




Tipo di documento: Manuale guida in Airside

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

Edizione 1 - revisione 0


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



	Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA		
	INDICE		Edizione 1 - Rev.0
			25/03/2022

Indice

1	INTRODUZIONE / SCOPO	5
1.1.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	6
1.2.	PROCESSO SANZIONATORIO	6
1.3.	GLOSSARIO DEI TERMINI	8
1.4.	LAY-OUT AEROPORTUALE	10
1.5.	MEZZI IN USO PRESSO GLI SCALI DI FCO E CIA:	11
2	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	15
1.1.	REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE	15
1.2.	CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON ADC - A	15
1.3.	FORMAZIONE ED ESAME	16
1.4.	VALIDITÀ DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA	16
1.5.	RECURRENT TRAINING ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON	17
1.6.	ESTENSIONE ADC AD ALTRO SCALO	18
1.7.	FORMATORI ADC/A.D.E.	18
1.8.	ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA	18
1.9.	ENTI PUBBLICI E DI STATO	19
3	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	20
1.1.	LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI (LPM)	20
1.2.	AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI IN AIRSIDE (ACA)	20
1.3.	IMMATRICOLAZIONE STRADALE	22
1.4.	POLIZZA ASSICURATIVA RCT	22
1.5.	DISPOSITIVO OBU (ON BOARD UNIT) ESCLUSIVAMENTE PER FCO	22
1.6.	DISPOSITIVI DI ARRESTO FIAMMA	22
1.7.	ESTINTORE	22
1.8.	LOGO AZIENDALE, NUMERO SOCIALE, TARGHETTA IDENTIFICATIVA CON LOGO CE	22
1.9.	PANNELLI CON BANDIERA A SCACCHI	22
1.10.	ELEMENTI CATARIFRANGENTI	22
1.11.	LUCI OSTACOLO	23
1.12.	LAMPEGGIANTE UNECE	23
1.13.	SIRENA	23
1.14.	SIGLA NUMERICA	23
1.15.	COLORE DELLA CARROZZERIA (CONSPICUOUS COLOR)	23
1.16.	LUCE OSTACOLO EASA TYPE C	23
1.17.	BARRA LUMINOSA EASA TYPE D	23
1.18.	TRASPONDER A-SMGCS	23
1.19.	RADIO FREQUENZA TORRE UHF	24
1.20.	RADIO PORTATILE FREQUENZA 'GROUND'	24
1.21.	TELEFONO CELLULARE	24
1.22.	CARTINA PIAZZALI (SOLTANTO PER FIUMICINO)	24
1.23.	GRID MAP AEROPORTUALE	24
1.24.	LOW VISIBILITY PROCEDURE MAP	24

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INDICE		Edizione 1 - Rev.0
			25/03/2022

4	REGOLE DEL CONDUCENTE	25
1.1.	STRADA PERIMETRALE E SOTTOPASSO	26
1.2.	DISTANZE DI SICUREZZA	27
1.3.	VEICOLI ALTI O ELEVABILI	28
1.4.	VERIFICA DEL MEZZO.....	28
1.5.	SEGNALAZIONE PERDITE DI IDROCARBURI	29
1.6.	VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE	29
2.1.	SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE.....	29
1.7.	PRECEDENZE	30
1.8.	LIMITI DI VELOCITÀ	31
1.9.	DIVIETI GENERALI.....	32
1.10.	OBBLIGHI GENERALI.....	32
1.11.	SOSTA E FERMATA.....	33
5	VIABILITA' VEICOLARE	35
5.1.	SEGNALETICA ORIZZONTALE	35
5.2.	SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON.....	40
5.3.	APRON E VIE DI RULLAGGIO	40
5.3.1.	VIA DI RULLAGGIO SUL PIAZZALE (APRON TAXIWAY)	40
5.3.2.	VIA DI ACCESSO ALLE PIAZZOLE (AIRCRAFT STAND TAXILANE).....	40
5.4.	SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO	45
5.5.	SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI.....	46
5.6.	APRON BORDER LINE.....	46
5.7.	LA SEGNALETICA VERTICALE	49
5.8.	REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI	50
5.9.	CIRCOLAZIONE IN BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.....	51
5.9.1.	PROCEDURE PER LA BASSA VISIBILITÀ	51
5.9.2.	FORTE VENTO E/O RAFFICHE	52
5.9.3.	PIOGGE INTENSE.....	53
5.9.4.	NEVE, GHIACCIO E GRANDINE	53
5.10.	PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA	53
5.11.	SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORMIMENTO CARBURANTE	54
5.12.	MERCI PERICOLOSE (DANGEROUS GOODS)	56


	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.1	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

Cross Reference reg. EU 139/14 ADR.OR.D.017

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

Cross Reference reg. (UE) N. 923/2012

SERA.3210 Diritto di Precedenza	4	ii) B) fatte salve le disposizioni di cui al punto iii) la separazione minima tra veicoli e aeromobile in rullaggio è specificata dal fornitore di servizi di navigazione aerea (ANSP) e approvata dall'autorità competente tenendo conto degli ausili disponibili;	Cap.5 Cap 6.7
		iv) A) i veicoli e i veicoli che trainano aeromobili devono dare la precedenza agli aeromobili in fase di atterraggio, decollo, rullaggio o che vengono trainati;	Cap.5 Cap. 6.7.1 punto 4
		iv) B) i veicoli danno la precedenza ad altri veicoli che trainano aeromobili;	Cap.5
SERA.8015 Autorizzazioni del controllo di traffico aereo	a)	a) 1) Le autorizzazioni devono essere emesse esclusivamente per rendere spedito e separare il traffico aereo e devono basarsi sulle condizioni di traffico conosciute che incidono sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili. Tali condizioni di traffico includono non solo gli aeromobili in volo e sull'area di manovra sui quali viene esercitato il controllo, ma anche qualsiasi traffico di veicoli o altri ostacoli non installati permanentemente nell'area di manovra utilizzata.	Cap.5 Cap 8.1

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.1
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

1 INTRODUZIONE / SCOPO

Il presente documento non ha valore dispositivo e costituisce parte integrante della formazione teorica per il conseguimento dell'abilitazione alla guida in area di Apron.

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

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

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

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

AIRSIDE DRIVING CERTIFICATE - ADC di tipo A (Apron)

FIUMICINO




CIAMPINO



abilita alla guida:

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.1
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

ADC di tipo M (Area di Manovra)

FIUMICINO



CIAMPINO



abilita alla guida anche in Area di Manovra.

1.1. Normativa di riferimento

La *circolazione* in Airside è disciplinata da:

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


1.2. Processo sanzionatorio

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

- 1) le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno in dotazione **cinque** punti;
- 2) Per ogni infrazione saranno decurtati dei punti, in particolare:


Infrazione commessa – scalo di Ciampino	Punti
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra privi di abilitazione	5
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra con mezzo non abilitato	5
Mancata precedenza agli aeromobili, anche se trainati	3
Fumo durante la guida	3
Utilizzo del telefono cellulare durante la guida	2
Superamento dei limiti di velocità previsti in area airside	2
Mancato rispetto della segnaletica veicolare	1
Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti	1
Mancato rispetto degli obblighi del conducente ¹	1
Mancato rispetto dei divieti per il conducente ¹	1

(1) nel caso in cui i punti decurtabili per l'infrazione non siano esplicitati nella tabella

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.2
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

Infrazione commessa – scalo di Fiumicino	punti
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 <u>airside</u>	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 degli 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 questo caso, il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non potrà essere erogato da Istruttori qualificati o A.D.E. (Airside Driving Expert) esterni ad ADR.
- 4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o sia la causa di un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revocherà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso. Al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati o A.D.E. esterni ad ADR.
- 5) In caso di guida con ADC scaduta da un periodo inferiore o uguale a 60 gg, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 60 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati o A.D.E. esterni ad ADR.
- 6) In caso di guida con ADC scaduta da più di 60 gg, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 120 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati o A.D.E. esterni ad ADR.
- 7) In caso di guida senza aver mai conseguito l'ADC (ad esclusione della guida durante l'addestramento pratico previsto per il conseguimento dell'ADC, sempre sotto la supervisione di un A.D.E.), questa potrà essere conseguita, con le modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 365 gg dalla data di accertamento della violazione. In tale circostanza il corso di formazione teorico e pratico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati o A.D.E. esterni ad ADR.

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.3	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

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

- a. personale ispettivo dell'ENAC – Direzione Aeroportuale Lazio;
- b. Polizia di Stato
- c. Comando Compagnia Carabinieri
- d. Guardia di Finanza
- e. Personale della Sicurezza Operativa ADR

1.3. Glossario dei termini

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

Merci Pericolose (Dangerous goods) Articoli o sostanze in grado di arrecare rischi alla salute delle

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.3	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

persone, alla sicurezza del volo, alla proprietà o all'ambiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Veicoli tutte le macchine, di qualsiasi specie, circolanti in Airside, con conducente (automezzi e/o attrezzature semoventi a motore comprensivi di tutti i mezzi speciali in uso per le operazioni di assistenza agli aeromobili e rifornimento).

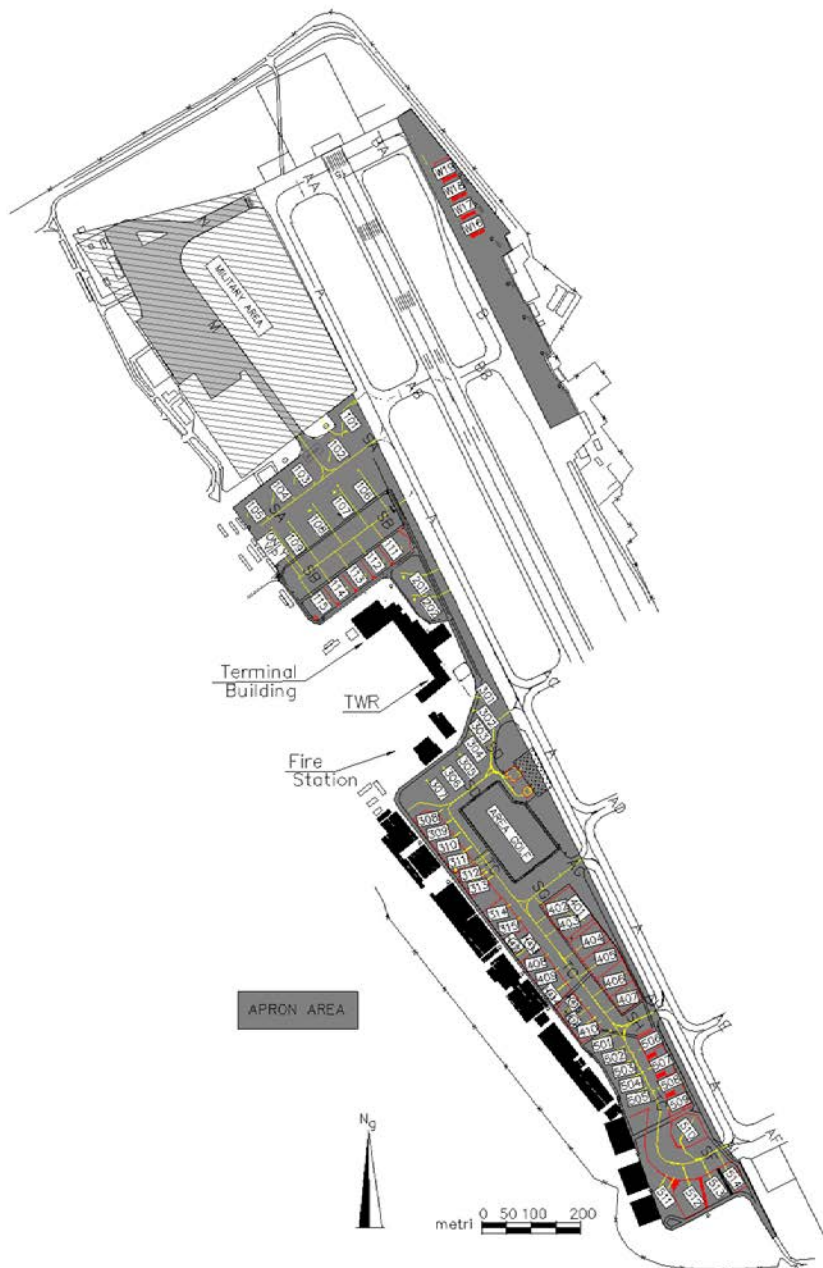
1.4. Lay-out aeroportuale


FIUMICINO:

Le informazioni aggiornate relative alla viabilità aeroportuale ed ai principali cantieri presenti in airside sono disponibili tramite la 'cartina piazzali', allegata al Manuale di Aeroporto di Fiumicino (E-15-DDS Allegato 2 - Cartina Piazzali)

CIAMPINO:

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








	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.5
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

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

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


In Airside possono circolare:

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

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

	<p>Automezzo di servizio Sicurezza Operativa ADR</p>	<p>Veicolo dell'ente Sicurezza Operativa ADR, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi</p> <p><u>Caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u></p>
	<p>Bus interpista passeggeri</p>	<p>Veicolo per il trasporto dei passeggeri. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando pieno di passeggeri. Non è dotato di apparato radio per la comunicazione con TWR.</p>
	<p>Automezzo di servizio Operativo ADR</p>	<p>Veicolo ADR, non dotato di apparato radio per contatto con TWR.</p> <p><u>Se abilitato in area di manovra, è caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u></p>
	<p>Trattore</p>	<p>Mezzo utilizzato per il traino carrelli bagagli in aeroporto. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Nastro Bagaglio</p>	<p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico bagagli dalle stive degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Push back</p>	<p>Mezzo utilizzato per il traino/spinta degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>

	<p>Scala Passeggeri</p>	<p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Elevatore disabili/Ambulift</p>	<p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri a ridotta mobilità dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Mezzo catering</p>	<p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico vettovaglie di bordo dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Main deck loader</p>	<p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<p>Trasporter loader</p>	<p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	INTRODUZIONE / SCOPO	CAPITOLO 1	paragrafo 1.5
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022





	Lavatory Service	Mezzo utilizzato per il carico di acqua sugli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Ground Power Unit	Mezzo utilizzato per il fornire energia elettrica agli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	De-Icer	Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sghiacciamento dell'aeromobile in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle strutture dell'aeromobile. Non ha contatto con TWR
	Mezzi Sgombra neve	Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sgombrò neve dalle superfici pavimentate in Airside nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle infrastrutture stesse. Obbligo di collegamento radio con TWR

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 1.1
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. Requisiti obbligatori per la guida in airside

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

Chi non sia in possesso di ADC, per poter condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside degli Aeroporti di Roma – Fiumicino e/o Ciampino deve essere scortato da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione può trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

In Area di Manovra, il mezzo che segue la scorta deve mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattare telefonicamente lo scortante.

1.2. Conseguimento dell'abilitazione alla guida in apron ADC - A

Per il rilascio dell'ADC -A è necessario:

- il possesso di idonea patente di guida in corso di validità di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate. Per i veicoli non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B. È responsabilità della Società/Ente di appartenenza e di chi conduce il mezzo, di verificare l'idonea categoria della patente di guida civile. Il datore di lavoro deve assicurare una formazione teorica e pratica, specifica per le tipologie di mezzi utilizzati, deve inoltre garantire l'archiviazione delle evidenze di tale formazione e, all'occorrenza, renderle disponibili ad ADR con le modalità indicate all'atto della richiesta di abilitazione alla guida.
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale TIA (Tesserino Ingresso Aeroportuale) che autorizzi l'accesso in Airside con banda verde o rossa (soltanto per Fiumicino, anche azzurro 4);
- aver effettuato la formazione teorica (che ha una validità di TRE mesi dal momento del rilascio dell'Attestato) e successivamente un corso di formazione pratico e un assessment finale, previsti per la specifica abilitazione alla guida, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza;
- Il corso di formazione pratico e l'assessment dovranno essere svolti da un Airside Driving Expert (A.D.E.) della Società di appartenenza o del Gruppo ADR
- aver superato un esame teorico in presenza, presso gli uffici Tesseramento ADR

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 1.3
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

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

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

1.3. Formazione ed esame


- a. **FORMAZIONE TEORICA INIZIALE:** La formazione teorica iniziale consiste nella partecipazione ad un corso dedicato, allineato alle norme contenute nel Manuale di Aeroporto e successivo superamento di un test di fine corso.
- b. **FORMAZIONE PRATICA CON ASSESSMENT FINALE** L'addestramento pratico alla guida, consiste nella conduzione di un mezzo, nelle aree per le quali si intende conseguire l'ADC, svolta in affiancamento e sotto la supervisione di un soggetto che abbia la qualifica di A.D.E (Airside Driving Expert) appartenente alla stessa società o al Gruppo ADR. I requisiti per la formazione (iniziale e ricorrente), sono riportati nel Manuale di aeroporto, Parte B, SEZIONE 3. L'addestramento pratico iniziale deve avere una durata minima di 4 ore a Fiumicino e 2 ore a Ciampino ed è seguito da un assessment strutturato per verificare che il candidato abbia acquisito le seguenti abilità:
 - corretto orientamento in Airside;
 - corretta osservazione e riconoscimento di obblighi e divieti;
 - consapevolezza dei principali rischi connessi alla guida in Airside.
- c. **ESAME TEORICO IN PRESENZA:** L'esame teorico consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nella formazione teorica iniziale e nel presente volume. L'esame si intende superato se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti, nei venticinque minuti di tempo a disposizione.

In caso di superamento del test teorico, in candidato dovrà ritirare l'ADC entro un periodo massimo di 30 giorni dalla data del superamento dell'esame, trascorsi i quali l'abilitazione verrà revocata. Resta comunque vietata la conduzione dei mezzi in airside senza l'ADC al seguito.

1.4. Validità dell'abilitazione alla guida

L'abilitazione alla guida in Apron ha una validità di **quattro** anni, ma è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima scade, la validità dell'ADC decade). È inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training in e-learning entro 24 mesi dalla data di emissione dell'ADC (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza della abilitazione).

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 1.5
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

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

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

Nel caso di interruzione della guida in apron per un periodo continuativo compreso tra i 3 ed i 12 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training (della durata di 2 ore su Fiumicino e 1 ora su Ciampino, sotto la supervisione di un A.D.E.) con le medesime modalità previste per l'addestramento pratico iniziale.

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


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

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

1.5. Recurrent training abilitazione alla guida in apron

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

Alla fine del corso è previsto un test finale di apprendimento. In caso di mancato superamento del test, il candidato può ripetere la prova dopo 3 gg. ed entro 14 gg. dall'effettuazione del primo tentativo. In caso di due insuccessi o di mancata effettuazione del corso, l'abilitazione viene revocata ed è necessario richiedere una nuova abilitazione con le stesse modalità del primo rilascio.

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 1.6	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

1.6. Estensione ADC ad altro scalo

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

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

1.7. Formatori ADC/A.D.E.

Vedi Manuale di Aeroporto Fiumicino/Ciampino:

- DISPOSIZIONI DI SAFETY VOLUME 2 – Circolazione in Airside

Vedi Manuale di Aeroporto Fiumicino/Ciampino:

- PARTE B sezione 3 Qualificazione Formatori Esterni

1.8. Accesso senza ADC, visitatori e personale in caso di emergenza

SCORTA IN POSSESSO DI TESSERINO AEROPORTUALE.

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 di Fiumicino e/o Ciampino (utilizzo occasionale) e non siano in possesso dell'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.

SCORTA DI UN VISITATORE.

Coloro per i quali viene richiesto un permesso di accesso aeroportuale "Visitatore", come definito dalla "Procedura per il rilascio delle tessere aeroportuali", devono condurre veicoli con a fianco personale abilitato da almeno un anno, ovvero, al seguito di un mezzo della Sicurezza Operativa ADR, qualora il mezzo acceda in Airside con un permesso "accesso con scorta"

Prima di iniziare la procedura di scorta, lo scortato deve obbligatoriamente verificare l'efficienza del proprio veicolo, come riportato al punto 4.4, mentre lo scortante deve effettuare un briefing allo scortato, affinché conduca il veicolo conformemente alle istruzioni fornite.

Il conducente del veicolo che segue la scorta dovrà mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattarlo telefonicamente o con altro mezzo di comunicazione efficiente.

Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza, sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP punto 5.9).

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;

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 1.9	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

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.


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

Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP punto 5.9).

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

1.9. Enti pubblici e di Stato

In adeguamento a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, anche ai soggetti pubblici si applicano le regole espone nelle Disposizioni di Safety, Volume 2 - Circolazione in Airside.

 Aeroporti di Roma	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	CAPITOLO 3	paragrafo 1.1	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022



3 DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI

Affinché un veicolo possa circolare in Airside è necessaria la presenza di alcuni dispositivi di Safety, previsti dalle D.d.S di FCO e CIA. (Disposizioni di Safety, Volume 2 – Circolazione in Airside). I mezzi e le attrezzature privi delle dotazioni previste non possono accedere o circolare nell'area airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle prescrizioni di seguito riportate.

1.1. Lasciapassare Permessi Mezzi (LPM)

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


FIUMICINO:

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

CIAMPINO:

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

1.2. Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	CAPITOLO 3	paragrafo 1.2
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022


per i mezzi targati, non targati e non targabili, carrelli trainati per il trasporto di merci e bagagli, dovrà essere custodita a bordo del mezzo, ad eccezione dei carrelli per i quali le ACA saranno custodite ed esibite a seguito di verifiche da parte degli Enti di Stato e di ADR

FIUMICINO:

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div style="text-align: right;"> AEROPORTO L. DA VINCI FIUMICINO </div> </div> <p style="text-align: center;">AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>ENTE RICHIEDENTE: SOCIETA' DI APPARTENENZA:</p> <p>N.: _____ TARGA/TELAIO: _____</p> <p>VALIDO FINO AL: ___/___/___ N. SOCIALE: _____</p> <p>AREE DI ACCESSO: APRON</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div style="text-align: right;"> AEROPORTO L. DA VINCI FIUMICINO </div> </div> <p style="text-align: center;">AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>ENTE RICHIEDENTE: SOCIETA' DI APPARTENENZA:</p> <p>N.: _____ TARGA/TELAIO: _____</p> <p>VALIDO FINO AL: ___/___/___ N. SOCIALE: _____</p> <p>AREE DI ACCESSO: MANOVRA</p>
---	--

CIAMPINO

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div style="text-align: right;"> AEROPORTO G. B. PASTINE CIAMPINO </div> </div> <p style="text-align: center;">AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>ENTE RICHIEDENTE: SOCIETA' DI APPARTENENZA:</p> <p>n.: _____ TARGA/TELAIO: _____</p> <p>VALIDO FINO AL: ___/___/___ N. SOCIALE: _____</p> <p>AREE DI ACCESSO: APRON</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div style="text-align: right;"> AEROPORTO G. B. PASTINE CIAMPINO </div> </div> <p style="text-align: center;">AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>ENTE RICHIEDENTE: SOCIETA' DI APPARTENENZA:</p> <p>n.: _____ TARGA/TELAIO: _____</p> <p>VALIDO FINO AL: ___/___/___ N. SOCIALE: _____</p> <p>AREE DI ACCESSO: MANOVRA</p>
---	--

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	CAPITOLO 3	paragrafo 1.3	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

1.3. Immatricolazione stradale

I veicoli/rimorchi autorizzati a circolare anche in landside devono, essere omologati, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.

1.4. Polizza assicurativa RCT

Veicoli autorizzati all'ingresso e alla circolazione in Airside devono essere dotati di opportuna polizza assicurativa, in corso di validità, che copra i danni alle persone, agli aeromobili, ai mezzi ed alle infrastrutture aeroportuali.

1.5. Dispositivo OBU (On Board Unit) esclusivamente per FCO

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

1.6. Dispositivi di arresto fiamma

I veicoli con motore a scoppio devono essere dotati di un dispositivo parafiamma posto sul terminale dell'impianto di scarico dei gas combusti, ovvero di un dispositivo interno di arresto fiamma. Sono esentati i veicoli dotati di marmitta catalitica, ovvero di dispositivo equivalente (FAP).

1.7. Estintore

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

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

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

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo (esclusi quelli abilitati all'area di manovra e dotati di colorazione ad alta visibilità);

il logo ed il numero societario devono essere posti sulle fiancate del mezzo.

Per alcune tipologie di mezzi è richiesto anche:

- targhetta identificativa con logo CE
- Costruttore Marca, modello e numero di serie

1.9. Pannelli con bandiera a scacchi

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi di colore rosso e bianco posta sulle fiancate. I pannelli devono essere realizzati con materiale catarifrangente, esclusi quelli abilitati all'area di manovra e dotati di colorazione ad alta visibilità.

1.10. Elementi catarifrangenti

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	CAPITOLO 3	paragrafo 1.11	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di dispositivi catarifrangenti posti su entrambi i lati della carrozzeria, in posizione sempre visibile dagli altri mezzi e dagli aeromobili. Gli elementi catarifrangenti devono essere di colore rosso, giallo o bianco.

1.11. Luci ostacolo

Veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di una o più luci ostacolo, di colore rosso, fisse che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi).

1.12. Lampeggiante UNECE

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

1.13. Sirena

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

1.14. Sigla numerica

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

1.15. Colore della carrozzeria (conspicuous color)

I mezzi che accedono in area di manovra, a partire dal 1° gennaio 2020, dovranno essere caratterizzati da livree ad alta visibilità (conspicuous color). Si veda sezione 1.4 per esempi relativi ai mezzi della sicurezza operativa e manutenzione.


1.16. Luce ostacolo EASA type C

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

1.17. Barra luminosa EASA type D

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

1.18. Trasponder A-SMGCS

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI	CAPITOLO 3	paragrafo 1.19	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

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

1.19. Radio frequenza Torre UHF

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

1.20. Radio portatile frequenza 'ground'

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

1.21. Telefono cellulare

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

1.22. Cartina Piazzali (soltanto per FIUMICINO)

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


1.23. Grid Map aeroportuale

I veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di n. 1 Grid Map aeroportuale in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata alla parte C del Manuale dell'Aeroporto (C-4 APRO 10 - Grid map)

1.24. Low Visibility Procedure Map

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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.24	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

4 REGOLE DEL CONDUCENTE

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

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

È vietato circolare con le portiere aperte.

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.

DISTURBI E DISTRAZIONI ALLA GUIDA: i conducenti durante la guida non devono essere impegnati in attività differenti da quelle essenziali previste dall'attività operativa che stanno e seguendo, in modo da evitare una diminuzione di attenzione, capacità di giudizio e situational awareness.

In particolare, durante la guida, i conducenti:

Non sono autorizzati all'utilizzo del cellulare, eccetto sincronizzazione attiva Bluetooth con sistemi installati sul mezzo/auricolari, o auricolari connessi via filo;


- Non sono autorizzati alla scrittura su cellulari o su qualsiasi altro strumento;
- Non sono autorizzati ad ascoltare musica o vedere video
- Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-e equipaggiati, ad eseguire attività che richiedano di abbassare il volume della radio
- Non sono autorizzati ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all'attività operativa in esecuzione) con i passeggeri a bordo
- Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all'attività operativa in esecuzione) alla radio.

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

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

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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.1
			Edizione 1 - Rev.0
			25/03/2022

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.

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.

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

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

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

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

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

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

È obbligo del conducente non lasciare i veicoli in zone di divieto di sosta. I veicoli devono essere lasciati nelle zone contraddistinte da apposita segnaletica orizzontale, I veicoli lasciati in zone di divieto di sosta, saranno rimossi secondo le procedure previste nel presente documento nel capitolo specifico.

1.1. Strada perimetrale e sottopasso

La Strada Perimetrale è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron (ADC di tipo A). La strada perimetrale permette di accostare le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra e la circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio. Ai fini di security, ADR-Security effettua un pattugliamento continuo della viabilità perimetrale.

A Fiumicino è presente un sottopasso che collega la zona nord a quello sud dell'aeroporto, passando sotto la pista di volo (07/25) Viene utilizzato solo per motivi di servizio e previa autorizzazione della Polizia di Stato e di ADR Security. Nello scalo di Ciampino sono assenti pontili di imbarco e

infrastrutture che creano sottopassi; pertanto, lungo tutta la viabilità veicolare non ci sono limitazioni all'altezza dei veicoli circolanti



Fiumicino, strada perimetrale e sottopasso



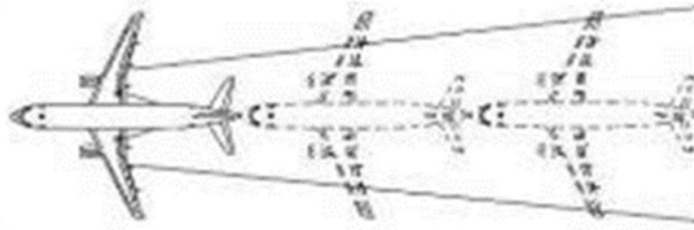
Ciampino, strada perimetrale

1.2. Distanze di sicurezza

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

IMPORTANTE:

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



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

1.3. Veicoli alti o elevabili

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

Laddove presenti, è vietato il passaggio sotto ai pontili di imbarco e ai sottopassi con veicoli di altezza superiore a quella indicata da apposita segnaletica. Qualora la segnaletica non sia presente in quanto divelta, e/o in caso di dubbio, fermarsi e non passare al di sotto del pontile/sottopasso. Il conducente ha l'obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, prescritta dalla normativa europea (Regolamento UE 139/2014), quella nazionale (circolare ENAC APT 24) e riportata nei manuali di formazione ADR.

In caso di divieti di transito per altezza massima superiore è necessario percorrere una viabilità alternativa. I soli mezzi di altezza superiore a quella dei pontili/sottopassi sono autorizzati ad accedere alle piazzole dal punto più prossimo alle medesime senza seguire la viabilità.

1.4. Verifica del mezzo


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

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

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

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

- I freni e gli altri sistemi di arresto;
- le ruote/pneumatici;
- luci anteriori, posteriori e d'ingombro;
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergicristallo/i;

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.5	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

- 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.

Tutti i mezzi circolanti in airside devono essere sottoposti a regolare manutenzione a cura delle Società/enti di appartenenza. Il programma di manutenzione di mezzi/equipaggiamenti deve essere elaborato in conformità al manuale di manutenzione del costruttore relativamente alle scadenze ispettive e manutentive previste. I task ispettivi/manutentivi devono essere eseguiti entro le scadenze fissate, mantenendo evidenze oggettive di tutti gli interventi.

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

1.5. Segnalazione perdite di idrocarburi

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

1.6. Veicolo in avaria o indecisione sulla propria posizione

In Apron, qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla Società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio Responsabile ed attivarsi per una rimozione in sicurezza secondo le procedure previste in aeroporto (DISPOSIZIONI DI SAFETY VOLUME 2 – Circolazione in Airside

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

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- comunicare la posizione e il problema sul telefono registrato al

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


FCO alla Sicurezza Operativa 06 6595 **3432**

CIA Capo Scalo di Servizio 066595 **9453**

- attivarsi prontamente per la rimozione in sicurezza.

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

2.1. Segnaletica orizzontale e verticale

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.7	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

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

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

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

E' 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.

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.

1.7. Precedenze


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

PRIORITÀ	LE PRECEDENZE
1	<ul style="list-style-type: none"> - Aeromobili in fase di atterraggio o decollo, in rullaggio o in procinto di rullare (Luci anticollisione accese). - Follow-me con aeromobile al seguito. - Aeromobili in pushback o trainati (i veicoli che effettuano operazioni di pushback e/o towing dovranno dare la precedenza al follow-me con aeromobile al seguito, a meno che diversamente coordinato con lo stesso e/o con ENAV-TWR).
2	- Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa).
3	- Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa).
4	- Mezzi neve durante le attività di sgombro neve/sghiacciamento infrastrutture)

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

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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.8
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

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

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

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

I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio (ENAC), 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.

1.8. Limiti di velocità

In Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

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

Tabella 2- Airside e limiti di velocità


I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati ed i movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela, nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.

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

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

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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.9	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022


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

1.9. Divieti generali

- È vietato guidare in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.
- È vietato transitare con carichi sporgenti che non siano appositamente ancorati al mezzo e ivi segnalati. I bagagli e le merci sui carrelli devono essere, pertanto, caricati in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare. Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro e le reti/teli abbassati; divieto di usare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso.
- È vietato l'utilizzo della plastica e di nastri adesivi, per bloccare il carico a bordo dei carrelli bagagli/merci.
- È vietato superare la portata massima di carico stabilita dal mezzo che si guida. Circa la portata massima è obbligatorio attenersi a quanto previsto da manuale IATA.
- È vietato trainare più di
 - n°5 carrelli standard;
 - n°4 carrelli dolly/ULD;
 - n°3 carrelli dolly/pallet.
- È vietato trainare più di n.3 carrelli all'interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS).
- È vietato l'accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati.
- È vietato lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile (La sosta dei veicoli nell'ESA, è autorizzata solo per i 20 minuti antecedenti il blocco dell'aeromobile e durante le operazioni di assistenza.)
- È vietato fumare, anche a bordo dei propri mezzi, in tutta l'area di movimento, ad eccezione nelle aree appositamente individuate e segnalate. (es. smoking Point in airside di Fiumicino)
- È vietato sporcare. Se si fa cadere qualcosa occorre raccoglierla al fine di evitare FOD (Foreign Object Damage o Debris- Danno da oggetto estraneo)
- È vietato procedere alla guida con gli abbaglianti accesi, fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario, come: ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli.
- È vietato utilizzare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso.

1.10. Obblighi generali

- È obbligatorio utilizzare le cinture di sicurezza su tutti i mezzi che ne sono dotati.
- È obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.
- È obbligatorio utilizzo del cellulare esclusivamente via Bluetooth o auricolare, durante la guida.

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.11	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

- È obbligatorio indossare i DPI previsti ed in particolare il giubbino ad alta visibilità.
- È obbligatorio prestare la massima attenzione agli oggetti/rifiuti abbandonati che possano costituire pericolo o generare FOD e segnalarli immediatamente al responsabile o direttamente al CEA ADR. Ricordare che le ordinanze vigenti prescrivono che i rifiuti di bordo debbono essere contenuti in scacchi trasparenti che consentano l'individuazione dell'Handler e non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo. Essi devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio/smaltimento.
- È obbligatorio per i veicoli circolanti nelle aree di movimento, di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità come nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.
- È obbligatorio per gli automezzi che spingono o trainano un aeromobile, di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese.
- È obbligatorio di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Nuovo Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, come mostrato nei paragrafi successivi.
- Per uscire dalla veicolare bisogna compiere un angolo retto, perché in tal modo la visuale a disposizione dell'autista è massima rispetto agli ostacoli presenti.
- Nessun veicolo può sostare a meno di 30 m davanti e 100 m dietro un aeromobile fermo e con i motori in moto.


1.11. Sosta e fermata

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

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

In particolare, è vietato sostare e fermarsi

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	REGOLE DEL CONDUCENTE	CAPITOLO 4	paragrafo 1.11	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

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

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

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

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

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

Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:

- In posizione tale da ostacolare l'imbarco/sbarco dei passeggeri o le cisterne di rifornimento carburante o le vie di fuga dell'aeromobile durante le operazioni di rifornimento;
- sotto le ali dei velivoli, nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia ad elica;
- sotto i pontili di imbarco.

Qualora venga rilevata dalla Sicurezza Operativa la presenza di veicoli o rimorchi o equipaggiamenti nell'area Airside che costituiscano un pericolo per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili, ovvero un potenziale intralcio per la movimentazione degli aeromobili, ovvero una possibile fonte di generazione FOD e che non rispettino i requisiti previsti dal presente documento, in base ad una valutazione della pericolosità e/o considerazioni tecniche del mezzo, sarà richiesto alla Società proprietaria e/o utilizzatrice del mezzo l'immediata rimozione. Qualora quest'ultima non ottemperi in tempi congrui con la situazione, si provvederà alla loro rimozione o immobilizzazione.

5 VIABILITA' VEICOLARE

5.1. Segnaletica orizzontale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

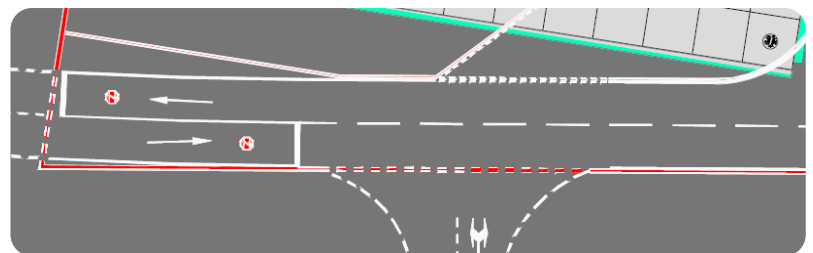


Figura 1 - Segnaletica viabilità veicolare

L'immagine che segue riporta la vista satellitare di una strada appartenente alla viabilità veicolare dello scalo di Fiumicino:



Figura 2-Immagine viabilità veicolare dello scalo di Fiumicino

ATTENZIONE:

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

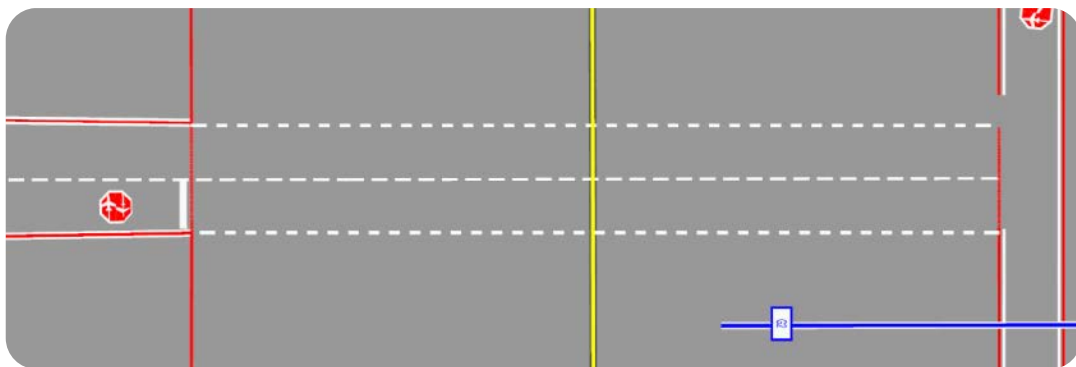


Figura 4 -viabilità che attraversa una via di rullaggio

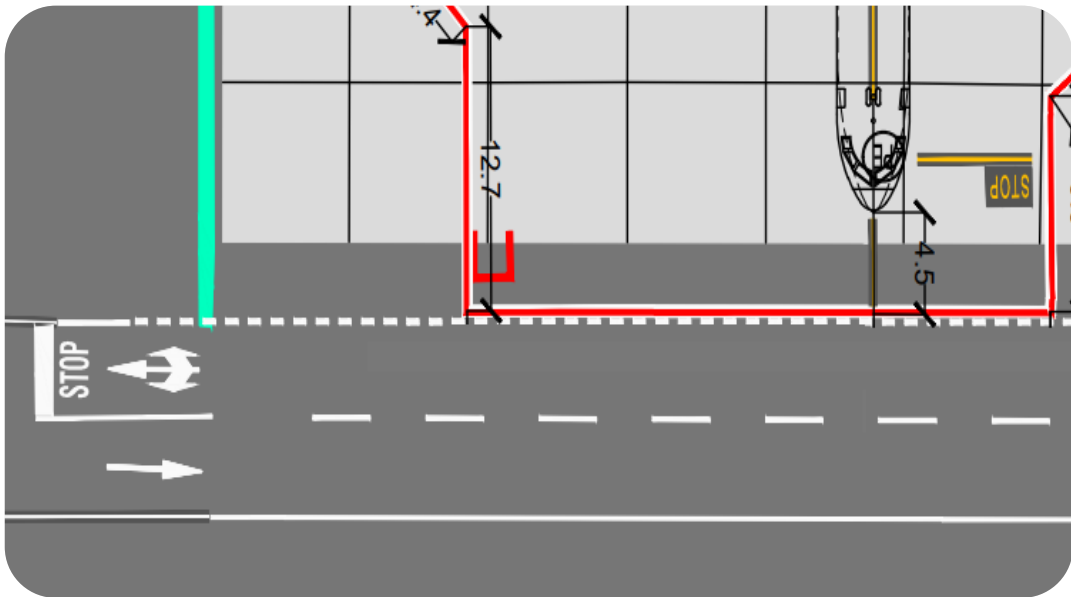
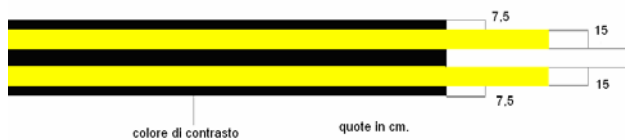


Figura 5 - Segnaletica viabilità nelle aree caratterizzate dal movimento di aeromobili

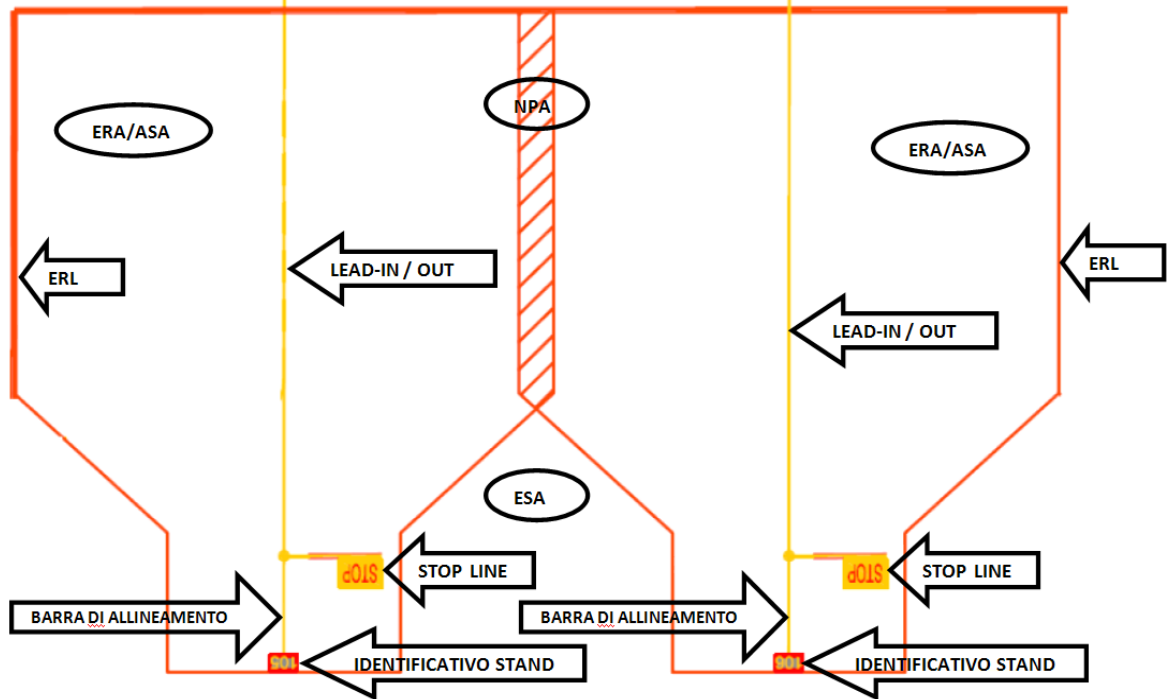
MARKING BORDO PIAZZALE AEROMOBILI



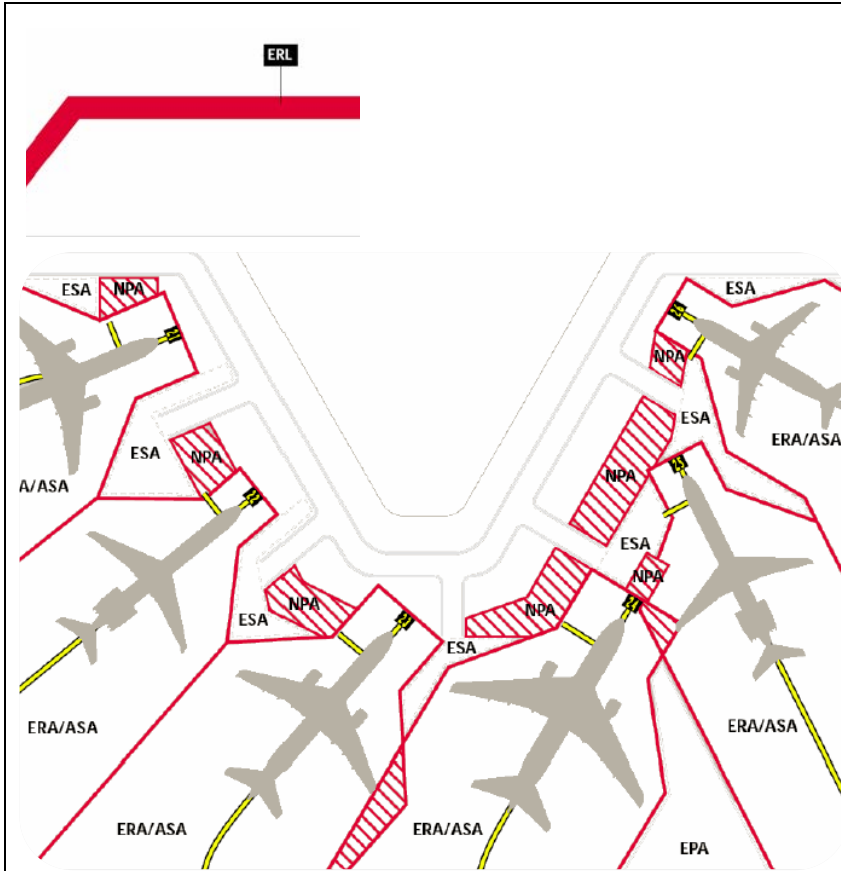
DELIMITA LA SUPERFICIE DEL PIAZZALE PER DISTINGUERNE CON CHIAREZZA IL CONFINE LA SEGNALETICA DI BORDO PIAZZALE È UNA DOPPIA LINEA GIALLA CONTINUA DI LARGHEZZA 15 CM.

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

SEGNALETICA PIAZZOLA AEROMOBILE (STAND)



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

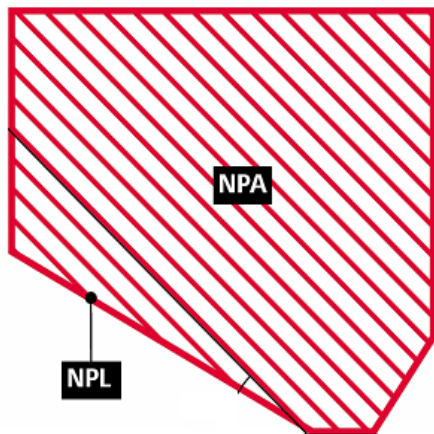


ERL: LINEA ROSSA CONTINUA CHE DELIMITA L'AREA ALL'INTERNO DELLA QUALE SI FERMA L'AEROMOBILE PER LA SOSTA (STAND)

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


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

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



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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	VIABILITA' VEICOLARE	CAPITOLO 5	paragrafo 5.2	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

5.2. SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON

5.3. Apron e vie di rullaggio

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

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

5.3.1. Via di rullaggio sul piazzale (apron taxiway)

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

5.3.2. Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilane)

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

Le immagini che seguono mostrano le taxilanes dello scalo di:



Figura 6 - Taxilane Apron dell'Aeroporto di Fiumicino

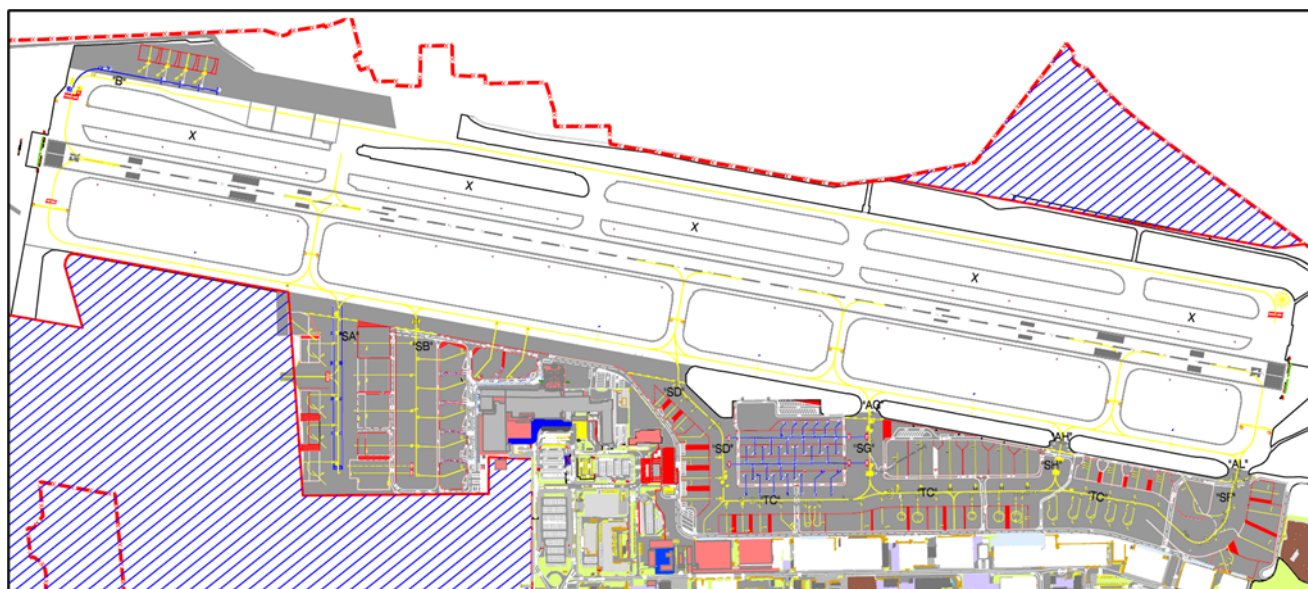
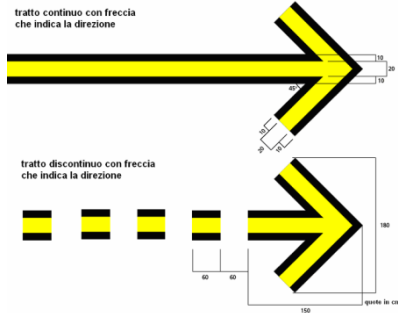


Figura 7 - Taxilane Apron dell'Aeroporto di Ciampino

LEAD IN / LEAD OUT



LINEA CONTINUA GIALLA CHE IL COMANDANTE SEGUE CON IL CARRELLO ANTERIORE IN INGRESSO/USCITA DALLO STAND AL FINE DI EVITARE DI USCIRE AL DI FUORI DELLA ERL.

PRESSO LO SCALO DI FIUMICINO, PER LE PIAZZOLE NOSE-IN, IL MARKING LEAD-IN COINCIDE CON IL LEAD-OUT, OVVERO CON IL MARKING CHE GUIDA IL PILOTA DALLA PIAZZOLA DI SOSTA FINO ALLA LINEA D'ASSE DELLA ADIACENTE VIA DI RULLAGGIO.

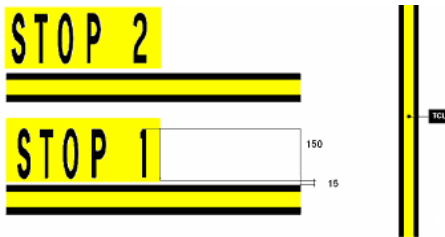
SE LA PIAZZOLA PERMETTE LA SOSTA DI DIVERSI TIPI DI AEROMOBILI, IL TRATTO CON LINEA CONTINUA INDICHERÀ IL PERCORSO DA SEGUIRE PER IL TIPO DI AEROMOBILE CHE PIÙ DI FREQUENTE VI STAZIONA O PER QUELLI DI MAGGIORE APERTURA ALARE, SE LA FREQUENZA È SIMILE.

BARRA DI ALLINEAMENTO



POSIZIONATA IN ASSE CON LA LEAD-IN, È DI COLORE GIALLO. È NECESSARIA AD ASSICURARE IL CORRETTO ALLINEAMENTO DELL'AEROMOBILE CON L'ASSE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA. LA BARRA D'ALLINEAMENTO DEVE ESSERE UBICATA IN MODO DA COINCIDERE CON IL PROLUNGAMENTO DELL'ASSE DELL'AEROMOBILE IN QUELLA PARTICOLARE POSIZIONE DI PARCHEGGIO, RISULTANDO VISIBILE AL PILOTA NELLA FASE FINALE DELLA MANOVRA DI PARCHEGGIO.

BARRA DI ARRESTO

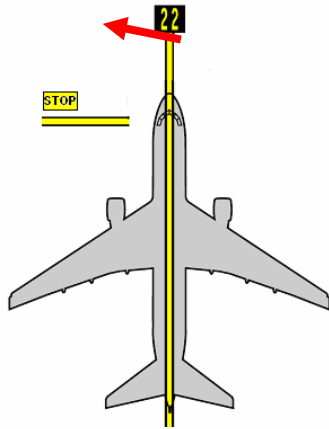


LA STOP LINE DEVE ESSERE ORTOGONALE ALLA BARRA D'ALLINEAMENTO ED UBICATA SUL FIANCO SINISTRO DELL'AEROMOBILE, IN CORRISPONDENZA DELLA POSIZIONE DESTINATA ALL'ARRESTO DEL VELIVOLO.

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

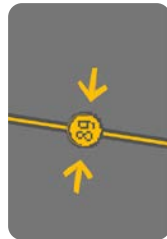
NEL CASO DI PIÙ BARRE D'ARRESTO PER PIAZZOLE SIGNIFICA CHE LA PIAZZOLA È USATA DA DIVERSI TIPI DI AEROMOBILE E ALLA BARRA D'ARRESTO PUÒ ESSERE ASSOCIATO UN MARKING DI DESIGNAZIONE DELLA RELATIVA POSIZIONE, CON L'ISCRIZIONE "STOP 1", "STOP 2", ECC. A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.

MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA



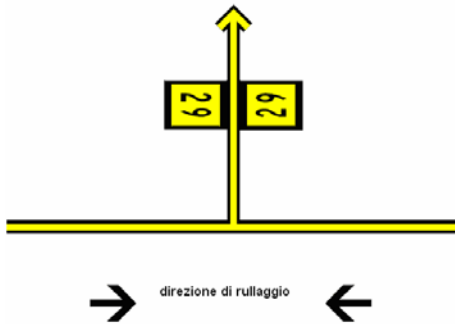
COSTITUITO DA DUE NUMERI GIALLI SU FONDO NERO CHE FORNISCE AL PILOTA UNA CONFERMA DELLA DESIGNAZIONE DELLO STAND ASSEGNATO.

START UP POINT



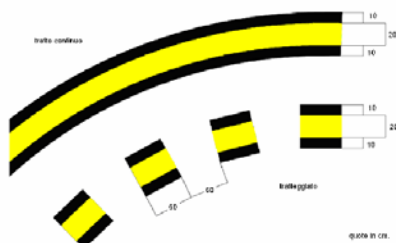
POSIZIONE INTERMEDIA D'ATTESA, DA CUI L'AEROMOBILE INTRAPRENDE L'INIZIO DELLA MANOVRA DI RULLAGGIO VERSO LA PISTA.
TALE POSIZIONE È SEGNALATA DA UN CERCHIO DI COLORE GIALLO CON UN NUMERO IDENTIFICATIVO

MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA IN INGRESSO



LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA DEVE SOVRAPPORSI ALLA LINEA LEAD-IN SUBITO DOPO IL SUO INIZIO, AD UNA DISTANZA DI 3 M DALLA TCL. L'ALTEZZA DEI CARATTERI DEVE ESSERE TALE DA POTER CONSENTIRE UNA LORO FACILE LETTURA DALLA CABINA DI PILOTAGGIO.
TALE MARKING INDICA, SULLA LINEA DI INGRESSO ALLA PIAZZOLA DI SOSTA, LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA ALLA QUALE SI ACCEDE.

LINEA DI VIRATA (TURNING LINE)



GUIDA IL PILOTA NELLE MANOVRE DI VIRATA IN INGRESSO O IN USCITA DALLE PIAZZOLE DI SOSTA, IN PROSECUZIONE DELLE LINEE LEAD-IN.
IL SUO TRACCIATO GARANTISCE ADEGUATI MARGINI DI SEPARAZIONE RISPETTO AGLI ALTRI AEROMOBILI PARCHEGGIATI, AI VEICOLI ED ALLE ATTREZZATURE DI RAMPA.
LA LINEA DI VIRATA TERMINA PRESSO LA POSIZIONE DI SOSTA CON UN PROLUNGAMENTO RETTILINEO DI ALMENO 3 M, ALLO SCOPO DI RIDURRE LA SOLLECITAZIONE DEL CARRELLO ANTERIORE E PNEUMATICI.

MARKING DI BARRA DI VIRATA (TURN BAR)	
	<p>INDICA AL PILOTA IL PUNTO DI INIZIO DELLA VIRATA, È POSTO ALLA SINISTRA DEL SENSO DI MARCIA E IN MODO ORTOGONALE ALLA LINEA DI INGRESSO)</p>
MAX SPAN	
	<p>INDICA LA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE PER GLI AEROMOBILI DESTINATI A CIRCOLARE IN QUELL'AREA. L'INDICAZIONE DELLA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE DEVE ESSERE POSTA NEL VERSO DI PERCORRENZA SULLA LINEA DI AIRCRAFT STAND TAXI LANE (TCL), CON UN'ISCRIZIONE A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.</p>

Tabella 3 - Segnaletica in Apron

5.4. Segnaletica orizzontale di pericolo

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

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

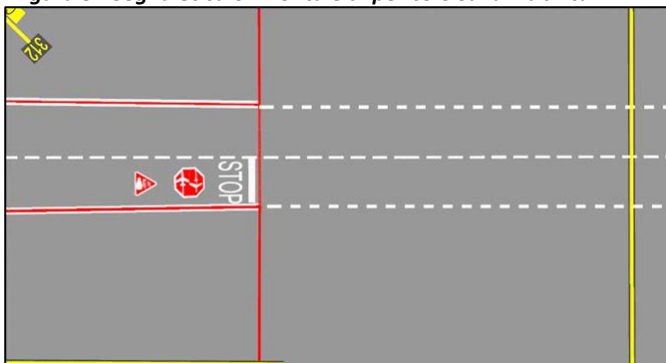
Tabella 4 - Segnali di pericolo

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

IMPORTANTE:

In procinto di un attraversamento di una via di rullaggio, la segnaletica orizzontale presente sarà: STOP del Codice della strada, STOP aeronautico, segnale di pericolo JET BLAST

Figura 3 - Segnaletica orizzontale di pericolo sulla viabilità



Mentre è presente soltanto il segnale di pericolo jet blast, quando si attraversa l'area retrostante una piazzola di sosta aeromobili, poiché ci potrebbe essere un aeromobile in ingresso/uscita nella/dalla piazzola.



Figura 8 - Segnaletica orizzontale jet blast sulla viabilità

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

5.5. Segnaletica provvisoria cantieri

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



Figura 9 - Segnaletica provvisoria di cantiere

5.6. Apron border line

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

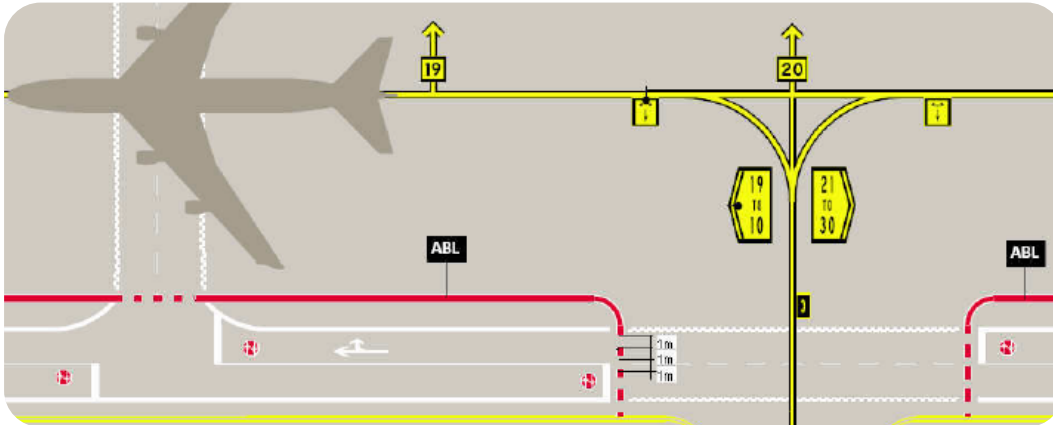


Figura 10 – Apron Boarder Line

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

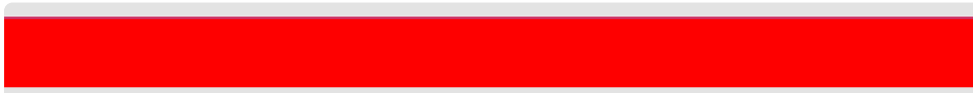


Figura 11 - Segnaletica di ABL



Figura 12 – Esempio di ABL

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

La linea rossa diventa tratteggiata in prossimità degli incroci

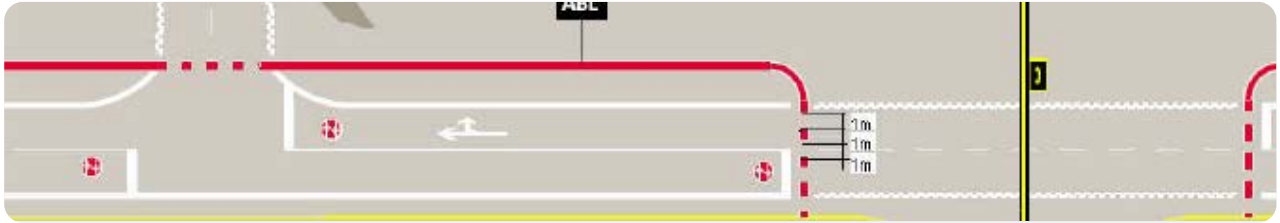


Figura 13 – Segnaletica agli incroci

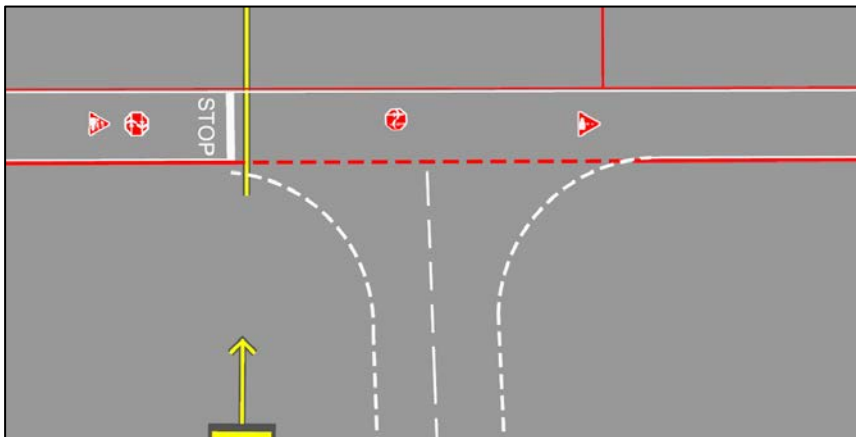


Figura 14 – Segnaletica agli incroci (particolare dello scalo di Ciampino)

5.7. La segnaletica verticale

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



Figura 45 – Segnaletica verticale di stop

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



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



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

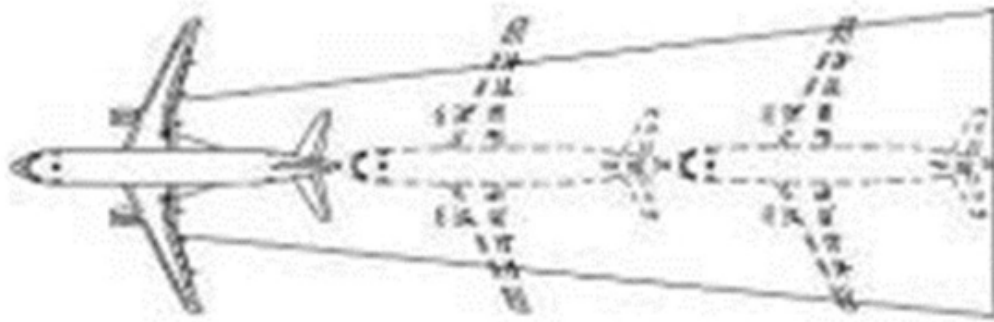
5.8. Regole di attraversamento delle vie di rullaggio sui piazzali

1. Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da una linea continua gialla.
2. L'attraversamento delle vie di rullaggio sui piazzali può avvenire solo in corrispondenza delle relative intersezioni con la strada di servizio.
3. L'accesso a tutte le piazzole di sosta adiacenti alle vie di rullaggio deve obbligatoriamente avvenire dalla viabilità veicolare, senza impegnare per alcun motivo le stesse, anche in assenza di aeromobili in manovra.
4. Gli aeromobili in rullaggio hanno sempre la precedenza, anche se trainati, su tutti i mezzi e persone, in qualsiasi circostanza.
5. Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata. Un aereo è considerato "a terra" solo quando è fermo al parcheggio con le luci anticollisione spente e i tacchi posizionati; fino ad allora è da considerarsi come "in volo".
6. E' obbligatorio segnalare tempestivamente alla Sicurezza Operativa ADR la presenza di ostacoli di qualsiasi natura, presenti sulle vie di accesso alle piazzole e provvedere immediatamente, o far provvedere, alla loro rimozione. Se ritenuto indispensabile, la Sicurezza Operativa ADR informerà la TWR per le opportune azioni.
7. Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi accuratamente, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di

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

8. Per attraversare la via di rullaggio:

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



5.9. Circolazione in bassa visibilità ed in condizioni meteorologiche avverse

5.9.1. Procedure per la bassa visibilità

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




	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	VIABILITA' VEICOLARE	CAPITOLO 5	paragrafo 5.9.2
			Edizione 1 - Rev.0 25/03/2022

Figura 18- Varco di accesso FCO

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

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

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

5.9.2. Forte vento e/o raffiche


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

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

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

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

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

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>		
	VIABILITA' VEICOLARE	CAPITOLO 5	paragrafo 5.9.3

5.9.3. Piogge intense

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

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

5.9.4. Neve, ghiaccio e grandine

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

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

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

5.10. Principali regole da osservare in piazzola

- Durante l'assistenza agli aeromobili nessun veicolo estraneo alle operazioni può accedere in piazzola;
- L'area di **"limitazione per i mezzi di rampa/ sicurezza degli aeromobili"** (ERA/ASA), deve essere libera dai veicoli durante la manovra di ingresso e di uscita dell'aeromobile dalla piazzola.
- L'area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa, (*Equipment Service Area - ESA*), è una zona posta ad una distanza sicura dall'aeromobile parcheggiato, presso cui i mezzi di rampa attendono in sicurezza che l'aeromobile concluda la manovra di ingresso o di uscita nella/dalla piazzola di sosta.
- I veicoli, il personale addetto all'handling e le attrezzature non devono entrare nell'ERA/ASA, **fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anticollisione, e siano stati posizionati i tacchi, a meno che non vi siano specifiche procedure tra vettore ed handler che prevedano particolari deroghe sulla base di procedure alternative.**
- Le operazioni di assistenza ad un aeromobile si realizzano all'interno della propria area ERA/ASA e nell'area ESA associata a tale parcheggio. Si dovrà, quindi, evitare tassativamente l'occupazione di NPA, così come delle aircraft stand taxilane adiacenti ai parcheggi.
- Quando l'operatore deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un uomo di sicurezza.

- Quando l'operatore non possiede sufficiente visibilità per accertare quale sia la distanza dall'aeromobile deve servirsi di un uomo di sicurezza che, a terra, gli segnali la separazione dall'aeromobile stesso, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamera o di strumenti per la misurazione della distanza.
- Non bisogna mai ostacolare con altri mezzi la circolazione dei mezzi di rampa che hanno esigenza di avvicinarsi/allontanarsi al/dall'aeromobile per le operazioni di assistenza.
- Nell'ambito delle piazzole di parcheggio aeromobili, i veicoli devono comunque procedere a passo d'uomo, facendo attenzione al personale che opera sottobordo e non attraversando il percorso dei passeggeri.
- Quando l'aeromobile ha le luci anticollisione accese rimanere al di fuori del perimetro di sicurezza (ERL) e non circolare dietro all'aeromobile.
- Non transitare né sostare con veicoli/mezzi e carrelli sotto le ali dei velivoli, né nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia ad elica. Gli unici veicoli autorizzati a sostare e transitare sotto l'ala degli aeromobili sono quelli per il rifornimento di carburante, solo se la loro presenza è indispensabile per tale operazione. La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non può sostare sotto l'ala.
- È vietato parcheggiare mezzi e depositare materiali in corrispondenza delle attrezzature antincendio in modo da occultarle o limitarne l'accessibilità. I mezzi scala e nastri sono autorizzati a predisporre per l'approccio all'a/m, (quindi alzare le piattaforme), sia nell'ESA dello stand di riferimento, mentre l'a/m si sta avvicinando al parcheggio, oppure, una volta che l'a/m è fermo allo stand, anche all'interno della stessa ERA e a circolare in posizione elevata fino all'aeromobile. I mezzi che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile arrestandosi con il muso in direzione dello stesso. Dopo aver utilizzato un mezzo operativo elevabile, prima di abbassarlo verificare che ci sia una distanza di sicurezza con l'aeromobile.

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

5.11. Sicurezza durante le operazioni di rifornimento carburante

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



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

Inoltre, durante le operazioni di rifornimento:

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

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

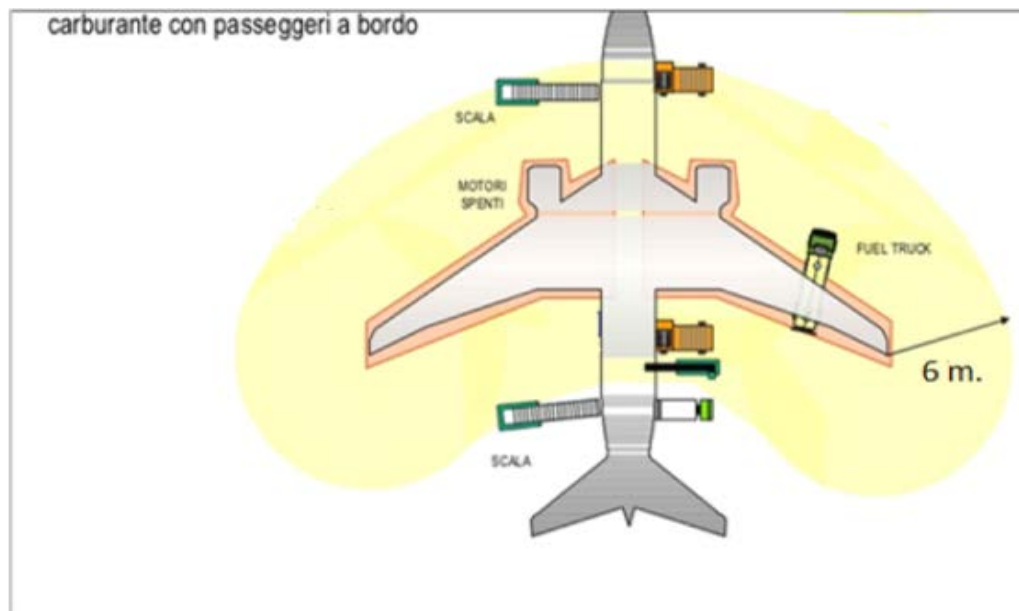



Figura 5 - Area di sicurezza durante le operazioni di rifornimento di carburante

	<i>Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO/CIA</i>			
	VIABILITA' VEICOLARE	CAPITOLO 5	paragrafo 5.12	Edizione 1 - Rev.0
				25/03/2022

5.12. Merci Pericolose (Dangerous Goods)

- È fatto divieto l'immagazzinamento di merci pericolose in Airside.
- Tutte le merci pericolose devono essere stoccate in aree conformi ai requisiti definiti nelle normative specifiche applicabili e nel rispetto delle disposizioni definite dal Gestore.
- Qualora un'emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose coinvolga un aeromobile in movimento, verranno applicate le azioni definite in relazione all'emergenza aeromobile (rif. PEA – Piano Emergenza Aeroportuale). Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia di eventi dovrà darne informazione alla Torre di Controllo o al CEA per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.
- Qualora un'emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose avvenga all'interno del sedime aeroportuale di dette merci senza il coinvolgimento di aeromobili, verranno applicate le azioni definite in relazione all'emergenza infrastrutture. Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia di eventi dovrà darne informazione ai Vigili del Fuoco per l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.