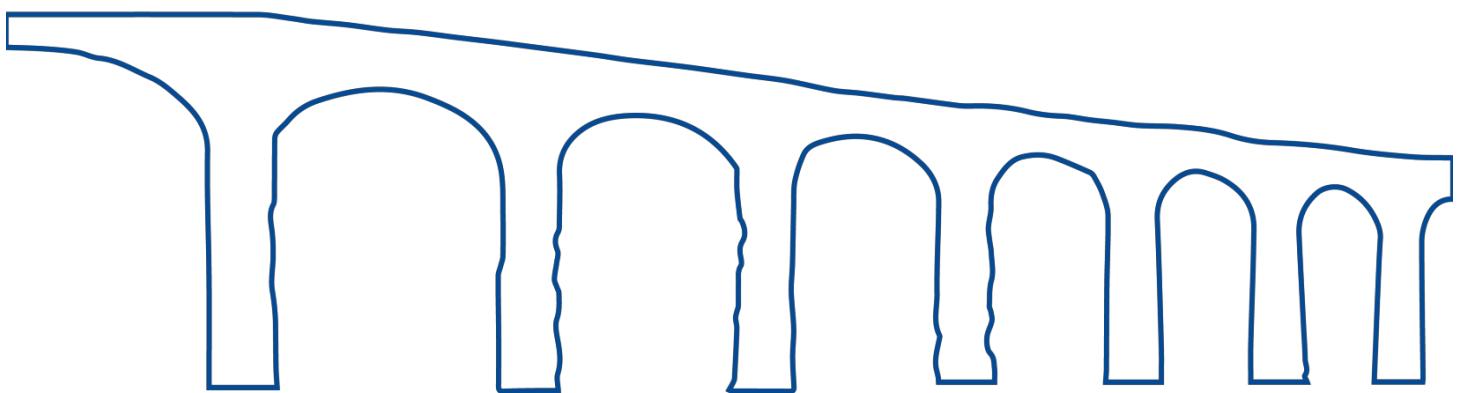


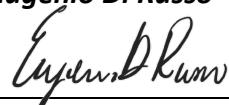
Manuale di Aeroporto  
Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

# **PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY**

**VOLUME 3 – APRON SAFETY**



## VOLUME 3 – APRON SAFETY

<b>PER APPROVAZIONE</b>	<b>POST HOLDER AREA MOVIMENTO</b>	<i>Andrea del Giudice</i> 
	<b>SAFETY &amp; COMPLIANCE MONITORING MANAGER</b>	<i>Eugenio Di Russo</i> 
<b>Rev. N:</b>	<b>6</b>	
<b>Data Emissione</b>	<b>15/11/2025</b>	
<b>Data Effettività</b>	<b>15/11/2025</b>	

## REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
0	29/11/2019	Intero documento	Prima emissione
1	15/02/2021	3.12 Operazioni con carburante e merci pericolose	Definizione aree per stoccaggio merci pericolose e aree per stoccaggio carburante
2	20/03/2022	3.7 Attività di follow-me o marshalling 3.8 Posizioni di sosta – contingency plan 3.11 Riferimenti normativi	Marshalling obbligatorio e agg.to Reg.UE 923/2012 SERA Adeguamento piazzole a nuovo layout Riferimenti normativi merci pericolose
3	06/11/2023	3.11.4 Piazzali per voli cargo con merci pericolose a bordo	Aggiornamento aree in cui è previsto lo stoccaggio di merci pericolose Aggiornamento dei piazzali dedicati ai voli cargo con merci pericolose a bordo
4	25/03/2025	3.1.9	Specifiche del divieto di

			presenza di animali liberi in area airside, obbligo di segnalazione al CEA-ADR in caso di avvistamento, e inserimento del dettaglio relativo alla gestione delle fonti attrattive e dei rifiuti.
5	31/07/2025	3.4.14	Inserita specifica del divieto di avvio/riavvio del Ground Power Unit (GPU) durante il rifornimento carburante Correzione refusi
6	<a href="#">15/11/2025</a>	3.1.4	<a href="#">Inserite immagini con identificazione smoking point airside</a>

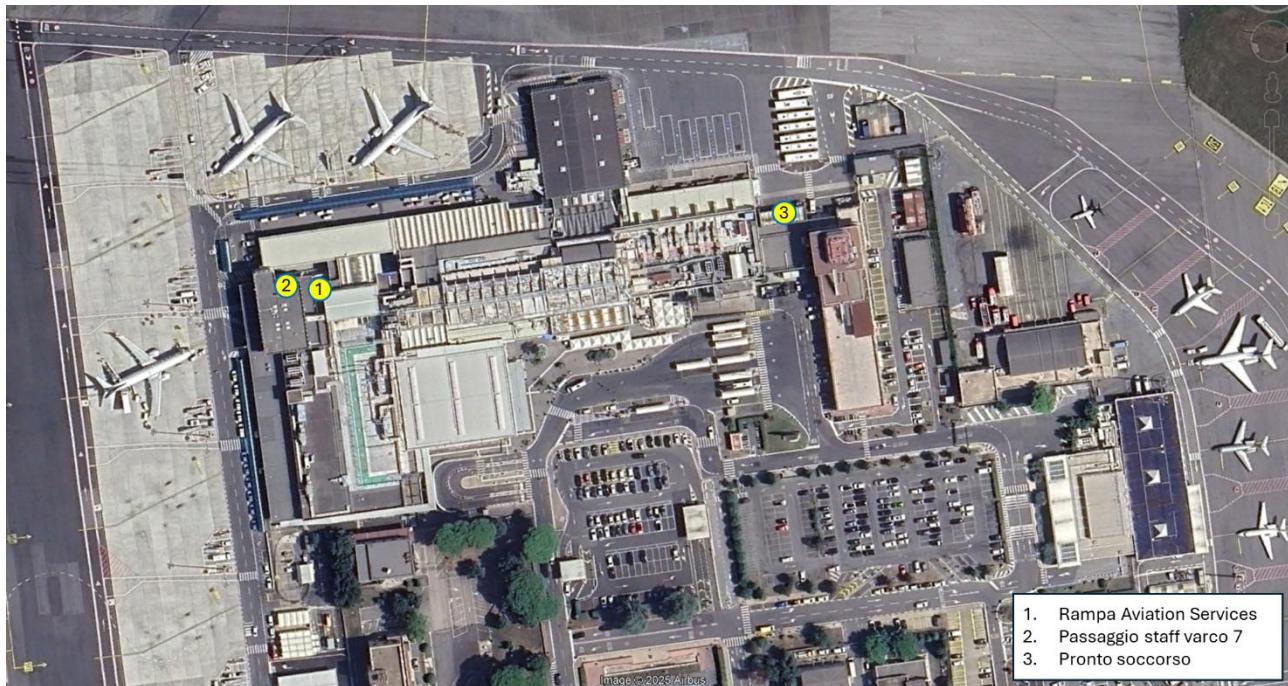
## **INDICE**

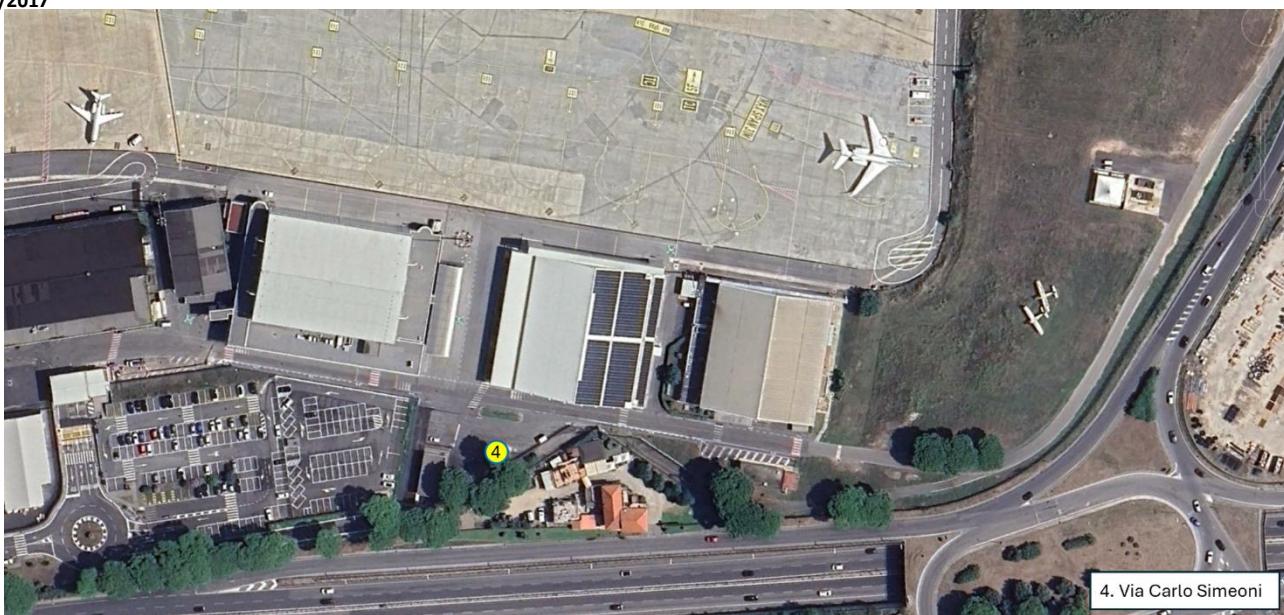
VOLUME 3 – APRON SAFETY.....	4
3.1    DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALL’UTILIZZO SICURO DEI PIAZZALI AEROMOBILI .....	4
3.2    TURNAROUND OPERATIONS.....	5
3.3    AREE DI SOSTA E DI FERMATA VEICOLI SUI PIAZZALI AEROMOBILI .....	9
3.4    RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI.....	12
3.5    RIFORNIMENTO CARBURANTE MEZZI.....	19
3.6    UNIT LOAD DEVICE (ULD).....	20
3.7    ATTIVITÀ DI FOLLOW-ME O MARSHALLING .....	21
3.8    POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN.....	23
3.9    AREE FRONTE HANGAR.....	24
3.10   POSTAZIONI CARICA BATTERIE MEZZI ELETTRICI .....	25
3.11   OPERAZIONI CON CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE.....	26

## VOLUME 3 – APRON SAFETY

### 3.1 DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALL’UTILIZZO SICURO DEI PIAZZALI AEROMOBILI

- 3.1.1 Tutto il personale operante in Airside deve evitare, durante lo svolgimento delle proprie attività, la produzione di FOD (Foreign Object Debris), ovvero la dispersione di materiale anche di piccole dimensioni che possa essere aspirato dai motori aeronautici.
- 3.1.2 Percorsi pedonali: è vietato circolare a piedi in area di movimento a eccezione delle aree delimitate da appositi passaggi pedonali (generalmente a ridosso di terminal e aree tecniche). La circolazione pedonale all’interno delle aree di sosta degli aeromobili (stand) è consentita solo per ragioni strettamente operative, controlli ispettivi, operazioni di turnaround dell’aeromobile, operazioni di imbarco e sbarco.
- 3.1.3 I Prestatori/Autoproduttori e operatori devono adeguarsi agli obblighi di segnalazione di cui alla Volume 1 delle Disposizioni di Safety.
- 3.1.4 Fumo: è vietato fumare (anche sigarette elettroniche) in Airside. È fatto obbligo a tutti gli operatori di rispettare tale divieto anche a bordo dei propri mezzi; è consentito fumare esclusivamente nei locali/aree riservati ai fumatori predisposti/e ed identificati/e dalla Società Aeroporti di Roma S.p.A. con idonea segnaletica. *Nelle figure seguenti in giallo sono rappresentati gli smoking point autorizzati.*





- 3.1.5 Bevande alcoliche e sostanze stupefacenti: è vietato effettuare le proprie attività in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di medicinali/sostanze stupefacenti o in condizioni fisiche tali da pregiudicare l’effettuazione della attività in sicurezza.
- 3.1.6 Al fine di garantire la visibilità delle persone nella circolazione pedonale in Airside, laddove consentita, è obbligatorio indossare sempre gli indumenti ad alta visibilità.
- 3.1.7 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.
- 3.1.8 Qualora vi sia la presenza di cantieri, la viabilità veicolare può essere deviata con indicazioni provvisorie che il conducente deve meticolosamente seguire al fine di rimanere separato da altro traffico.
- 3.1.9 Nel sedime aeroportuale ed in particolare in Airside, non è permessa la presenza di animali liberi al fine di ridurre il rischio di wildlife-strike.  
Gli animali possono accedere in Airside esclusivamente se custoditi in gabbie o per le attività specifiche correlate al trasporto aereo.  
Nel caso in cui si rilevi la presenza di animali liberi, sfuggiti durante le operazioni di trasporto merci o a seguito di passeggeri, oppure randagi, provenienti dall’esterno del sedime, gli stessi dovranno essere segnalati al CEA.  
È inoltre vietato per tutti coloro che operano in Airside, creare fonti attrattive che possano attrarre animali liberi (es. volatili, mammiferi, etc) o favorirne lo stazionamento, quali:
- Punti di alimentazione al suolo (acqua o cibo)
  - accumuli di rifiuti di qualsiasi genere, in particolare rifiuti alimentari, non opportunamente protetti;
  - dispersione di vivande di qualsiasi genere

## **3.2 TURNAROUND OPERATIONS**

- 3.2.1 I Prestatori/Autoproduttori devono essere certificati ai sensi del Regolamento Enac e garantire la formazione specialistica degli operatori che eseguono attività intorno agli aeromobili. Prestatori/Autoproduttori/Vettori dovranno, pertanto, rispettare la dotazione di tacchi e coni e provvedere direttamente per le attrezzature in numero adeguato per servire tutti gli aeromobili di competenza ed utilizzarli nel rispetto delle normative e disposizioni vigenti, in particolar modo quelle riguardanti la Safety.
- 3.2.2 La formazione specialistica del personale operante in Airside deve rispettare i requisiti standard descritti nel Volume 1 delle Disposizioni di Safety, sezione “Training”.
- 3.2.3 Successivamente all'avvenuta assegnazione della piazzola, il Prestatore/Autoproduttore dovrà predisporre le risorse (uomini, mezzi e attrezzature) adeguate in numero e qualifica, e nella tempistica adeguata, ai fini dell'erogazione del servizio di assistenza, in particolare dell'accesso dell'A/M in sicurezza in Piazzola.
- 3.2.4 Non appena nota l'assegnazione della piazzola, il Prestatore/Autoproduttore deve accertarsi che la piazzola stessa, nelle aree delimitate di manovra, sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere.
- 3.2.5 I tacchi e i coni dovranno essere apposti non appena l'a/m blocca in piazzola, ovvero non appena il comandante inserisce il parking-brake, che può essere rimosso solo in presenza dei tacchi stessi. Nessuna attività di assistenza deve essere iniziata prima che siano stati apposti i tacchi e coni, e che siano spente le luci anticollisione. L'obbligo di apposizione dei tacchi è necessario ai fini della sicurezza delle operazioni anche per la presenza di pendenza longitudinale e/o trasversale della pavimentazione delle piazzole.
- 3.2.6 Al termine dell'utilizzo, ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà lasciare la piazzola, comprese le aree contigue, completamente sgombra da materiali, carrelli e automezzi di qualsiasi genere, e in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata per il volo successivo. Quanto sopra a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, del regolare funzionamento dello Scalo. Qualora il personale dell'operatore, per gravi e giustificati motivi, non possa ottemperare a quanto stabilito dovrà darne immediata comunicazione al CEA-ADR. Si rammenta che la presenza di FOD in piazzola può pregiudicare il rilascio del Ready da parte del Gestore.
- 3.2.7 ADR-CEA, nel caso in cui venga segnalato o rilevi direttamente la difficoltà di utilizzo dei piazzali in sicurezza o l'impedimento nello svolgimento delle attività di assistenza per la presenza di materiali e/o automezzi lasciati dal precedente Prestatore/Autoproduttore, inviterà quest'ultimo allo sgombero immediato della piazzola o dell'area, riservandosi la facoltà di provvedere direttamente in caso di

inadempienza, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali, addebitando al soggetto inadempiente i costi sostenuti ed i danni subiti.

- 3.2.8 ADR può effettuare ispezioni per verificare il rispetto delle regole riguardanti lo sgombero delle piazzole dopo l'utilizzo, ponendo in essere, in caso di inadempienza, i provvedimenti operativi più opportuni, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali.
- 3.2.9 I Prestatori/Autoproduttori devono garantire la protezione dei passeggeri durante le operazioni di imbarco e sbarco:
- Ponendo i coni o dispositivi equivalenti a protezione delle parti dell'aeromobile che rappresentano un rischio per le persone;
  - Controllando a vista che i passeggeri seguano il percorso prestabilito, con particolare cura nel controllo che gli stessi non passino sotto le ali dell'aeromobile, vicino ai motori e alle eliche e restino fuori dalla zona di sicurezza se è in corso il rifornimento.
- 3.2.10 Su disposizione del CEA-ADR o ADR/SOC Sicurezza Operativa, i Prestatori/Autoproduttori e operatori devono provvedere allo sgombero immediato della piazzola o dell'area.
- 3.2.11 Qualora il soggetto non provveda immediatamente ad eseguire le disposizioni di cui all'articolo precedente, ADR si riserva la facoltà di provvedere direttamente per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali, addebitando al soggetto inadempiente i costi sostenuti e i danni subiti maggiorati del 20%.
- 3.2.12 È obbligatorio l'uso dei dispositivi di protezione individuale, secondo quanto previsto dalla valutazione del rischio svolta dal Datore di Lavoro di ciascuna Azienda che opera in Airside, sotto la propria ed esclusiva responsabilità ai sensi del D.lgs. 81/2008. È comunque fatto obbligo a chiunque acceda all'area airside di indossare dispositivi altà visibilità.
- 3.2.13 È vietato avvicinarsi a piedi agli aeromobili, se non per ragioni strettamente operative. L'avvicinamento, qualora consentito, dovrà avvenire a luci anticollisione spente salvo per il personale tecnico/operativo che per mansione ha tali esigenze ed è stato propriamente addestrato a farlo. 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". I veicoli, il personale addetto all'Handling e le attrezzature non devono, pertanto, 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 messi i tacchi, almeno che non vi siano specifiche procedure tra Vettore e Handler che prevedano particolari operazioni di assistenza.

3.2.14 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.

3.2.15 I movimenti all'interno dell'ASA, intorno agli aeromobili parcheggiati, devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti : a passo d'uomo.

3.2.16 È vietato lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile.

3.2.17 La sosta del veicolo è consentita sottobordo per il solo personale dedito alle operazioni di assistenza aeromobile. In caso di sosta sottobordo è obbligatorio:

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

3.2.18 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.

3.2.19 I rifiuti di bordo non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo, devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio temporaneo/smaltimento.

3.2.20 Quando l'operatore alla guida di mezzi di grandi dimensioni (caterer, autobotti, ecc..) deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un altro operatore che assista la manovra, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamere o di strumenti per la misurazione della distanza.

3.2.21 Quando l'operatore non possiede sufficiente visibilità per accertare quale sia la distanza dall'aeromobile deve servirsi di un altro operatore che assista la manovra che, a terra, gli segnali la separazione dall'aeromobile stesso, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamere o di strumenti per la misurazione della distanza.

3.2.22 A seguito dello spegnimento delle anticollision light dell'aeromobile, i veicoli elevabili (scala, nastri, decicer, ambulift ecc.) sono autorizzati a sollevare le piattaforme mobili solamente dopo aver raggiunto la corretta posizione di accosto all'aeromobile.

3.2.23 I veicoli elevabili non sono autorizzati a circolare con piattaforma elevata.

I veicoli che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile.

**3.2.24** Dopo aver utilizzato un veicolo operativo elevabile, il conducente, prima di abbassarlo, ha l'obbligo di verificare che ci sia una sufficiente distanza di sicurezza dall'aeromobile, e da altri veicoli e/o operatori.

**3.2.25** Lo scarico del serbatoio dell'acqua dell'aeromobile deve essere eseguito utilizzando gli appositi mezzi di rampa.

### **3.3 AREE DI SOSTA E DI FERMATA VEICOLI SUI PIAZZALI AEROMOBILI**

**3.3.1** Le aree e gli stalli di parcheggio veicoli, presso lo scalo di Ciampino, sono di due tipologie:

- dedicati a un singolo Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Operatore, contraddistinti da apposita segnaletica di identificazione;
- di utilizzo comune.

**3.3.2** Le aree e gli stalli di parcheggio sono assegnati da ADR, in qualità di Società di Gestione, attraverso apposito verbale di assegnazione delle aree ad uso esclusivo.

**3.3.3** Materiali impropri e rifiuti di qualsiasi genere non dovranno essere lasciati nelle aree/stalli di parcheggio e stoccaggio e presso le postazioni per la ricarica dei mezzi elettrici. Qualora un utilizzatore riscontri la presenza di materiali impropri o rifiuti dovrà segnalarlo tempestivamente al CEA-ADR, che si attiverà per l'intervento di pulizia.

**3.3.4** L'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni di ricarica ai Prestatori e agli Autoproduttori potrà essere variata da ADR in qualsiasi momento, nel rispetto delle disposizioni della Direzione Aeroportuale Lazio, particolarmente, nel caso di subentro di nuovi Operatori o di variazioni dei volumi di traffico di quelli già presenti, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli Operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno consistere, per ciascun Operatore, in aumento, diminuzione, variazione della ubicazione di quanto precedentemente assegnato.

**3.3.5** Ciascun Operatore dovrà posizionare i propri veicoli/rimorchi/equipaggiamenti esclusivamente all'interno delle aree assegnate, siano esse dedicate o di utilizzo comune. I suddetti veicoli/rimorchi non dovranno comunque essere in ogni caso d'intralcio alla movimentazione di aeromobili e di veicoli/rimorchi/equipaggiamenti nell'area aeroportuale. Il parcheggio di mezzi/attrezzi è consentito solo nelle aree contraddistinte da apposita segnaletica (stalli).

**3.3.6** È fatto assoluto divieto di sosta e fermata:

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

- 3.3.7 Il veicolo non deve costituire ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio e/o di soccorso sanitario, che necessitano di un rapido accesso/uscita.
- 3.3.8 Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:
- di fronte al muso dell'aeromobile, o 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 a elica;
  - su tutte le aree contraddistinte dalla segnaletica orizzontale di divieto.
- 3.3.9 Tutti i veicoli/rimorchi/equipaggiamenti, quando non utilizzati, dovranno essere lasciati spenti, per non favorire l'inquinamento ambientale e acustico in ambito aeroportuale. Dovranno essere parcheggiati ordinatamente e avendo cura di non lasciare, per i veicoli che ne sono dotati, teli o teloni non adeguatamente fissati, per ragioni di sicurezza e di immagine dell'aeroporto. Gli stalli assegnati per veicoli/rimorchi/equipaggiamenti utilizzati per l'assistenza, non dovranno essere utilizzati per la sosta e/o il deposito di veicoli/rimorchi/equipaggiamenti destinati alla rottamazione e/o all'alienazione.
- 3.3.10 Le aree operative e gli stalli non dedicati a un singolo Operatore, ubicati a margine delle piazzole di sosta aeromobili, sono, se non diversamente indicato in loco, a disposizione dei veicoli destinati all'assistenza del volo in arrivo sulla piazzola di riferimento. Tali postazioni potranno essere occupate esclusivamente da veicoli che, per dimensioni, caratteristiche tecniche o velocità di spostamento, non possono essere agevolmente trasferiti.
- 3.3.11 Gli stalli per autobus interpista presso le uscite d'imbarco, di uso comune, saranno a disposizione del Prestatore/Autoproduttore interessato per il tempo strettamente necessario all'imbarco dei passeggeri. L'accosto ai punti di sbarco presso le aerostazioni avverrà secondo la sequenza di arrivo degli interpista, che dovranno sostarvi esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo sbarco dei passeggeri.
- 3.3.12 Per quanto riguarda gli stalli dell'area di imbarco B per passeggeri in arrivo da destinazione "paesi terzi" è prevista l'ispezione del mezzo da parte dell'handler
- 3.3.13 I carrelli (per bagagli, pallet, container) e i contenitori (ULD) dovranno essere posizionati, all'interno delle aree assegnate, in modo ordinato e tale da poter essere parcheggiati e prelevati, in qualsiasi momento, agevolmente, rapidamente e in condizioni di sicurezza.
- 3.3.14 Lungo i percorsi di rullaggio nell'area di manovra e nell'ambito dei piazzali di sosta aeromobili non è consentito svolgere operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e/o membri equipaggio o effettuare soste

non previste per consentire interventi di manutenzione, messe a punto o verifiche esterne salvo comprovate situazioni di emergenza da segnalare al CEA-ADR o procedure di contingency.

## **3.4 RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI**

Fermo restando le restrizioni imposte dal D.M. 30 giugno 2011, le presenti disposizioni si applicano:

- A tutti i processi di refuelling/defuelling eseguiti nelle piazzole ritenute idonee da ADR;
- Agli Handler Rifornitori e agli Handler di Assistenza
- Ai vettori che operano voli commerciali con aeromobili di capacità maggiore di 19 posti è fatto obbligo di presentare ad ADR S.p.A. una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative a quanto disposto dal DM 30 Giugno 2011 (G.U. giugno 2011 n 169) per l'effettuazione di operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo.

### **FORMAZIONE DEL PERSONALE**

- 3.4.1 Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli Handler rifornitori che devono essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure operative normali e di emergenza; inoltre, devono assicurare la presenza di personale certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco (secondo quanto previsto dal D.M. 30/06/2011) e definito "Operatore di rifornimento." L'adeguatezza del personale impegnato nelle operazioni di rifornimento deve essere attestata da apposita dichiarazione del Responsabile dell'Handler; tale dichiarazione deve essere disponibile durante le operazioni di rifornimento.
- 3.4.2 Gli Addetti alle operazioni di assistenza agli aeromobili che si trovano a operare sullo stand degli aeromobili durante le fasi di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o durante le operazioni di imbarco e sbarco, ricevono una formazione in accordo col programma ritenuto accettabile da ENAC e dal CNVVF.

### **RESPONSABILITÀ E DISPOSIZIONI**

- 3.4.3 Le operazioni di rifornimento avvengono sotto la diretta responsabilità dell'Operatore Aereo, attraverso la designazione di una persona qualificata denominata "Responsabile del rifornimento". L'Operatore Aereo deve essere in possesso di proprie procedure relative alle operazioni di rifornimento elaborate secondo il Regolamento (UE) N. 139/2014 della commissione del 12 febbraio 2014 - Annex to Decision 2021/003/R- 'AMC & GM to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes — Issue 1, Amendment 5.
- 3.4.4 L'Operatore Aereo ha l'obbligo di nominare il Responsabile del rifornimento.
- 3.4.5 Il Responsabile del Rifornimento ha il compito di supervisionare e di garantire l'osservanza delle procedure operative riportate nel presente documento e nei manuali operativi dell'Operatore Aereo, ivi compresa la gestione delle eventuali contingenze che dovessero presentarsi. Il Responsabile del rifornimento assicura l'espletamento delle attività di coordinamento e sorveglianza e garantisce l'adeguamento alla procedura di rifornimento e il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente a bordo dell'aeromobile.

3.4.6 Il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di presentarsi e qualificarsi all'Handler rifornitore qualora questo non coincida con il personale di condotta.

3.4.7 Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli Handler rifornitori, che devono essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure operative normali e di emergenza; inoltre, devono assicurare la presenza di personale certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco (secondo quanto previsto dal D.M. 30/06/2011) e definito "Operatore di rifornimento."

3.4.8 L'Handler certificato per le operazioni di rifornimento, garantisce:

- L'idoneità dei mezzi ai fini antincendio;
- La disponibilità della copia "Dichiarazione di adeguato addestramento" degli operatori durante il rifornimento;
- Che almeno un operatore, incaricato dell'attività di refuelling, sia adeguatamente formato e certificato per l'effettuazione delle operazioni di rifornimento;
- Che i mezzi di rifornimento siano dotati dei presidi antincendio in condizioni di efficienza con caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni vigenti;
- La presenza del personale necessario per ogni mezzo di rifornimento per assicurarne, qualora necessario, il rapido allontanamento e per ogni altra necessità di sicurezza;
- La presenza di almeno un operatore di rifornimento certificato per ciascun punto di attacco, qualora il rifornimento sia eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala. L'operatore dovrà avere con sé copia della certificazione del CNVVF.

3.4.9 L'Handler certificato per le operazioni di rifornimento, i Prestatori dei servizi di assistenza a terra/Autoproduttori, e tutti gli Operatori presenti sottobordo, devono garantire la puntuale osservanza di tutte le norme di sicurezza e di formazione e addestramento continuo. In particolare, per le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, l'Handler rifornitore garantisce la presenza sotto bordo di personale in possesso della certificazione rilasciata dal CNVVF come previsto dal D.M., mentre il Personale degli Handler di assistenza riceve una formazione in accordo col programma ritenuto accettabile da ENAC e dal CNVVF. L'Handler di assistenza garantisce, inoltre, l'idoneità dei mezzi di assistenza.

3.4.10 Il responsabile del rifornimento ha l'obbligo di assicurare che:

- Le operazioni di rifornimento siano effettuate all'interno delle aree ERA/ASA
- Siano presenti in piazzola i presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca di capacità estinguente non inferiore a «A- B1- C», e 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4». In particolare AdR ha provvisto ogni piazzola di n° 2 estintori:

- n° 1 polvere di 100 kg – Capacità estinguente «A- B1- C»
- n°1 schiuma di 50 kg – Capacità estinguente «A-B4».
- L'autobotte sia posizionata in maniera tale da garantire la via di fuga, e che il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- La "zona di sicurezza", costituita da un'area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento, non ricada al di fuori dell'area di ERA/ASA dello stand o, in caso contrario, venga garantito che le aree interessate siano opportunamente mantenute libere;
- Personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino nella "zona di sicurezza";
- L'accesso da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- Sia garantita la rapida evacuazione delle persone a bordo dell'aeromobile mediante l'uso di un numero sufficiente di uscite e la disponibilità di un sicuro percorso di fuga per ognuna delle uscite da utilizzare durante un'eventuale emergenza, in coerenza con le disposizioni del vettore;
- L'autocisterna non sosti con l'apparato motore sotto l'ala;
- Non siano presenti veicoli, ad esclusione di quelli coinvolti nelle operazioni di rifornimento carburante, in movimento o in sosta sotto l'ala durante le operazioni di rifornimento;
- Non siano presenti fiamme libere o dispositivi che possano costituire un fattore d'innescio entro un raggio di 15m dall'aeromobile.

**3.4.11** Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate nel piazzale di sosta degli aeromobili, all'interno delle aree ERA/ASA appositamente individuate e attrezzate.

**3.4.12** Nell'area di sicurezza del rifornimento, non possono transitare i mezzi non dotati di idonei sistemi di protezione e schermaggio.

**3.4.13** L'imbarco/sbarco di passeggeri con ridotta mobilità, tramite mezzo "Ambulift", sullo stesso lato dell'aeromobile ove avvengono le operazioni di rifornimento, è consentito, purché siano prese le precauzioni di seguito riportate:

- Sia prevista dall'Operatore Aereo la procedura di evacuazione dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'aeromobile, al momento dell'emergenza.
- Sia prevista da ADR Assistance la procedura di trasporto e riprotezione in zona sicura dei passeggeri e del personale a bordo dell'ambulift, al momento dell'emergenza.

**3.4.14** Ciascun operatore durante le operazioni di rifornimento deve rispettare le seguenti condizioni:

- Assenza di rifiuti, e/o scarti combustibili;
- Assenza di fiamme libere, sigarette, scintille provocate da urto di parti metalliche;

- Divieto di avviare o riavviare il Ground Power Unit (GPU) per tutta la durata delle operazioni di rifornimento carburante dell'aeromobile;
- Divieto di utilizzo di attrezzature elettroniche, se non siano certificate ATEX e autorizzate;
- Divieto di utilizzo di sostanze infiammabili (escluso carburante per rifornimento);
- Divieto di utilizzo di utensili e di altre apparecchiature funzionanti elettricamente in grado di produrre fiamme o scintille;
- Divieto di utilizzo di apparecchiature fotografiche con flash a filamenti o elettronici;
- Divieto di utilizzo di mezzi privi di idonei sistemi di protezione e schermaggio dello scarico.

3.4.15 Il personale navigante ha l'obbligo di assicurare che, durante le operazioni di rifornimento carburante, nessun motore di spinta dell'aeromobile sia in funzione.

3.4.16 L'Operatore Aereo ha l'obbligo di garantire la continuità del contatto visivo tra il Responsabile del Rifornimento e il rifornitore, prevedendo una modalità compatibile con la presenza del mezzo ambulift.

3.4.17 Le operazioni di defuelling del carburante non sono consentite quando è in corso l'imbarco/sbarco dei passeggeri, ovvero, quando questi stazionano sull'aeromobile.

3.4.18 Durante le operazioni di defuelling valgono gli obblighi riportati all'articolo 3.4.12, 3.4.14.

## **OBBLIGO DI MANCATO AVVIO O INTERRUZIONE DELLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO**

---

3.4.19 Le operazioni di rifornimento non devono essere avviate e, se già iniziate, devono essere immediatamente sospese quando si verifichi una delle condizioni di seguito riportate:

- a) Assenza del Responsabile del rifornimento.
- b) Indisponibilità dei dispositivi antincendio previsti.
- c) Mancata effettuazione dei collegamenti elettrici necessari a scongiurare la generazione di scariche elettriche tra i mezzi/le infrastrutture e gli aeromobili coinvolti nelle operazioni di rifornimento.
- d) Presenza di estranei alle operazioni all'interno della zona di sicurezza.
- e) GPU e ACU posizionati ad una distanza inferiore a 6m dalle infrastrutture e dai veicoli usati per il rifornimento.
- f) Piazzola occupata da mezzi estranei all'attività di rampa.
- g) Veicoli in transito o in sosta sotto l'ala, con l'eccezione di quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo necessario alle operazioni.
- h) Motrice dell'autocisterna in sosta sotto l'ala.
- i) Motori dell'aeromobile accesi.

- j) Mezzo di rifornimento spento e non dotato di sistema di avviamento rapido (es. Start and Stop).
- k) Attrezzatura per il servizio di manutenzione in sosta a meno di 3 metri dagli sfiati dell’impianto combustibile dell’aeromobile.
- l) Presenza di lavori in corso/attività di manutenzione in prossimità della zona rifornimento che possano generare scintille o fiamme libere.
- m) Freni dei carrelli principali dell’aeromobile surriscaldati.
- n) Rifornimento o manutenzione dell’impianto di erogazione ossigeno dell’aeromobile.
- o) Presenza di vapori di carburante all’interno dell’aeromobile.
- p) Temporali con scariche elettriche sull’aeroporto o entro 3 Miglia Nautiche dalla Torre di controllo. ADR comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento con le modalità previste.
- q) Attivazione del PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale) per stati di allerta aeromobile che coinvolgano tutti i presidi dei VVF presenti in airside. ADR-CEA comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento con le modalità previste dal PEA.
- r) Il personale coinvolto nell’attività di rifornimento porti con sé o utilizzi accendisigari, fiammiferi o sigarette elettroniche.
- s) Il personale coinvolto nell’attività di handling porti con sé o utilizzi telefoni cellulari/smartphone non ATEX all’interno dell’area di sicurezza (6m). Il personale coinvolto nell’attività di rifornimento indossi scarpe o indumenti che presentino delle parti metalliche a vista.
- t) Il personale coinvolto nell’attività di rifornimento trascini scale o altri mezzi con ruote metalliche o che comunque striscino sul suolo qualora trainati.
- u) Siano in corso attività di installazione o rimozione delle batterie dell’aeromobile.
- v) Siano in corso le connessioni/disconnessioni all’aeromobile dei cavi GPU (Ground Power Unit) e 400Hz.
- w) Sia in corso l’accensione dell’APU (Auxiliary Power Unit).
- x) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono il libero accesso all’aeromobile da parte dei mezzi di soccorso.
- y) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell’aeromobile.

z) I veicoli e le attrezzature in piazzola non consentono il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori senza manovre in retromarcia.

3.4.20 Le operazioni di rifornimento dell'aeromobile con passeggeri a bordo non devono essere avviate e, se già iniziate, devono essere immediatamente sospese, se si verifica almeno una delle condizioni di seguito riportate:

- a) Contemporaneità operazioni su due piazzole adiacenti.
- b) Mancata autorizzazione da parte del Comandante dell'aeromobile.
- c) Attivazione della procedura LVP (Low Visibility Procedure). ADR-CEA comunica la sospensione delle operazioni di rifornimento attraverso il sistema Everbridge.
- d) Rifornimento sul lato sinistro dell'aeromobile, a meno di imbarco/sbarco tramite pontile e vie di fuga alternative (es. Scala Aggiuntiva), previste dall'Operatore Aereo, posizionate sul lato destro.
- e) Attività di carico/scarico di merci pericolose, e/o merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta il rispetto delle precauzioni ed in particolare non permetta il mantenimento del contatto visivo tra responsabile del rifornimento e handler rifornitore
- f) Presenza di ostacoli sul percorso pedonale e lungo le uscite di emergenza.

3.4.21 In caso di rifornimento carburante aeromobile con APU in funzione, in caso di sversamento, l'APU deve essere spento immediatamente e non deve essere riacceso finché l'area non sia stata bonificata e non sia più presente rischio di innesco dei vapori infiammabili.

3.4.22 In caso di sversamento, il GPU deve essere spento immediatamente e non deve essere riacceso finché l'area non sia stata bonificata e non sia più presente rischio di innesco dei vapori infiammabili.

3.4.23 In caso di rifornimento carburante aeromobile con Air Conditioning Unit (ACU) in funzione, in caso di sversamento, l'ACU deve essere spento immediatamente per prevenire la possibilità che vapori infiammabili siano introdotti nell'aeromobile.

3.4.24 Nel caso in cui il personale di handling che opera sottobordo venisse a conoscenza di una delle condizioni di cui agli articoli precedenti, ha l'obbligo di informare immediatamente il Responsabile del rifornimento, il quale sospende le operazioni e, se del caso, applica quanto previsto dalla sezione dedicata alla gestione delle emergenze.

3.4.25 In piazzola, l'autorizzazione a riprendere le operazioni di rifornimento carburante può essere data solo dal Responsabile del rifornimento, il quale deve consultarsi con tutti gli attori che concorrono all'attività di rifornimento del carburante.

**3.4.26 Il Responsabile del rifornimento deve richiedere all'Operatore del rifornimento l'interruzione delle operazioni in tutti i casi in cui ENAV-TWR, VVF, ADR-CEA, ENAC ne facciano esplicita richiesta.**

## **3.5 RIFORNIMENTO CARBURANTE MEZZI**

- 3.5.1** Il rifornimento dei mezzi operanti in Airside deve essere eseguito solo nelle aree rifornimento dedicate.
- 3.5.2** Non è consentito il rifornimento dei mezzi posizionati all'interno dell'ASA in presenza dell'A/M.
- 3.5.3** Non è consentito il rifornimento dei mezzi in funzione.

## **3.6 UNIT LOAD DEVICE (ULD)**

- 3.6.1 Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà riposizionare correttamente le ULD presso le unita di stoccaggio previste. Gli ULD non devono costituire FOD, né ostacolare la movimentazione di aeromobili e veicoli sull'area di movimento.
- 3.6.2 Gli ULD devono essere messi in sicurezza e chiuse, onde ridurre il rischio di sollevamento in caso di condizioni di vento forte.

## **3.7 ATTIVITÀ DI FOLLOW-ME O MARSHALLING**

- 3.7.1 Per attività di marshalling, in ottemperanza alla definizione IATA e annesso 2 ICAO , si intendono i segnali forniti all’equipaggio di volo durante l’ingresso in piazzola. L’aeromobile è pertanto in moto e controllato dalla cabina di pilotaggio e non è attaccato a nessun equipaggiamento di spinta-traino.
- 3.7.2 I segnali manuali del marshalling devono essere quelli disciplinati dal Reg. UE 923/2012–SERA e previsti dallo standard IATA Chapter 4 e smi “Marshalling Hand signals for aircraft” (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 3.7.3 Per attività di follow-me, in ottemperanza al D.lgs. 18/99 si intendono le attività di guida dell’aeromobile a mezzo di veicolo adeguatamente equipaggiato per lo spostamento da un punto ad un altro punto dell’Area di Movimento. La presenza del follow-me davanti all’aeromobile, non garantisce, la separazione degli aeromobili da altri ostacoli improvvisi, a causa della limitata visibilità dell’autista che scorta l’aeromobile e che ha la visibilità limitata a bordo del mezzo.
- 3.7.4 Per gli aeromobili in spinta-traino, ovvero non governati dalla cabina di volo, non si parla di segnali di marshalling, ma di segnali di guida degli operatori. I segnali utilizzati per fornire le informazioni agli autisti del pushback e di tutti gli altri equipaggiamenti devono essere quelli disciplinati dal Reg. UE 923/2012–SERA e previsti dallo standard IATA Chapter 4 “Guide Person Hand Signal for ground service equipment” (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 3.7.5 Presso lo scalo di Ciampino le attività di Follow me o Marshalling previste dall’Operation Letter sull’ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte da ADR tramite ADR/SOC Sicurezza operativa.
- 3.7.6 Il servizio di Marshalling è obbligatorio per tutto il traffico in arrivo presso le piazzole civili dell’aeroporto di Ciampino, con modalità di ingresso in piazzola self-in, ed è erogato dalla Sicurezza Operativa ADR.
- 3.7.7 Per i voli operati dalla Compagnia Aeronautica Italiana, da ENAV Radiomisure, dai Vigili del Fuoco e da AVINCIS o destinati a piazzole gestite direttamente da operatori terzi, il servizio di Marshalling è erogato dalla società stessa che gestisce le piazzole. Il servizio di Marshalling potrà essere comunque ed in qualsiasi momento richiesto alla Sicurezza Operativa ADR, al fine di garantire la movimentazione degli aa/mm in sicurezza.
- 3.7.8 È previsto l’utilizzo del follow-me nei seguenti casi:
- Movimentazione degli aa/mm da/per Stand 401;
  - Movimentazione degli elicotteri:
    - Elicottero con lunghezza inferiore a 13,5 m. Destinato alla piazzola H414. Se non disponibile attenersi a quanto indicato al punto successivo;
    - Elicottero con lunghezza compresa tra 13,5 m e 20 m (estremi inclusi), destinati alle

**3.7 ATTIVITÀ DI FOLLOW-ME O MARSHALLING**

piazzole da 402 a 407 e 514. L'elicottero dovrà raggiungere la piazzola assegnata transitando le taxilane SG-TC con l'assistenza del SAR per il servizio di follow-me e marshalling

Di seguito alcune limitazioni relative alle piazzole da 402 a 407 :

- Stand 402: è consentito il parcheggio di elicotteri con lunghezza fuori tutto fino a 13,5 m e 18,0 m in modalità self-maneuvering con l'assistenza del SAR per il servizio del follow-me e marshalling. Inoltre, è consentito il parcheggio di elicotteri con lunghezza superiore a 18,0 m al traino con l'assistenza del SAR per il servizio del follow-me;
- Elicottero con lunghezza superiore a 20 m. Le piazzole destinate a questa tipologia di elicottero sono gli stand aeromobili da 402 a 407. L'elicottero raggiunge in modalità self-maneuvering il raccordo SG transitando il raccordo AG; successivamente dovrà spengere i motori ed essere trainato presso la piazzola/hangar assegnata con l'assistenza del SAR per il servizio del follow-me.

- Nei casi previsti al par. 5 “Limitazioni Apron Taxiway” del presente documento;

In caso di utilizzo dell'Apron 600 in orario notturno;

- Decentramento di un aeromobile da/verso Apron 600
- In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo “contingency plan”

In tal caso la presenza del SAR sarà garantita per:

- Scortare, ove necessario, i mezzi di assistenza e le autocisterne, fuori dalla viabilità veicolare;
- Supervisionare le operazioni di rampa affinché non creino intralcio alla movimentazione degli aeromobili;
- Assistere al posizionamento degli aeromobili nelle posizioni “contingency”.

**3.7.9 ADR/SOC Sicurezza Operativa effettua anche scorta di veicoli/equipaggiamenti i cui conducenti non sono autorizzati alla guida in Airside.**

## 3.8 POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN

3.8.1 In caso di necessità operative critiche, al fine di contenere un numero elevato di aeromobili a terra, sono state previste alcune posizioni di sosta o di attesa eccezionali per aeromobili fino a categoria C, penalizzando alcune aree operative dell'aeroporto.

Di seguito sono elencate le posizioni di sosta e le relative limitazioni operative:

- N° 1 posizione sulla Taxilane SH:

Limitazione:

chiusura della Taxilane SH e della veicolare che attraversa tale area;

- N° 1 posizione sulla posizione prova motori:

Limitazione:

solo per attesa libero piazzola senza effettuare alcuna operazione di rampa. (Tale ubicazione solo in caso di posizione SF libera)

3.8.2 Per le categorie di aeromobili A e B, e C fino a Gulfstream V potranno essere identificate alcune piazzole di Cat. C idonee ad ospitare anche più di un aeromobile contemporaneamente, con movimentazione al traino, rispettando la regolamentazione delle attività di traino previste per il piazzale Golf (Vedi Cap. 11 “Aree dedicate all'aviazione generale – piazzale Golf”).

Per l'utilizzo di tutte le posizioni elencate in precedenza, è necessaria la presenza del SAR sia per la movimentazione degli aeromobili che dei mezzi di assistenza.

## **3.9 AREE FRONTE HANGAR**

- 3.9.1** Le aree antistanti le aviorimesse PG132 e PG175 sono destinate alla servitù di passaggio per l'accesso dei velivoli in sicurezza all'interno dell'hangar.

Tali aree sono utilizzabili con le seguenti specifiche:

Hangar PG132 – Stand 308 (attualmente in uso al Corpo dei Vigili del Fuoco):

La piazzola 308, antistante l'aviorimessa PG132, è anche destinata alla servitù di passaggio per l'accesso dei velivoli in sicurezza all'interno dell'hangar.

La movimentazione dei velivoli da e per l'hangar è consentita esclusivamente al traino; in particolare l'elicottero S64F, in fase di arrivo dovrà essere trainato a motori spenti dalla piazzola a cui è destinato all'hangar, e viceversa per la fase di partenza.

### **3.10 POSTAZIONI CARICA BATTERIE MEZZI ELETTRICI**

- 3.10.1 Le postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici sono dedicate al Prestatore/Autoproduttore secondo quanto stabilito da specifico verbale di consegna; lo stesso Prestatore/Autoproduttore dovrà posizionare gli eventuali caricabatteria, se necessario, secondo quanto previsto dai verbali di assegnazione.
- 3.10.2 L'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni di ricarica ai Prestatori e agli Autoproduttori potrà essere variata da ADR PHMOV in qualsiasi momento, nel rispetto delle disposizioni della Direzione Aeroportuale Lazio, particolarmente nel caso di subentro di nuovi operatori o di variazioni dei volumi di traffico di quelli già presenti, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli Operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno consistere, per ciascun Operatore, in aumento, diminuzione, variazione della ubicazione rispetto a quanto precedentemente assegnato.
- 3.10.3 La manutenzione della parte infrastrutturale della postazione carica batteria è a cura e carico di ADR, mentre la manutenzione, l'installazione e l'eventuale spostamento da una postazione all'altra del caricabatteria e dell'eventuale carrucola di sostegno del cavo elettrico sono a cura e carico del Prestatore/Autoproduttore.
- 3.10.4 L'installazione e la manutenzione del caricabatteria e dei relativi accessori dovranno essere effettuate nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri, emanati da qualsiasi soggetto che ne abbia titolo, con particolare riferimento alle normative riguardanti gli impianti elettrici e la sicurezza sul lavoro.
- 3.10.5 Il caricabatteria dovrà sempre recare il logo della Società di appartenenza, essere installato in corrispondenza di stalli dedicati alla Società stessa ed essere mantenuto in buone condizioni manutentive ed estetiche, a salvaguardia della sicurezza delle persone e dell'immagine dell'aeroporto.
- 3.10.6 Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà sottoporre a ricarica i mezzi elettrici esclusivamente in corrispondenza delle postazioni assegnate, anche ai fini della corretta determinazione dei consumi di energia elettrica per il successivo addebito.
- 3.10.7 Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà adeguarsi alla normativa nazionale vigente per quanto attiene agli aspetti di sicurezza sul lavoro relativamente alle aree ricarica batteria, e loro utilizzo sicuro.

### 3.11 OPERAZIONI CON CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE

#### OPERAZIONI DI ACCETTAZIONE, STOCCAGGIO, ALLESTIMENTO E TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE

3.11.1 È responsabilità dei singoli handlers definire e applicare le necessarie procedure in conformità con la seguente normativa:

- ICAO - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284);
- IATA - Dangerous Goods Regulations Ed.63
- ENAC - Regolamento "Trasporto aereo delle merci pericolose" - Ed. 2 del 2 luglio 2019

#### DESIGNAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE

3.11.2 È fatto divieto l'immagazzinamento di merci pericolose in Airside salvo che negli spazi subconcessi ai singoli operatori evidenziati nella planimetria seguente al par. 3.11.4. Eventuali deroghe sullo stoccaggio materiali infiammabili in Airside, in aree in concessione, saranno autorizzate a seguito di una richiesta ufficiale al Gestore e successivo esito positivo delle verifiche tecniche.

3.11.3 Tutte le merci pericolose devono essere stoccate in aree conformi ai requisiti definiti nelle normative specifiche applicabili, in particolare Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) e, nel rispetto delle disposizioni definite dal Gestore.

3.11.4 Tutte le merci pericolose destinate al trasporto via aria devono essere stoccate presso le infrastrutture cargo assegnate ai vettori/operatori cargo operanti sullo scalo di Ciampino. La gestione delle aree in cui è previsto lo stoccaggio di merci pericolose è di responsabilità delle società a cui sono assegnati. Tali aree sono evidenziate in azzurro nella figura seguente.



3.11.5 Altri soggetti che richiedano l’immagazzinamento, anche temporaneo, di merci pericolose, al di fuori delle suddette aree, devono fare esplicita richiesta al Gestore, il quale ne darà comunicazione al Comando dei VVF presente in Aeroporto.

## **PIAZZALI PER VOLI PASSEGGERI CON MERCI PERICOLOSE A BORDO**

3.11.6 Tutti i piazzali possono accogliere aeromobili destinati al trasporto di passeggeri con merci pericolose a bordo.

## **PIAZZALI PER VOLI CARGO CON MERCI PERICOLOSE A BORDO**

3.11.7 Per i voli che trasportano in stiva una tipologia/quantità di merci pericolose per le quali le Istruzioni Tecniche prevedono il trasporto solo con aeromobili cargo, il gestore, compatibilmente con le esigenze operative di allocazione dei voli, ha individuato i piazzali serie 400 e 500.

## **GESTIONE DELLE EMERGENZE**

3.11.8 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 per l’attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

3.11.9 Qualora un’emergenza derivante da operazioni di trasporto di merci pericolose avvenga durante il trasporto sul sedime aeroportuale di dette merci senza il coinvolgimento di aeromobili, verranno applicate le azioni definite in relazione all’emergenza infrastruttura (rif. PEA – Piano Emergenza Aeroportuale). Chiunque venga a conoscenza di tale tipologia di eventi dovrà darne informazione ai Vigili del Fuoco per l’attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

## **DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI MERCI PERICOLOSE GESTITE NELLO SCALO**

3.11.10 Gli Handler possono gestire tutte le classi DGR ad eccezione degli esplosivi ed in accordo alla propria certificazione

3.11.11 Soltanto la categoria 1.4s può essere autorizzata da ENAC.

## **OPERAZIONI DI GESTIONE E STOCCAGGIO DEL CARBURANTE AERONAUTICO**

3.11.12 È responsabilità della Società assegnataria della subconcessione demaniale relativa agli impianti di distribuzione e stoccaggio del carburante, definire e applicare le necessarie procedure in conformità con la normativa nazionale ed internazionale applicabile.

Nella figura seguente in giallo sono rappresentati i depositi carburante ubicati all'interno del sedime militare. L'accesso a tali aree può avvenire attraverso il cancello "aeronavali" nelle immediate vicinanze dell'area VIP ubicata nella parte militare del quadrante 100



## **DEFINIZIONE DELLE MODALITÀ DI VERIFICA ESERCITATE DAL GESTORE**

3.11.13 In conformità a quanto descritto nella Parte B del Manuale di Aeroporto, il Gestore, attraverso la funzione Compliance Monitoring, verifica attraverso specifici audit o inspection la disponibilità di procedure che assicurino la gestione sicura e lo stoccaggio delle merci pericolose.