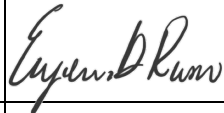



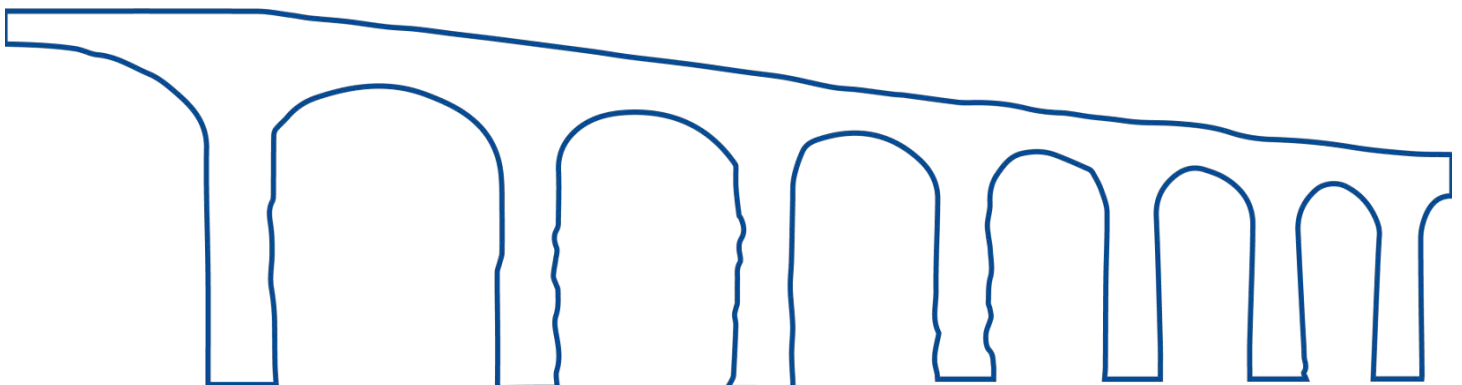
Compilazione del Ground Safety Report e qualità della segnalazione

<i>Codice del Documento</i>	<i>PB.S2.AP7</i>
<i>Tipo di Documento</i>	<i>Linea guida</i>

APPROVAZIONE:

<i>APPROVATA DA:</i>	<i>Safety & Compliance Monitoring Manager</i>	<i>Eugenio Di Russo</i>	
<i>REDATTO DA:</i>	<i>Tecnico Safety & Compliance Monitoring Management</i>	<i>Salvatore Carollo</i>	

<i>Rev. N:</i>	<i>0</i>
<i>Data Emissione</i>	<i>31/05/2026</i>
<i>Data Effettività</i>	<i>31/05/2026</i>



Intentionally left blank

GESTIONE E DISTRIBUZIONE DOCUMENTO:

Ruolo	Unità Organizzativa/Società
Compilatore	<ul style="list-style-type: none"> Safety & Compliance Monitoring Management
Approvatore	<ul style="list-style-type: none"> Safety & Compliance Monitoring Manager (SCC)

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO:

LIVELLO DOCUMENTO	Tipologia	Codice (paragrafo) e Titolo
<i>Documenti Esterni</i>	Normativa	<ul style="list-style-type: none"> Regolamento (UE) N. 139/2014 della commissione del 12 febbraio 2014 e ss.mm.ii. Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014; Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione del 29 giugno 2015 ITO 2024/01-GEN Ed. 1 del 21 giugno 2024 – Segnalazione Obbligatoria Eventi Aeronautici
	Linee Guida	/
<i>Documenti Interni</i>	Obbligatorie	<ul style="list-style-type: none"> Manuale di Aeroporto di Ciampino Parte B – Sistema Gestione e addestramento;
	Linee Guida	/

COMPLIANCE NORMATIVA EASA 139/2014:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.C.030 Occurrence reporting	a) – e)	/
AMC1	ADR.OR.C.030 Occurrence reporting	/	/

AMC1	ADR.OR.C.030 Occurrence reporting	(a)	
------	--------------------------------------	-----	--

REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione della revisione
0	31/05/2026	/	/	Prima emissione

Sommario

1. SCOPO	6
2. APPLICABILITÀ	7
3. Informazioni generali valide per ogni evento	8
3.1 Collision / Near Collision.....	10
3.2 Bird/Wildlife Strike.....	12
3.3 Runway Incursion (by vehicle • by person • by aircraft)	13
3.4 Taxiway Incursion (by vehicle • by person • by aircraft)	15
3.5 Runway Excursion/Taxiway Excursion	17
3.6 Attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).....	19
3.7 Interferenza di comunicazioni e fraseologia Standard SERA.....	20
3.8 Presenza di FOD	22
3.9 Presenza di ostacoli alla navigazione aerea.....	25
3.10 Passeggeri/persone non autorizzate non supervisionate in Airside	27
3.11 Jet Blast, Rotor Downwash o Propeller Blast Effect	29
3.12 Sversamenti carburante/oli	31
3.13 Degradazione o perdita totale di servizi o funzioni.....	33
3.14 Ground Handling Specific Occurrences	35
4. RECORD KEEPING	38
5. ACRONIMI E DEFINIZIONI	38
6. ELENCO FORM, APPENDICI E ALLEGATI	38

1. SCOPO

Il presente documento fornisce delle linee guida per la corretta compilazione del Ground Safety Report, indicando quali informazioni inserire in base a specifiche tipologie di eventi. L'obiettivo è **migliorare la qualità delle segnalazioni**, così da favorire l'analisi e la prevenzione degli eventi. Una segnalazione completa e accurata, infatti, consente di identificare pericoli, valutarne i rischi e adottare misure preventive per evitare la ricorrenza degli eventi.

In accordo al Regolamento EASA (UE) n. 376/2014, Articolo 2 — Definizioni, per **occorrenza** si intende:

“Qualsiasi evento correlato alla sicurezza che mette in pericolo, o che, se non corretto o affrontato, potrebbe mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o altre persone, e comprende in particolare un incidente o un inconveniente grave”.

Il Regolamento prevede due sistemi di segnalazione degli eventi significativi:

- **MOR** – Mandatory Occurrence Reporting (obbligatorio)
- **VOR** – Voluntary Occurrence Reporting (volontario)

Questo documento si concentra sulle segnalazioni obbligatorie (MOR) previste dal Regolamento di Esecuzione (UE) n. 2015/1018, il cui Allegato IV elenca e classifica le occorrenze relative agli aeroporti e ai servizi di terra che devono essere obbligatoriamente riportate all'autorità competente.

Si precisa che le informazioni indicate per ciascuna tipologia di occorrenza hanno carattere orientativo e non esaustivo. Il Ground Safety Report (GSR) può e dovrebbe includere tutti i dettagli utili alla corretta classificazione dell'evento. In caso alcune informazioni non siano reperibili, la segnalazione resta comunque accettabile: l'obiettivo è fornire il maggior numero possibile di elementi per un'analisi dell'evento più efficace.

Si applica il principio 'When in doubt, report' – Se sei in dubbio, segnala.

Per quanto riguarda le segnalazioni volontarie (VOR), non sono fornite linee guida specifiche in questa procedura, poiché le casistiche possono essere estremamente eterogenee e non riconducibili a uno schema unico. Tuttavia, anche tali segnalazioni restano fondamentali per arricchire il processo di analisi e prevenzione e pertanto risulta necessario mantenere un adeguato livello di qualità della segnalazione, e sono sempre incoraggiate.

Ogni segnalazione, in conformità al Regolamento (UE) n. 376/2014, è confidenziale e utile al solo fine del continuo miglioramento delle nostre operazioni nel rispetto della “just culture”. Nessuna informazione contenuta nella segnalazione può:

- essere utilizzata per attribuire colpe o responsabilità nei confronti del personale o altre persone per azioni, omissioni o decisioni prese, commisurate con la propria esperienza e formazione

- essere utilizzata per qualsiasi scopo al di fuori del mantenimento o miglioramento dei livelli di Safety

La raccolta di queste informazioni specifiche, integrate con le informazioni generali obbligatorie, consente di:

- ricostruire accuratamente la dinamica dell'evento;
- valutare la severità dell'accaduto, la probabilità di accadimento ed il livello di rischio associato;
- individuare cause ed eventuali fattori contributivi (procedurali, operativi, tecnici, comportamentali, comunicativi o infrastrutturali etc.);
- prevenire eventi futuri attraverso misure correttive/preventive mirate agendo su formazione, segnaletica, procedure, coordinamento etc.;
- adempiere agli obblighi di reporting previsti dal Regolamento (UE) 2015/1018 e dalle best practice ICAO.

2. APPLICABILITÀ

Il presente documento è rivolto a tutti gli operatori aeroportuali (personale ADR e personale terzo), che, in accordo al Par. 2.2.8 della Parte B del Manuale di Aeroporto, sono chiamati a contribuire attivamente al miglioramento continuo della Safety aeroportuale, segnalando le occorrenze individuate (Reporting System).

3. Informazioni generali valide per ogni evento

Di seguito sono riportate le informazioni essenziali che ci si aspetta che siano inserite nel Ground Safety Report:

- **Data e ora (Local Time o UTC)**

Indicare l'evento in Local Time oppure UTC, assicurandosi della coerenza temporale rispetto agli altri dati riportati.

- **Luogo dell'occorrenza**

Specificare con la massima precisione possibile il punto in cui è avvenuto l'evento, fornendo dettagli utili alla localizzazione (es. *"viabilità retro Stand 301"*).

- **Aeromobili coinvolti**

Qualora siano presenti aeromobili, riportare per ciascuno:

- **Marche di registrazione** (es. EI XYZ);
- **Tipologia di aeromobile, se nota** (es. B737 800);
- **Numero del volo**, se disponibile;
- **Vettore aereo**, se disponibile
- **Fase di volo al momento dell'evento** (in taxi, fermo allo stand, in pushback/traino, ecc)

- **Veicoli coinvolti**

Nel caso siano coinvolti veicoli, indicare per ciascuno:

- **Tipologia del veicolo** (es. Van, GPU, ACU);
- **Identificativo del mezzo**, se noto (targa o numero sociale);
- **Società di appartenenza**;
- **Condizione del veicolo al momento dell'evento** (in movimento, fermo, direzione di marcia se rilevante), dato particolarmente utile ai fini dell'analisi investigativa.

- **Infrastrutture coinvolte**

Segnalare eventuali infrastrutture interessate dall'evento, descrivendone la tipologia e l'area.

- **Persone coinvolte**

Nel caso siano coinvolti feriti, indicarne il numero e la gravità

NOTA 1: Tutte le informazioni richieste nei paragrafi successivi possono essere inserite all'interno del campo "Descrizione dell'evento" del Ground Safety Report.

Il compilatore non è obbligato a utilizzare sezioni specifiche del sistema, purché nella descrizione vengano riportati in modo chiaro e completo gli elementi utili alla ricostruzione della dinamica e alla valutazione dell'evento.

L'importante è che il testo fornisca un quadro il più possibile chiaro, accurato e utile all'analisi safety.

NOTA 2: L'integrazione del Ground Safety Report con **fotografie, video o altro materiale documentale è fortemente raccomandata**, in particolare per alcune tipologie di eventi (es. bird strike, ammaloramenti delle infrastrutture, danni ai mezzi).

La documentazione visiva supporta significativamente la corretta valutazione dell'evento e la successiva attività investigativa.

3.1 Collision / Near Collision

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni relative a collision o near collisions devono includere informazioni specifiche che consentano di comprendere con precisione la dinamica, la severità dell'evento e i fattori contributivi.

Questa categoria comprende qualsiasi collisione o quasi-collisione, a terra o in volo, tra:

- Aeromobile/aeromobile;
- Aeromobile/terreno;
- Aeromobile ed un ostacolo fisico, inclusi: veicoli, infrastrutture, equipaggiamenti, GSE, barriere, oggetti presenti nell'area operativa.
- Veicolo ed un ostacolo fisico, inclusi: veicoli, infrastrutture, equipaggiamenti, GSE, barriere, oggetti presenti nell'area operativa.

- **Tipo di evento**

Specificare se si tratta di:

- **Collision** (contatto effettivo)
- **Near Collision** (mancato impatto con distanza minima ridotta)

In caso di "near collision", indicare se vi sono state:

- manovre evasive;
- istruzioni ATC correttive;
- rischi significativi percepiti dall'equipaggio o dagli operatori.

- **Soggetti coinvolti**

Identificare chiaramente tutti gli elementi coinvolti:

- aeromobile/i con relative informazioni operative;
- veicoli, persone o ostacoli;
- infrastrutture o equipaggiamenti (GPU, mezzi GSE, mezzi di manutenzione, mezzi aeroportuali, barriere, segnali AVL).

Per veicoli/persone, indicare anche società, ID, ACA (per mezzo) se noti e ritenuti rilevanti.

- **Dinamica dell'evento**

Descrivere con la massima precisione possibile l'accaduto:

- posizione esatta dell'evento (pista, taxiway, piazzale, stand);
- manovra dell'aeromobile (rullaggio, pushback, traino, arrivo, decollo, atterraggio);
- direzione e velocità approssimativa dei soggetti coinvolti;
- distanza minima raggiunta, se si tratta di near collision;
- presenza di ostacoli imprevisti o condizioni operative anomale.

- **Danni o anomalie osservati**

Specificare:

- eventuali danni leggermente visibili o strutturali;
- vibrazioni, rumori anomali, impatti percepiti;

- necessità di ispezioni tecniche o manutentive post-evento.

Per near collision, indicare se l'evento:

- ha richiesto manovre di sicurezza (go-around, arresto della manovra di pushback, arresto del rullaggio ecc.).

- **Condizioni operative e fattori contributivi**

Indicare qualsiasi elemento potenzialmente rilevante:

- visibilità (meteo, buio, abbagliamento, pioggia);
- congestione di traffico;
- condizioni della superficie (ghiaccio, liquidi, FOD);
- ostacoli non segnalati o non previsti;
- distrazione, errori di comunicazione, fraintendimenti durante le comunicazioni;
- errata disposizione di GSE o errata configurazione dello stand (es: possibili angoli ciechi);
- presenza non autorizzata di mezzi o operatori.

- **Azioni immediate intraprese**

Descrivere le attività svolte immediatamente dopo l'evento, ad esempio:

- comunicazioni a TWR, Controllo Voli, Sicurezza Operativa;
- sospensione temporanea delle operazioni;
- richiesta di ispezione tecnica dell'aeromobile;
- verifica delle infrastrutture o dell'ostacolo coinvolto;
- messa in sicurezza dell'area.

- **Documentazione fotografica**

Allegare fotografie/video quando disponibili e ottenibili in sicurezza. Il materiale visivo è particolarmente utile per:

- valutare eventuali danni;
- documentare la posizione di veicoli/ostacoli;
- analizzare errori di posizionamento o procedure;
- supportare investigazioni interne.

Eventuali fotografie devono consentire l'individuazione dell'area.

3.2 Bird/Wildlife Strike

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, nel caso di impatto o sospetto impatto con fauna selvatica (Bird Strike o Wildlife Strike) il Ground Safety Report deve includere i seguenti elementi specifici, utili per la valutazione del rischio wildlife e per gli obblighi di segnalazione previsti dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/1018.

- **Dettagli dell'aeromobile coinvolto**
 - Fase di volo o di rullaggio al momento dell'impatto (arrivo, decollo, atterraggio, taxi, pushback) ed eventuale pista utilizzata;
 - Eventuali danni osservati o sospetti (a seguito di ispezione da manutentori certificati);
 - Quota di volo al momento dell'impatto, se disponibile (< 300 ft o > 300 ft)

- **Descrizione della dinamica dell'evento**
 - Posizione esatta dell'impatto o della presunta collisione (pista, rullaggio, piazzale, vicinanze infrastrutture)
 - Punto dell'aeromobile che ha subito l'impatto, se noto (motore, radome, ala, fusoliera, carrello, ecc.)
 - Numero di fauna coinvolta, se osservabile;
 - Comportamento e presenza degli uccelli prima dell'impatto (in volo, appoggiati, attraversamento improvviso)

- **Informazioni sugli animali coinvolti**
 - Specie identificata o, se non identificabile, caratteristiche osservate (taglia, colore, comportamento)
 - Presenza di resti (piume, carcasse e/o tracce di sangue) e loro localizzazione

- **Azioni immediate intraprese**
 - Comunicazioni effettuate
 - Interventi immediati di bonifica, ispezione pista o area
 - Eventuali ritardi, deviazioni, rientri o richieste di manutenzione

- **Documentazione fotografica e rinvenimenti**

Foto, video e raccolta di resti animali (quando possibile e in sicurezza) sono fondamentali ai fini dell'identificazione della specie, contribuendo così a un'analisi approfondita dell'evento. Eventuali fotografie devono consentire l'individuazione dell'area e della dimensione dei resti/segni.

3.3 Runway Incursion (by vehicle • by person • by aircraft)

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni di Runway Incursion (**reale o potenziale**) è necessario integrare il Ground Safety Report con gli elementi specifici riportati di seguito.

Una Runway Incursion si verifica quando un aeromobile, un veicolo o una persona entra o permane su una pista attiva senza autorizzazione, oppure in condizioni tali da creare un rischio di collisione o di interferenza con le operazioni di decollo e atterraggio.

- **Tipologia di incursion**

Indicare chiaramente la natura dell'evento, specificando se l'incursione (reale o potenziale) ha coinvolto:

- **by aircraft** → (es. ingresso in pista senza autorizzazione, misunderstanding ATC);
- **by vehicle** → accesso non autorizzato, errore di percorso, mancato rispetto di istruzioni da parte di TWR;
- **by person** → presenza di persone non autorizzata in area di pista;

- **Autorizzazioni e comunicazioni rilevanti**

Indicare, se disponibili:

- eventuali istruzioni ATC ricevute o non ricevute;
- possibili fraintendimenti nelle comunicazioni radio (readback incompleto, istruzioni non comprese, blocked transmission, interferenze, utilizzo di fraseologia non standard);
- indicazioni TWR precedenti all'evento;
- uso o mancato uso delle luci e segnalazioni previste (utilizzo stop bar, no-entry bar).

- **Localizzazione precisa dell'incursione**

Specificare:

- numero della pista;
- punto esatto dell'ingresso o della violazione (es. RWY 15 – ingresso da Twy A, Twy AB – superamento no-entry bar);
- direzione di movimento del veicolo/aeromobile;
- eventuale intersezione coinvolta (es. intersezione con TWY AF).

Una localizzazione accurata è essenziale per la classificazione dell'incursione e l'analisi dei rischi.

- **Dinamica dell'evento**

Descrivere in modo chiaro e oggettivo ciò che è accaduto, includendo:

- movimento in atto (attraversamento, ingresso, operazioni di manutenzione);
- eventuale presenza di aeromobili in decollo, atterraggio o in avvicinamento;
- distanza minima tra i soggetti coinvolti (se nota) o eventuali manovre correttive intraprese;
- condizioni operative al momento dell'evento (traffico intenso, condizioni meteo, visibilità ridotta).

- **Fattori contributivi potenziali**

Segnalare eventuali elementi che possano aver influenzato l'evento:

- scarsa visibilità o illuminazione;
- segnaletica poco chiara, deteriorata o non visibile;
- congestione di traffico o elevato carico di lavoro per gli operatori;
- confusione sulle istruzioni ricevute o su quale punto di attesa utilizzare;
- guasti ai sistemi di comunicazione o alle radio;
- attività di manutenzione in corso;
- pressione operativa o esecuzione altri task

- **Azioni immediate intraprese**

Indicare:

- comunicazioni a TWR, Controllo Voli, Sicurezza Operativa;
- eventuali rejected take-off, go-around, hold position;
- interventi di rimozione del veicolo/persona dalla pista;
- sospensioni temporanee dell'uso della pista;
- ispezioni pista eventuali.

- **Documentazione fotografica**

Allegare immagini/video solo se disponibili e ottenibili in sicurezza, per documentare:

- posizione del soggetto coinvolto;
- condizioni della pista (contaminazione, visibilità);
- eventuali punti critici o contributivi (segnaletica, ostacoli, apparecchiature).

3.4 Taxiway Incursion (by vehicle • by person • by aircraft)

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni di Taxiway Incursion (**reale o potenziale**) è necessario integrare il Ground Safety Report con gli elementi specifici sotto indicati, così da consentire una corretta ricostruzione della dinamica, la valutazione della severità e l'applicazione di eventuali azioni preventive.

Una Taxiway Incursion si verifica quando un aeromobile, un veicolo o una persona entra o permane su una taxiway operativa senza autorizzazione, o in modo tale da rappresentare un potenziale rischio di collisione, interferenza con le operazioni di rullaggio o violazione delle procedure di movimento a terra.

- **Tipologia di incursion**

Specificare chiaramente la natura dell'evento:

- **by aircraft** → movimento errato, deviazione dalla taxiway assegnata, mancato rispetto delle istruzioni ATC;
- **by vehicle** → ingresso o attraversamento non autorizzato da parte di un mezzo;
- **by person** → presenza di personale non autorizzato sulla taxiway.

- **Autorizzazioni e comunicazioni**

Indicare, se conosciute:

- eventuali istruzioni ATC ricevute, non ricevute o mal interpretate;
- comunicazioni radio rilevanti (es. malinteso, mancata risposta, readback o hearback assenti o non corretti/completi, utilizzo fraseologia non standard);
- eventuali assenze di coordinamento tra i soggetti coinvolti.

Questi elementi sono essenziali per valutare la causa primaria (errore umano, fraintendimento, distrazione, problema procedurale).

- **Dinamica dell'evento**

Descrivere con precisione:

- la taxiway coinvolta e il punto esatto dell'incursione (intersezione, tratto, ingresso, uscita);
- direzione di marcia del veicolo/aeromobile;
- manovra in atto (rullaggio, attraversamento, pushback, traino etc.);
- presenza di altri aeromobili in movimento nell'area e distanza approssimativa.

In caso di quasi-conflitto, segnalare:

- tempo o distanza minima tra i due soggetti coinvolti;
- eventuali azioni evasive o istruzioni correttive impartite dalla torre.

- **Mezzi o persone coinvolte (in caso di incursion da veicolo/persona)**

Indicare:

- ID del veicolo e/o società dell'operatore;
- eventuali permessi previsti (patente aeroportuale, ACA);
- condizioni operative durante l'evento (mezzo in manovra, sosta, guasto meccanico, persona disorientata o in area non autorizzata).

- **Fattori contributivi osservati**

Riportare qualsiasi elemento che possa aver contribuito all'incursione, come:

- scarsa visibilità o illuminazione;
- segnaletica non chiara o potenzialmente fuorviante;
- congestione di traffico nella zona;
- distrazione dell'operatore o mancato rispetto delle procedure;
- guasto ai mezzi di comunicazione o alle luci di segnalazione;
- pressione operativa o esecuzione altri task

- **Azioni immediate intraprese**

Indicare le attività avviate nell'immediato:

- comunicazioni a TWR, Controllo Voli, Sicurezza Operativa;
- interventi di controllo sul traffico (hold, stop, sospensioni temporanee);

- **Documentazione fotografica**

Allegare fotografie o video solo se disponibili senza interferire con la sicurezza delle operazioni, utili a:

- descrivere l'area interessata;
- evidenziare la posizione del mezzo o persona;
- mostrare condizioni ambientali o segnaletica.

3.5 Runway Excursion/Taxiway Excursion

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni di Runway Excursion e Taxiway Excursion è necessario integrare il Ground Safety Report con gli elementi specifici di seguito riportati, al fine di consentire una corretta ricostruzione della dinamica, la valutazione della severità dell'evento e l'identificazione di eventuali fattori contributivi.

Una Runway/Taxiway Excursion si verifica quando un aeromobile devia, anche parzialmente, dalla superficie di pista o di taxiway durante le operazioni di volo o di rullaggio.

Devono essere segnalate sia le excursion reali sia quelle potenziali, qualora abbiano comportato o avrebbero potuto comportare un rischio per la sicurezza.

- **Tipologia di Excursion**

Indicare chiaramente la natura dell'evento, specificando se si tratta di:

- Runway Excursion
- Taxiway Excursion

e, se noto, se l'escursione è stata:

- laterale (veer off);
- longitudinale (overrun, undershoot)

- **Localizzazione precisa dell'evento**

Indicare in modo dettagliato:

- numero della pista o denominazione della Taxiway coinvolta;
- punto esatto dell'escursione (es. RWY 15 – lato destro in prossimità dell'intersezione con TWY AB);
- direzione di movimento dell'aeromobile;
- eventuali intersezioni o aree critiche interessate.

Una localizzazione accurata è essenziale ai fini dell'analisi safety e dell'individuazione di trend o hotspot infrastrutturali.

- **Dinamica dell'evento**

Descrivere in modo chiaro e oggettivo quanto accaduto, includendo:

- fase operativa dell'aeromobile (atterraggio, rullaggio, uscita pista, backtrack, taxi);
- velocità approssimativa, se rilevante;
- condizioni operative al momento dell'evento;
- eventuale perdita di controllo direzionale o difficoltà di frenata;
- presenza di altri aeromobili, veicoli o persone nelle vicinanze.

- **Condizioni operative e fattori contributivi potenziali**

Indicare qualsiasi elemento che possa aver influenzato l'evento, tra cui:

- condizioni meteo (pioggia, vento, neve, visibilità ridotta);
- condizioni della superficie (bagnato, contaminazione, ghiaccio, brecciolino, FOD);
- segnaletica orizzontale o verticale poco visibile, usurata o non conforme;
- illuminazione non adeguata o non funzionante;
- congestione del traffico o elevato carico di lavoro;

- eventuali fattori umani (fatigue, distrazione, pressione operativa);
- attività di manutenzione o lavori in corso nell'area.

- **Autorizzazioni e comunicazioni rilevanti**

Qualora disponibili, riportare:

- istruzioni ATC ricevute prima o durante l'evento;
- eventuali fraintendimenti nelle comunicazioni radio;
- uso o mancato uso delle luci e segnalazioni previste (stop bar, luci di bordo pista/taxiway);
- eventuali comunicazioni correttive o interventi della Torre.

- **Documentazione fotografica**

Allegare immagini/video solo se disponibili e ottenibili in sicurezza, per documentare:

- posizione del soggetto coinvolto;
- condizioni della pista (contaminazione, visibilità);
- eventuali punti critici o contributivi (segnaletica, ostacoli, apparecchiature).

3.6 Attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni relative all'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) devono includere informazioni specifiche che consentano di comprendere le circostanze che hanno portato all'attivazione, il livello di risposta adottato e l'impatto sulle operazioni aeroportuali.

L'attivazione del **Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)** rappresenta un evento significativo dal punto di vista safety, in quanto presuppone il verificarsi di una situazione anomala o potenzialmente pericolosa per le operazioni aeroportuali, le persone, gli aeromobili o le infrastrutture.

Per tale motivo, è **buona norma segnalare sempre l'attivazione del PEA tramite Ground Safety Report**, anche nei casi in cui l'emergenza sia stata gestita rapidamente o si sia risolta senza conseguenze operative rilevanti.

La segnalazione dell'attivazione del PEA consente infatti di:

- tracciare eventi che indicano una **degradazione temporanea delle condizioni di safety**;
- supportare l'analisi dei **fattori contributivi** e delle modalità di risposta all'emergenza;
- valutare l'efficacia delle **procedure, del coordinamento tra i servizi e dell'organizzazione operativa**;
- individuare **trend o criticità ricorrenti** che potrebbero non emergere dai soli eventi con esito grave.

La segnalazione tramite GSR deve indicare che il PEA è stato attivato e specificare la **tipologia di Stato di Allerta**, classificando l'evento secondo la sua **natura principale** (es. emergenza aeromobile, sversamento, incendio infrastrutturale, degrado servizi).

Resta inteso che:

- in presenza di **dichiarazione di MAYDAY o PAN**, la segnalazione **MOR è obbligatoria**;
- negli altri casi, la segnalazione del PEA tramite GSR costituisce una **buona pratica di Safety Management**, anche quando l'evento non rientra formalmente tra le occorrenze obbligatorie.

Documentazione fotografica

Allegare immagini/video solo se disponibili e ottenibili in sicurezza, per documentare l'evento e, se note, allegare le checklist del Piano di Emergenza Aeroportuale.

3.7 Interferenza di comunicazioni e fraseologia Standard SERA

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni relative a interferenze di comunicazione radio e/o al mancato utilizzo della fraseologia standard SERA devono includere informazioni specifiche utili a valutare l'impatto dell'evento sulla sicurezza delle operazioni e ad individuare eventuali fattori contributivi di natura umana, tecnica o organizzativa.

Eventi di questo tipo possono compromettere la corretta comprensione delle istruzioni operative, generare fraintendimenti e introdurre rischi significativi durante le operazioni di volo e di movimento a terra.

- **Tipologia dell'evento**

Specificare chiaramente la natura dell'evento, indicando se si è verificata una o più delle seguenti condizioni:

- interferenze radio (trasmissioni sovrapposte, blocked transmission, disturbi, rumore);
- perdita parziale o totale della comunicazione;
- mancato utilizzo della fraseologia standard SERA;
- uso di linguaggio non standard, ambiguo o colloquiale;
- readback assente, incompleto o non corretto;
- hearback non efficace o mancata correzione da parte dell'ente ricevente.

- **Soggetti coinvolti**

Indicare i soggetti interessati dall'evento, specificando:

- aeromobile/i coinvolti;
- TWR / GROUND;
- veicoli o personale airside;
- altro personale operativo.

- **Contesto operativo**

Descrivere il contesto in cui si è verificata l'interferenza di comunicazione, includendo:

- fase operativa (rullaggio, attraversamento, pushback, atterraggio, decollo);
- area interessata (pista, taxiway, piazzale, viabilità airside);
- livello di traffico o congestione operativa;
- condizioni ambientali rilevanti.

- **Dinamica dell'evento**

Descrivere in modo chiaro e oggettivo:

- il messaggio trasmesso e quello ricevuto (se ricostruibile);
- eventuali istruzioni non comprese, fraintese o ripetute;
- presenza di trasmissioni sovrapposte o interferenze tecniche;

- tempi di risoluzione dell'evento;
- eventuali azioni correttive intraprese (richiesta di ripetizione, chiarimento, stop operativo).

- **Conseguenze e impatto Safety**

Indicare se l'evento ha comportato o avrebbe potuto comportare:

- ritardi o deviazioni operative;
- mancata o errata esecuzione di un'istruzione;
- rischio di incursione, collisione o altro evento safety-related;
- necessità di intervento correttivo da parte di TWR o APRON;
- attivazione di barriere di sicurezza (es. stop, hold position).

- **Fattori contributivi potenziali**

Segnalare eventuali elementi che possono aver influito sull'accaduto, quali:

- elevato carico di lavoro;
- congestione radio;
- qualità del segnale o malfunzionamento apparati;
- uso di lingua non condivisa o livello linguistico insufficiente;
- distrazione o pressione operativa;
- mancato rispetto delle procedure di comunicazione.

- **Azioni immediate intraprese**

Indicare le azioni adottate nell'immediato, ad esempio:

- ripetizione o chiarimento delle istruzioni;
- sospensione temporanea dell'operazione;
- comunicazioni di safety o segnalazione all'ente competente;
- messa in sicurezza dell'area o dei mezzi coinvolti.

- **Considerazioni per il reporting Safety**

Le interferenze di comunicazione e l'uso non corretto della fraseologia standard SERA rappresentano **indicatori significativi di degradazione delle barriere di sicurezza**.

Anche in assenza di conseguenze operative immediate, **è buona norma segnalare tali eventi tramite Ground Safety Report**, al fine di:

- prevenire il ripetersi di situazioni simili;
- individuare criticità ricorrenti nei processi comunicativi;
- supportare azioni correttive su formazione, procedure e coordinamento operativo.

3.8 Presenza di FOD

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni relative alla presenza di FOD (Foreign Object Debris) o danni causati da FOD (Foreign Object Damage), il Ground Safety Report deve includere i seguenti elementi specifici.

Lo scopo è consentire una precisa localizzazione, un'immediata valutazione del rischio operativo e il corretto follow-up delle azioni di bonifica.

- **Descrizione del FOD**

Indicare in modo dettagliato la natura dell'oggetto rinvenuto, precisando:

- tipologia (viti, bulloni, staffe, vetri, oggetti provenienti da pulizie di bordo, lucchetti, rotelle manici od oggetti generati dal trasporto di bagagli, bottigliette, cartacce, penne, lattino, frammenti di piante, erba non raccolta, residui vari come polvere ghiaia, brecciolino etc., materiale vario);
- dimensioni approssimative e quantità (singolo oggetto, frammenti multipli);
- eventuali caratteristiche rilevanti (tagliente, arrugginito, potenzialmente pericoloso).

- **Localizzazione precisa**

Specificare con esattezza il punto in cui il FOD è stato individuato, includendo:

- area operativa interessata (pista, raccordo, piazzale, stand, viabilità);
- posizione più dettagliata possibile (es. "Raccordo AC sulla Taxiway Center Line", "Stand 202 entro la ERL lato ala sinistra").
- GridMap, se conosciuta;

La localizzazione accurata è essenziale per la bonifica immediata e per l'analisi dei trend.

- **Circostanze del ritrovamento**

Riportare eventuali informazioni utili alla ricostruzione dell'origine del FOD, come:

- attività in corso nell'area (movimentazione aeromobili, lavori, transito mezzi, operazioni di rampa);
- presenza di persone, mezzi o operatori vicini all'oggetto.

- **Presunta origine del FOD (se deducibile)**

Se possibile, indicare se il FOD può derivare da:

- **Attività di handling e manutenzione degli aeromobili:** Durante le attività legate alla manutenzione degli aeromobili possono essere generati vari tipi di FOD che possono essere lasciati o trasferiti su piazzali, strade di servizio e altre aree operative. Tali articoli possono includere piccole parti di bagagli, rifiuti di cabina, articoli in plastica o metallo, ecc. Allo stesso modo, durante la manutenzione degli aeromobili, i FOD

- possono essere generati sotto forma di rifiuti o piccoli oggetti lasciati inavvertitamente sul piazzale come rivetti, bulloni, strumenti, ecc
- **Operazioni cargo:** Presso le aree soggette ad attività cargo c'è un alto potenziale di esposizione alla produzione di detriti come reggette di carico, teli di plastica, detriti di diversa natura, parti in plastica, parti metalliche di attrezzature da carico (es. dolly) ecc.
 - **Cantieri o attività di costruzione:** Durante le attività di cantiere, diversi materiali (rocce, attrezzi, parti di veicoli, brecciolino, ecc.) possono diventare FOD se trasportati da veicoli o dai fenomeni meteorologici, ecc. nell'area di movimento o in altre aree operative
 - **Operazioni di manutenzione ordinaria dell'aeroporto:** Lo sfalcio dell'erba e della vegetazione o altre attività di manutenzione possono movimentare materiale e generare potenziale FOD in aree adiacenti a quelle percorse dagli aeromobili. Inoltre, le attività di manutenzione ordinaria possono generare detriti di varia natura, nonché aumentare il rischio di perdere strumenti o oggetti impegnati nelle attività manutentive.
 - **Pavimentazioni:** Il deterioramento delle pavimentazioni e la formazione di brecciolino può essere la fonte più comune di FOD in un aeroporto.
 - **Passeggeri in imbarco e sbarco dagli aeromobili:** I passeggeri in attesa lungo i percorsi pedonali prima di iniziare le procedure di imbarco o i passeggeri sbarcati dall'aeromobile possono generare FOD gettando rifiuti o smarrendo oggetti sulle pavimentazioni.
 - **Veicoli operativi:** I veicoli utilizzati per esigenze operative, ad es. mezzi di rampa, cobus, altro e che sono utilizzati con continuità possono generare FOD nelle aree operative
 - **Altro**

Nota: L'origine presunta deve essere segnalata solo se supportata da elementi visivi o da osservazioni oggettive.

- **Azioni immediate intraprese**

Descrivere le attività svolte dopo il ritrovamento, come:

- rimozione immediata del FOD;
- comunicazioni tra i soggetti coinvolti;
- eventuale chiusura temporanea dell'area per verifica;
- identificazione del mezzo o operatore che ha segnalato l'evento.

- **Documentazione fotografica**

Ove possibile, allegare immagini del FOD nel punto di ritrovamento e dopo la rimozione. La documentazione visiva:

- aiuta a comprendere la pericolosità dell'oggetto;

- supporta eventuali investigazioni sull'origine;
- contribuisce all'analisi statistica e ai programmi FOD Prevention.

Eventuali fotografie devono consentire l'individuazione dell'area e della dimensione del FOD.

3.9 Presenza di ostacoli alla navigazione aerea

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni relative alla presenza di ostacoli che possono interferire con la navigazione aerea devono includere i seguenti elementi specifici.

Un “ostacolo” è qualsiasi oggetto fisso o mobile che, trovandosi entro o in prossimità delle superfici di limitazione ostacoli o delle aree operative dell’aerodromo, può influire sulla sicurezza delle operazioni di volo o di rullaggio.

Questa categoria comprende ostacoli presenti su piste, taxiway, piazzali, aree di manovra, superfici ostacolo o in zone che possono interferire con traiettorie operative di aeromobili o mezzi.

- **Tipologia di ostacolo**

Indicare in modo chiaro la natura dell’oggetto o dell’elemento che costituisce l’ostacolo, ad esempio:

- Veicoli/attività di cantiere (presenza di GRU, mezzi elevabili con cestello);
- Ostacoli naturali (vegetazione eccessiva, accumuli di materiale da risulta);
- Infrastrutture o elementi edilizi non conformi o non adeguatamente segnalati (es: luce ostacolo non funzionante).

- **Localizzazione precisa**

Indicare l’esatta posizione dell’ostacolo, specificando:

- Fuori sedime;
- Entro sedime: area operativa (pista, taxiway, raccordo, piazzale, strip di pista, viabilità di servizio etc.);
- riferimento puntuale (es. ippodromo Capannelle – circa 350 m da threshold Rwy 15);
- distanza approssimativa da punti critici (asse pista, bordo pista/taxiway, stand adiacenti).

Una localizzazione precisa è essenziale per valutare il rischio e decidere eventuali interventi.

- **Dinamica dell’evento**

Descrivere come e quando è stato individuato l’ostacolo:

- ostacolo osservato durante ispezione programmata;
- attività di cantiere non adeguatamente segnalata o delimitata.

Specificare:

- se l’ostacolo era fisso o mobile;
- se l’ostacolo era presidiato o lasciato incustodito;
- l’altezza stimata.

- **Rischi operativi associati**

Indicare se l'ostacolo ha generato o avrebbe potuto generare:

- interferenza con movimenti di aeromobili o mezzi;
- rischio di collisione o near collision;
- impatti operativi (ritardi, deviazioni, chiusure temporanee).

- **Fattori contributivi probabili**

Segnalare eventuali elementi che hanno favorito la presenza dell'ostacolo:

- procedure di cantiere non rispettate;
- comunicazioni incomplete tra operatori;
- attività svolte senza la necessaria supervisione;
- mancata rimozione di attrezzature dopo un intervento tecnico.

- **Azioni immediate intraprese**

Indicare:

- rimozione immediata dell'ostacolo;
- delimitazione dell'area e sospensione temporanea del traffico;
- ispezioni aggiuntive per verificare l'assenza di ulteriori ostacoli;
- comunicazioni effettuate;
- interventi correttivi sul personale o sui mezzi coinvolti.

- **Documentazione fotografica**

Allegare foto/video, se ottenibili in sicurezza, utili a:

- mostrare la posizione dell'ostacolo al momento del ritrovamento;
- documentare le condizioni dell'area e le distanze da punti critici;
- Allegare eventuali documenti di approvazione dell'ostacolo da parte di ENAC;
- supportare l'analisi e la definizione dei fattori contributivi.

3.10 Passeggeri/personone non autorizzate non supervisionate in Airside

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni relative alla presenza di passeggeri o persone non autorizzate lasciate senza sorveglianza sul piazzale è necessario integrare il Ground Safety Report con elementi specifici che consentano di valutare i rischi per la sicurezza operativa, la security aeroportuale e la protezione delle persone coinvolte.

Questa categoria include situazioni in cui passeggeri, tecnici o qualsiasi altra persona priva delle necessarie autorizzazioni o della dovuta supervisione si trovano in area airside, con potenziale rischio di interferenza con aeromobili, veicoli, attività operative o infrastrutture.

- **Tipologia di persone coinvolte**

Specificare la natura delle persone presenti:

- Passeggeri (arrivo, partenza);
- Personale non autorizzato (visitatori, personale di ditte esterne, personale privo di autorizzazione di accesso in Airside);
- Persone non identificate.

- **Localizzazione e contesto operativo**

Indicare con precisione:

- area coinvolta: piazzale, stand, percorso pedonale etc.;
- distanza rispetto all'aeromobile, ai motori, ai punti critici o alle vie di rullaggio;
- fase operativa: boarding, deboarding, trasferimento con bus, attesa in piazzale, attività di rampa in corso.

- **Condizioni di rischio**

Descrivere eventuali situazioni che possano aver esposto le persone a pericolo:

- vicinanza a jet blast/propeller blast, GSE in movimento, taxiway operative, mezzi di piazzale;
- presenza di condizioni meteo avverse (pioggia, neve, ghiaccio, scarsa visibilità);
- mancanza di barriere, coni o delimitazioni previste;
- presenza di motori accesi, APU attiva o fasi critiche di rullaggio/pushback.

- **Fattori contributivi**

Indicare eventuali cause dirette o indirette:

- mancata supervisione da parte di handler, security;
- ritardi nella presa in carico dei passeggeri;
- errore nelle procedure di sbarco/imbarco, comunicazioni incomplete o coordinate male;

- assenza di percorso pedonale sicuro o di protezioni adeguate;
- comportamenti volontari (passeggeri che si allontanano dal gruppo, attraversano il piazzale senza autorizzazione).

- **Azioni immediate intraprese**

Documentare ciò che è stato fatto nell'immediato:

- messa in sicurezza delle persone (accompagnamento in area protetta, richiamo del personale responsabile, sospensione temporanea dell'operazione);
- deviazione o arresto temporaneo dei mezzi o delle attività di rampa;
- comunicazioni effettuate;
- eventuale controllo documentale o identificazione delle persone coinvolte.

- **Impatti operativi**

Indicare eventuali conseguenze:

- ritardi nelle operazioni di turnaround;
- deviazione di mezzi o aeromobili;
- necessità di ripianificazione delle fasi operative;
- intervento di security.

- **Documentazione**

Allegare foto/video solo se ottenibili in sicurezza, inclusi:

- posizione delle persone sul piazzale;
- distanza da aeromobili/mezzi;
- eventuali barriere mancanti o condizioni critiche.

3.11 Jet Blast, Rotor Downwash o Propeller Blast Effect

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni relative agli effetti causati dalla spinta dei motori a reazione (Jet Blast), dal flusso discendente dei rotori di elicotteri (Rotor Downwash) o dal getto generato da eliche in movimento (Propeller Blast) devono includere informazioni specifiche utili a ricostruire la dinamica e valutare i fattori contributivi dell'evento.

Questi fenomeni possono generare spostamento di oggetti, danni a mezzi e infrastrutture, perdita di controllo o cadute di personale, sollevamento di FOD e interferenze con altre operazioni di volo e di terra.

- **Tipo di effetto aerodinamico**

Specificare chiaramente la natura dell'evento:

- **Jet Blast** (spinta motori a reazione — aeromobili a turbina)
- **Rotor Downwash** (elicotteri o velivoli ad ala rotante)
- **Propeller Blast** (aeromobili ad elica)

Se rilevante ed osservabile, indicare se la potenza utilizzata era in condizione di idle o superiore a quella tipica per la fase operativa.

- **Contesto operativo dell'aeromobile**

Indicare, se noti:

- fase operativa (boarding, pushback, avviamento motori, rullaggio, engine run, hovering, decollo, atterraggio);
- numero di motori attivi (se osservabile);
- direzione della spinta rispetto all'area circostante;
- eventuali limitazioni o procedure applicabili nell'area (es. zone vietate per engine run, hovering richiesto, aree ristrette).

- **Localizzazione e orientamento**

Specificare con precisione:

- area dell'evento (stand, piazzale, taxiway, area tecnica, punto di atterraggio elicotteri);
- orientamento dell'aeromobile/elicottero e direzione del flusso (verso viabilità, stand adiacenti, personale, GSE);
- distanza approssimativa tra aeromobile ed elementi colpiti.

- **Effetti osservati sull'ambiente operativo**

Descrivere gli impatti generati, quali:

- sbalottamento o ribaltamento di GSE, coni, attrezzature leggere;
- spostamento veicoli o perdita di controllo nella guida;
- sollevamento o proiezione di FOD, polvere o detriti;

- movimento involontario o caduta di operatori;
- danni ad aeromobili, veicoli, infrastrutture o equipaggiamenti;
- interferenze con attività operative limitrofe (es. boarding, manutenzione, caricamento bagagli).

- **Fattori contributivi**

Segnalare qualsiasi elemento che possa aver favorito l'evento:

- condizioni meteo (vento, pioggia, bassa visibilità);
- spazio limitato in piazzale o alta congestione operativa;
- posizionamento non conforme di GSE o veicoli;
- segnaletica, barriere o deflettori insufficienti o assenti;
- mancata coordinazione o comunicazione tra equipaggio, rampa, pushback crew, manutenzione o APRON.

- **Azioni immediate intraprese**

Indicare:

- misure immediate di sicurezza (allontanamento persone, riposizionamento GSE, blocco temporaneo delle operazioni);
- comunicazioni effettuate tra i soggetti coinvolti;
- eventuali ispezioni tecniche richieste su aeromobili o veicoli colpiti;
- bonifica FOD o verifica dell'area interessata.

- **Documentazione fotografica**

Fornire fotografie o video, quando disponibili e raccolti in sicurezza, utili a:

- mostrare posizione dell'aeromobile/elicottero;
- evidenziare l'orientamento del getto/rotore;
- documentare gli oggetti o mezzi colpiti;
- mostrare eventuali condizioni dell'area che hanno contribuito all'evento

3.12 Sversamenti carburante/oli

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, per le segnalazioni relative a sversamenti di carburante, oli o altri fluidi tecnici è necessario riportare nel Ground Safety Report i seguenti elementi specifici, utili alla corretta valutazione del rischio (safety e ambientale), alla gestione dell'emergenza e al follow-up operativo.

- **Sostanza coinvolta**

Indicare con la massima precisione possibile:

- Tipologia: Jet A-1, diesel, benzina, olio idraulico, olio motore, de-ice fluid, liquidi refrigeranti, altri.
- Stato fisico e caratteristiche osservabili: colore, odore, viscosità, volatilità (se percepibile).

- **Quantità e estensione**

- Quantità stimata (es. poche gocce, circa 1 litro, più di 20 litri, ecc).
- Estensione dell'area contaminata (m², lunghezza della scia, numero lastre di calcestruzzo coinvolte).
- Evoluzione: in aumento, stabile, assorbito.

- **Localizzazione e superfici interessate**

- Punto esatto: stand, piazzale, taxiway, pista, viabilità perimetrale, area cargo.
- Superficie: pavimentazione drenante/non drenante, area con pendenza verso drenaggi, tombini o canalette.
- Presenza di sistemi di raccolta (pozzetti, canalette).

- **Origine presunta / accertata**

- Fonte: aeromobile (punto del velivolo, es. sfiato, punto rifornimento, motore), mezzo GSE, cisterna, attrezzatura.
- Condizione al momento dell'evento: rifornimento in corso, sfiato post-rifornimento, perdita in movimento/sosta, guasto, overfill, travaso, pendenze eccessive pavimentazione.

- **Rischi immediati e controlli**

- Presenza di potenziali inneschi: motori accesi, APU, impianti elettrici, fiamme libere, lavori a caldo nelle vicinanze.
- Area messa in sicurezza: delimitazioni (coni/nastri), interdizione traffico, allontanamento persone e mezzi non necessari.

- **Condizioni ambientali**

- Meteo/vento (direzione/intensità) e temperatura;
- superfici bagnate/ghiacciate;

- **Azioni immediate intraprese**

- Attivazione Piano di Emergenza Aeroportuale;
- Intervento immediato: posa di assorbenti, barriere, tappatura di tombini, utilizzo di polvere/kit spill, sabbia/granuli;
- Interruzione dell'operazione (rifornimento, manutenzione, rullaggio) se necessario;
- Bonifica: raccolta assorbenti, pulizia meccanica, lavaggio;
- Smaltimento rifiuti contaminati;
- Ripristino dell'area e verifica di aderenza/atrito (se su taxiway/pista).

- **Comunicazioni e notifiche**

- Soggetti informati: CEA, Handler, Refueller, Manutentore, VVF.
- Tempi di arrivo per l'intervento, esito attività.
- Eventuali sospensioni temporanee dell'uso dell'area.

- **Danni, infortuni o impatti operativi**

- Danni a mezzi, infrastrutture, pavimentazioni, verniciature;
- Infortuni (scivolamenti, esposizione, irritazioni);
- Impatto operativo: ritardi, ripianificazione stand, chiusura temporanea area di movimento.

- **Documentazione**

- Foto/video dello sversamento, della fonte, delle barriere e della bonifica (prima/durante/dopo), se ottenibili in sicurezza.
- Report del rifornitore/manutenzione, se disponibili.

3.13 Degradazione o perdita totale di servizi o funzioni

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le occorrenze riconducibili a degrado, malfunzionamento o perdita totale di servizi o funzioni aeroportuali devono includere informazioni specifiche che consentano di valutare l'impatto sulla sicurezza delle operazioni di volo, sulle comunicazioni e sulla risposta alle emergenze.

Questa categoria comprende — in accordo al Reg. (UE) 2015/1018 — i seguenti casi:

- Perdita o malfunzionamento delle comunicazioni tra:
 - a) aerodromo/veicoli/personale di terra ↔ ATS o Apron Management;
 - b) Apron Management ↔ aeromobili/veicoli/ATS;
 - Malfunzionamenti o guasti significativi di sistemi e attrezzature aeroportuali che hanno (o avrebbero potuto) compromettere la sicurezza di aeromobili o occupanti;
 - Ammaloramenti significativi nell'illuminazione, segnali o marking dell'aeroporto;
 - Guasto del sistema di allertamento primario per il Piano di Emergenza Aeroportuale;
 - Indisponibilità dei servizi di soccorso e antincendio (RFFS) rispetto ai livelli richiesti.
-
- **Tipologia di servizio / funzione interessata**

Identificare chiaramente il servizio o sistema degradato o non disponibile, ad esempio:

- comunicazioni radio (APRON, TWR, veicoli airside, UHF, VHF);
- PAPI, ALS, luci pista/taxiway;
- tabelle, marking orizzontali, segnaletica verticale;
- sistemi IT operativi (es: ARMS, sistemi di gestione piazzale);
- RFFS (livello di categoria antincendio ridotto, mezzi fuori servizio, personale non sufficiente);
- Guasto sistema di allertamento (specificare tipologia guasto).

- **Livello di degrado o indisponibilità**

Specificare se si è trattato di:

- degrado parziale (funzioni ridotte, volumi ridotti, intermittenti);
- mancanza totale del servizio;
- funzionamento intermittente;
- disponibilità ridotta a causa di manutenzione programmata non comunicata.

Indicare la durata dell'indisponibilità, se nota.

- **Impatto operativo immediato**

Descrivere come l'evento ha influenzato le operazioni:

- impossibilità o difficoltà nel comunicare con aeromobili o mezzi;
- ritardi nella gestione del traffico o impossibilità di autorizzare movimenti;

- deviazioni, ritardi nel turnaround;
- necessità di chiudere o limitare l'uso di pista/taxiway;
- riduzione della categoria antincendio e impossibilità di operare determinati tipi di aeromobili.

• Contesto e dinamica dell'evento

Riportare:

- quando e in quali condizioni è emerso il malfunzionamento;
- se l'evento è stato rilevato da operatori specifici;
- eventuali attività in corso (lavori, manovre, manutenzioni GSE o impianti);
- condizioni meteo o ambientali che possano aver influito.

• Azioni immediate intraprese

Descrivere le misure attuate:

- attivazione di procedure alternative (es. coordinamento via telefono, chiusura parziale piste/taxiway);
- coordinamento con enti coinvolti;
- interventi tecnici o manutentivi avviati;
- ripristino del servizio o messa in sicurezza dell'area;
- altro.

• Fattori contributivi possibili

Indicare qualsiasi elemento che possa aver favorito il malfunzionamento:

- guasto tecnico, usura, sovraccarico;
- lavori in corso o modifiche a impianti;
- interruzioni di alimentazione elettrica;
- configurazioni errate;
- errori umani o procedure non seguite;
- condizioni meteo avverse.

• Documentazione

Allegare, quando disponibile:

- foto/video dell'attrezzatura, pannelli, display o segnali non funzionanti;
- screenshot o log di sistema;
- comunicazioni rilevanti;
- report tecnici di manutenzione, se disponibili.

3.14 Ground Handling Specific Occurrences

In aggiunta alle *Informazioni generali valide per ogni evento*, le segnalazioni riconducibili alle Ground Handling Specific Occurrences devono contenere elementi aggiuntivi che consentano di valutare rischi operativi, fattori contributivi, impatti sulla sicurezza del volo e sulla qualità delle operazioni di terra.

Questa categoria comprende — ma non si limita a — le seguenti occorrenze:

- Errato handling o caricamento di passeggeri, bagagli, posta o cargo tale da influire su massa e/o centraggio dell'aeromobile (incluse errori significativi nel loadsheet);
- Rimozione non autorizzata o prematura di equipaggiamenti di boarding con rischio per gli occupanti dell'aeromobile;
- Errato stivaggio o fissaggio di bagagli/cargo che possa compromettere la sicurezza del volo o l'evacuazione di emergenza;
- Trasporto o gestione impropria di merci pericolose con possibile impatto sulla sicurezza (Dangerous Goods incidents/accidents secondo ICAO Technical Instruction);
- Mancato rispetto delle procedure di riconciliazione passeggeri o bagagli;
- Non conformità alle procedure di ground handling e servicing (de-icing, refuelling, loading), inclusi posizionamento o rimozione errata di attrezzature;
- Caricamento di quantità di carburante errate con impatto su endurance, performance o centraggio;
- Caricamento di carburante o fluidi essenziali contaminati o del tipo sbagliato (oxygen, nitrogen, water, oil);
- Guasto o malfunzionamento di GSE utilizzato per le operazioni, con danni o rischio di danni all'aeromobile;
- Mancata, errata o insufficiente procedura di de-icing/anti-icing;
- Danni all'aeromobile causati da mezzi o attrezzature di handling (inclusi danni non precedentemente riportati);
- Eventi in cui la performance umana contribuisce direttamente o potenzialmente a un incidente/serious incident.

• Operazione in corso

Indicare la fase operativa in cui si è verificato l'evento:

- boarding/deboarding;
- caricamento/scaricamento bagagli/cargo;
- refuelling/defuelling;
- pushback o towing;
- de-icing/anti-icing;
- catering;
- manutenzione o pulizia in sosta;
- Altro.

• Ruolo delle parti coinvolte

Specificare:

- handler;
- vettore;
- tecnici manutentivi;
- altro.

• Equipaggiamenti e GSE coinvolti

Indicare mezzi o attrezzature rilevanti:

- GPU, ASU, ACU, belt loader, conveyor, ULD loader, pushback;
- scale, dolly;
- de-icing vehicle;
- altro.

Se l'evento riguarda un malfunzionamento, descrivere:

- guasto osservato, rumori, perdite, funzioni non operative.

• Procedura applicabile e scostamento

Indicare:

- procedura prevista
- eventuali fattori di pressione operativa (turnaround ridotto, comunicazioni incomplete)

• Impatto sulla safety

Segnalare se l'evento ha comportato:

- rischio per personale o passeggeri
- danni (anche sospetti) all'aeromobile
- rischio FOD

- rischio incendio (es. sversamenti)
- rischi strutturali o di centraggio

- **Impatto sull'operatività**

Indicare eventuali conseguenze:

- Ritardi;
- cambio stand;
- sostituzione aeromobile;
- interventi tecnici;
- altro.

- **Azioni immediate intraprese**

Descrivere le misure attuate:

- Comunicazioni effettuate;
- interventi tecnici o manutentivi avviati;
- altro.

- **Fattori contributivi**

Esempi:

- errore umano (distrazione, misunderstanding, formazione insufficiente);
- comunicazioni incomplete con crew, ramp lead o vettore;
- condizioni meteo sfavorevoli;
- GSE non in efficienza;
- pressione operativa;
- segnaletica o marking non chiari.

- **Documentazione**

Allegare, se ottenibile in sicurezza:

- foto/video;
- documenti operativi (loadsheets, fuel slip, DG paperwork, de-icing log);
- report manutentivi o refuelling logs.

4. RECORD KEEPING

NIL

5. ACRONIMI E DEFINIZIONI

NIL

6. ELENCO FORM, APPENDICI E ALLEGATI

NIL