.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)			Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)	
			Giorno (sopra 500cd/m^2)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m^2)	Notte (sotto 500 cd/m^2)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo D	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	200	200	200cd (c)	400cd	N/A (e)	N/A
(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157 (c) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 20°. (e) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 17° (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nella requisito dell'intensità									

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

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

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

APPARATI DI COMUNICAZIONE E LOCALIZZAZIONE

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

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

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

MAPPE

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

2.3.20 I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedure Map in formato A3, pubblicata in AIP AD-2-LIRA 2-3. La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

2.4 REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI

MANUTENZIONE IN APRON:

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

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

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE MEZZI/EQUIPAGGIAMENTI:

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

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

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

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

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

MANUALI DI MANUTENZIONE:

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

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

MAGAZZINO:

2.4.9 Tutti i materiali/parti di ricambio a scorta devono essere ubicati in aree dedicate, nel rispetto delle modalità di conservazione (temperatura, umidità, DGR etc.) previste dalla scheda del materiale/parte di ricambio.

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

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

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

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

2.4.14 Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle parti/materiali di ricambio.

ATTREZZATURE DI MANUTENZIONE O ATTREZZATURE UTILIZZATE:

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

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

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

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

CASSETTE ATTREZZI:

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

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

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

PARTI DI RICAMBIO:

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

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

AMBIENTI DI LAVORO:

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

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

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

PERSONALE ESECUTORE

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

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

2.4.29 Matrice di Competenza: deve essere elaborata una matrice di competenza del personale, tale da dimostrarne complessivamente la competenza in funzione di tutti i mezzi manutenuti da contratti in essere, e per tutte le attività previste dai manuali di manutenzione. È necessario identificare una lista di

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

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

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

REGISTRAZIONI:

2.4.32 Tutte le attività di manutenzione devono essere opportunamente registrate. Tali registrazioni devono essere opportunamente conservate (modalità e tempi) e rese disponibili all'esecutore delle attività di manutenzione.

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

SUBAPPALTO:

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

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

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

2.5 ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE

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

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

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

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

2.5.4 Per il rilascio della abilitazione alle guida in Airside (di seguito denominata ADC) è obbligatorio:

- il possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità.
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale che autorizzi l'accesso in Airside (banda verde, rossa);
- aver effettuato un periodo di formazione teorica e addestramento pratico in area Airside, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza e comprovato da dichiarazione di questi ultimi;
- conoscere, nel caso di abilitazione alla guida in Area di Manovra (ADC di tipo M), la terminologia da impiegare nel contatto radio con la Torre di Controllo secondo quanto riportato nel manuale di radiotelefonia messo a disposizione da ADR;
- aver superato un esame di verifica che deve essere effettuato presso ADR, sulla base del materiale didattico fornito da ADR.

2.5.5 Il conducente, titolare dell'ADC, dovrà sempre portare quest'ultima con sé insieme alla patente di guida, in corso di validità, ed esibirla agli organi competenti, qualora richiesto, quando si troverà alla guida di un veicolo nell'area Airside.

2.5.6 L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida, che resta l'unico documento valido, ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche del guidatore e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre.

2.5.7 Il conducente, titolare di ADC, è tenuto a notificare immediatamente ad ADR l'eventuale rinnovo, scadenza o ritiro della patente di guida.

FORMAZIONE PER L'ABILITAZIONE

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

2.5.9 La formazione è distinta in formazione teorica e addestramento pratico. La formazione teorica consiste nell'illustrazione delle norme contenute nel presente Documento e illustrate nel Manuale di Aeroporto a coloro che dovranno sostenere l'esame. La formazione teorica deve essere effettuata da formatori debitamente addestrati e qualificati da ADR, ADR mette a disposizione il proprio personale per effettuare la formazione ADC e, su richiesta della società, svolge attività di qualificazione ai formatori. A tutti i formatori qualificati, ADR garantisce, inoltre, l'invio del materiale didattico aggiornato e, se necessario, un recurrent training a seguito di revisioni significative delle regole di circolazione in area Airside o aggiornamenti normativi.

2.5.10 I formatori saranno abilitati da ADR solo per società con più di 50 dipendenti abilitati all'accesso in Airside (tessere verdi/rosse).

2.5.11 L'addestramento pratico consiste nel condurre un mezzo nelle aree per le quali si intende conseguire l'ADC. L'addestramento pratico alla guida dovrà essere effettuato da personale che deve avere:

- almeno 1 anno di esperienza di guida per l'ADC di tipo A;
- almeno 3 anni di esperienza di guida per l'ADC di tipo M.

2.5.12 La formazione/addestramento dovranno essere registrati in apposito documento nel quale sia chiaramente identificabile il formatore, nome e cognome del personale formato/addestrato e data di esecuzione e completamento della formazione/addestramento. Evidenza dell'effettuazione del corso dovrà inoltre essere custodita a cura e responsabilità dell'azienda/Ente/amministrazione.

2.5.13 ENAC e ADR possono riservarsi il diritto di effettuare audit, inspections e controlli periodici durante i quali, oltre alla verifica della documentazione di formazione, possono essere svolte interviste agli operatori per verificare l'assimilazione delle nozioni apprese in sede di formazione teorica.

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

2.5.15 In relazione alle due tipologie di abilitazione alla guida in area Airside che possono essere conseguite sullo Scalo di Ciampino, la tabella che segue riporta le sezioni del Manuale "Guida in Airside", messo a disposizione da ADR, che l'operatore deve apprendere al fine del superamento dell'esame di abilitazione alla guida.

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

ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.16 Chiunque intenda ottenere l'abilitazione alla guida di tipo A, dovrà:

a. svolgere un periodo di formazione teorica della durata di 2 ore ed un addestramento pratico nelle aree interessate, della durata di almeno 4 ore, entrambi a cura della società di appartenenza.
b. Svolgere un periodo di addestramento pratico. Durante l'addestramento pratico il personale dovrà portare con sé attestazione della avvenuta richiesta di ammissione all'esame; la società che non abbia personale abilitato per effettuare in proprio l'addestramento pratico, potrà rivolgersi ad ADR che lo effettuerà a titolo oneroso.
c. Superare una prova teorica, sulla base del materiale didattico predisposto da ADR e pubblicato sul sito Aeroporti di Roma all'indirizzo https://www.adr.it/corso-teorico-di-abilitazione-alla-guida.

2.5.17 Il mancato superamento della prova teorica comporta che debbano trascorrere almeno due settimane prima che il candidato possa ripetere la prova stessa e, in caso di ulteriore esito negativo, il candidato dovrà ripetere l'iter formativo teorico e ripresentare la domanda.

2.5.18 L'organizzazione e supervisione delle sessioni d'esame è affidata alla funzione ADR OPR-SCZ-ACO Tesseramento.

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

2.5.20 Per ogni attività amministrativa relativa all'ADC (rilascio, rinnovo, duplicazione per furto, smarrimento o deterioramento, remissione per variazione dell'attestato di competenza) sarà dovuto ad ADR un corrispettivo determinato dalla stessa ADR e indicato nello specifico tariffario pubblicato sul sito https://www.adr.it/corso-teorico-di-abilitazione-alla-guida.

2.5.21 Per potere far sostenere la prova teorica ad un proprio dipendente o collaboratore, la società interessata dovrà presentare per lo stesso apposita richiesta di ammissione alla seduta d'esame prescelta, indicando i dati anagrafici del candidato, il permesso di accesso nelle aree aeroportuali da questi posseduto ed i dati della patente di guida, allegando le relative fotocopie; contestualmente, dovrà provvedere al pagamento del corrispettivo previsto, secondo lo specifico tariffario pubblicato sul sito https://www.adr.it/corso-teorico-di-abilitazione-alla-guida e secondo le modalità ivi indicate.

2.5.22 Prima della seduta d'esame la società richiedente dovrà presentare ad ADR-OPR-SCZ-ACO Tesseramento l'attestazione dell'avvenuta formazione teorica e addestramento pratico, sottoscritta anche dall'operatore abilitato alla guida che ha effettuato l'addestramento. La documentazione è disponibile in formato elettronico sul sito https://www.adr.it/corso-teorico-di-abilitazione-alla-guida.

2.5.23 La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nel Manuale "Guida in Airside" (sezione Apron); la prova si intende superata se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame.

2.5.24 Le prove si svolgono nel corso di sedute che si tengono settimanalmente, secondo un calendario predisposto da ADR e presso le sedi indicate nel sito https://www.adr.it/corso-teorico-di-abilitazione-alla-guida, salvo la possibilità di istituire sedute straordinarie per particolari esigenze operative richieste espressamente dalla società di appartenenza dei candidati e che ADR si riserva di valutare di volta in volta.

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

2.5.26 Tutti coloro i quali, esclusivamente per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbiano la necessità di guidare veicoli all'interno dell'area Airside dell'aeroporto G.B. Pastine di Roma Ciampino (utilizzo occasionale) e non siano in possesso di ADC, dovranno essere scortati da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione potrà trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

2.5.27 Coloro per i quali viene richiesto un permesso di accesso aeroportuale "Visitatore", come definito dalla "Procedura per il rilascio dei Permessi di Accesso Aeroportuali", potranno condurre veicoli con a fianco personale abilitato da almeno un anno, ovvero, al seguito di un mezzo della Sicurezza Operativa ADR.

2.5.28 Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che dovrà accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili dovrà comunque essere sempre scortato dagli

Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, dovrà essere esclusivamente scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, forze dell'ordine e coloro che sono direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

2.5.29 In conformità a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, ai soggetti pubblici si applicano le stesse regole esposte nella presente sessione. Il rilascio dell'ADC, sarà, in deroga a quanto sancito negli articoli precedenti, a titolo non oneroso e avverrà tramite la competente struttura di ADR.

ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

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

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

2.5.31 Potranno essere abilitati a condurre veicoli nell'Area di Manovra coloro i quali, oltre al possesso dell'ADC di tipo A, ottemperano ai seguenti requisiti:

a. appartengono ad una delle società o enti che operano con continuità nell'Area di Manovra: ADR (Sicurezza Operativa, SMS e Manutenzione), ENAV, società che effettuano attività di manutenzione agli apparati di assistenza al volo, VV.F. ed ENAC, salvo eventuali deroghe espressamente autorizzate da ADR;
b. hanno svolto, a cura dell'ente/società di appartenenza, un periodo di addestramento pratico nelle aree interessate di almeno 400 ore. Il periodo di addestramento è completato da un corso teorico e una prova pratica, a cura di ADR, della durata di otto ore, propedeutici a sostenere l'esame, di cui alla successiva lettera d., sulla base del programma contenuto nel Manuale predisposto da ADR (Volume 2 e 3);
c. hanno presentato ad ADR, l'apposita richiesta di abilitazione alla guida in Area di Manovra (disponibile sul sito www.adr.it) allegando la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento;
d. hanno superato un esame teorico. La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nel Manuale Volume 2 (sezione Area di Manovra) e Volume 3 (sezione Radiotelefonia). La prova si intende superata se il candidato risponde correttamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame.

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

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

2.5.34 Per l'abilitazione di tipo M sussiste l'obbligo di specifico 'recurrent training' durante il terzo anno.

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

VALIDITÀ DELLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE

2.5.36 L'abilitazione alla guida in Airside ha una validità di cinque anni, ma è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade).

2.5.37 Nel caso di interruzione della guida in Airside e/o di interruzione del rapporto di lavoro superiore a 6 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il recurrent training sugli argomenti dell'ADC.

2.5.38 Se il periodo di interruzione del rapporto di lavoro supera i 12 mesi, dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida in Airside, incluso l'esame.

2.5.39 È responsabilità della società richiedente l'abilitazione alla guida in Airside verificare e certificare la durata dell'interruzione del rapporto di lavoro e, se necessario, provvedere ad eventuali recurrent training o alla ripetizione del normale iter di rilascio.

2.5.40 Qualora si fosse in possesso dell'ADC di tipo M e non vi fosse più necessità di guidare in area di manovra, sarà responsabilità della società di appartenenza riconsegnare l'abilitazione. Verrà ristampata un'abilitazione di tipo A, mantenendo la stessa scadenza di quella di tipo M.

RINNOVO ALLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA

2.5.41 Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Airside, la Società richiedente dovrà:

a. consegnare una copia fronte/retro della patente di guida in corso di validità del titolare;
b. certificare, con le modalità indicate da ADR, l'effettuazione dello specifico corso teorico di 4h con le modalità del primo rilascio;
c. certificare, con le modalità indicate da ADR, l'effettivo utilizzo di mezzi all'interno delle aree aeroportuali nel periodo dei 5 anni; o l'effettuazione di addestramento pratico, come per il primo rilascio, qualora sia trascorso un periodo superiore a 180gg durante il quale il titolare non abbia condotto mezzi in area Airside;
d. superare l'esame teorico con le stesse modalità per il primo rilascio.

2.6 OBBLIGHI DEL CONDUCENTE

La presente sezione stabilisce le regole principali di circolazione in Airside, la cui conoscenza tra l'altro è fondamentale al fine di ottenere l'abilitazione alla guida in Airside ADC, ed è rivolto a tutti coloro i quali debbano mettersi alla guida di un veicolo in area Airside.
Il presente documento non descrive la tipologia di segnaletica orizzontale e verticale dello scalo e le definizioni delle aree. Tali definizioni sono contenute nei volumi obbligatori di formazione. È obbligo delle Società pubbliche e private che operano all'interno dell'Airside addestrare i conducenti secondo quanto stabilito alla sessione abilitazione alla guida del presente documento.
È fatto obbligo a tutti coloro che guidano nell'area Airside di attenersi scrupolosamente a quanto prescritto nella presente sezione.

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

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

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

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

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

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

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

- I freni e gli altri sistemi di arresto;
- le ruote/pneumatici;
- luci anteriori, posteriori e d'ingombro;
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergicristallo/i;
- gli specchietti retrovisori;
- la presenza di carburante sufficiente;
- l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo;
- l'efficienza dei dispositivi di bloccaggio dei carichi ove presenti;
- la presenza e la validità del permesso di accesso in Airside.

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

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

2.6.10 I veicoli devono essere muniti di permesso di accesso aeroportuale in Airside che deve essere sempre esposto sul veicolo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6.19 È vietato circolare con le portiere aperte.

2.6.20 I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia, fatto salvo i casi in cui il mezzo non ne sia dotato per le funzioni di omologazione.

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

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

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

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

CIRCOLAZIONE SULLA VIA PERIMETRALE

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

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

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

DISTANZE DI SICUREZZA

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

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

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

SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

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

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

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

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

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

che sono in condizioni di intervento, con luce lampeggiante gialla accesa.
I veicoli sopra riportati hanno l'obbligo di mantenere la separazione con il traffico aeromobili e il contatto con la Torre di Controllo.

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

PRECEDENZE

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

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

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

2.6.38 Il conducente, qualora fosse assente la segnaletica del Codice della strada e ove possibile, deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati nella seguente tabella:

TIPO DI MEZZO
A. Mezzi di rifornimento aeromobili[1]
B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo[2]
C. Attrezzatture per la movimentazione dei bagagli, posta e merci[3]

[1] Mezzo pesante per traporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).
[2] Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).
[3] Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

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

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

LIMITI DI VELOCITÀ

2.6.41 In area Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

È vietato superare il limite di velocità consentito.

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

2.6.42 I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati.

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

2.6.44 La velocità, fermi restando i limiti, non dovrà mai essere superiore a quanto ritenuto ragionevole e prudente, in rapporto alle condizioni di traffico e meteorologiche esistenti in quel momento. Nessuna esigenza di carattere operativo può legittimare il superamento dei limiti di velocità indicati.

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

TRASPORTO DI CARICHI E TRAINI

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

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

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

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

2.6.50 In condizioni di carico, è possibile trainare:

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

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

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

VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE

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

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

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

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

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

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

AVARIA RADIO

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

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

2.7 LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI

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

2.7.2 L'autoveicolare fronte terminal di Aviazione Generale è dedicata esclusivamente al passaggio dei mezzi destinati all'assistenza dei passeggeri per le operazioni di imbarco e sbarco. Tale autoveicolare è contraddistinta dalla segnaletica orizzontale "solo

2.8 CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO

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

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

2.8.2 Punti dell'Airside Driving Certificate

1) Le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno una dotazione iniziale di cinque punti;

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

Infrazione commessa	Punti decurtati
Mancata precedenza agli aeromobili, anche se trainati	3
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra privi di abilitazione	3
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra con mezzo non abilitato	3
Superamento dei limiti di velocità previsti in area airside	1
Mancato rispetto della segnaletica veicolare	1
Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti	1
Mancato rispetto degli altri obblighi del conducente	1
Mancato rispetto di altri divieti per il conducente	1

3) all'esaurimento dei punti in dotazione, l'abilitazione verrà revocata e potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.

4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui al precedente punto 2, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o provochi un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revocherà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso; al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.

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

a. Personale ispettivo dell'ENAC;

b. Polizia di Stato;

c. Comando Compagnia Carabinieri;

d. Guardia di Finanza;

e. Personale ADR-OAP-SOC Sicurezza Operativa.

CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.8.4 Il personale di ADR/SOC Sicurezza Operativa che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione contesta la violazione del presente documento.

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

- Contesta la violazione delle regole riportate nel presente documento;
- Invia la versione elettronica della contestazione al Post Holder Area di Movimento;
- Trasmette il verbale di contestazione ad ENAC.

2.8.6 Il personale ispettivo dell'ENAC che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione:

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

PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL'ADC

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

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

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

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

APPLICAZIONE DELLA SANZIONE AMMINISTRATIVA

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

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

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