

# MANUALE DI AEROPORTO

## AEROPORTO DI SALERNO


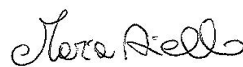


Edizione 00 del 18/12/2023



### PARTE E

**Ge.S.A.C. S.p.A.**

Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.

Edizione	Data	Natura della revisione
00	18/12/2023	Prima emissione

REDATTO			
Responsabile Servizi Operativi	Safety Manager	Responsabile Manutenzione	PH Progettazione Infrastrutture e Sistemi
			

VERIFICATO	APPROVATO
Compliance Monitoring Manager	Accountable Manager
	

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

**INDICE**

<b>SEZIONE 7 – GESTIONE DELLE INFORMAZIONI AEROPORTUALI</b> .....	<b>1</b>
<b>7.1 MODALITÀ E PROCEDURE PER LA FORNITURA DI INFORMAZIONI DA INSERIRE NELLA PUBBLICAZIONE DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE (AIP), NONCHÉ PER LA SEGNALAZIONE DELLE RELATIVE MODIFICHE PER LE QUALI È RICHIESTA L’EMISSIONE DI UN NOTAM, INCLUSE LE SEGNALAZIONI ALL’AUTORITÀ COMPETENTE E LA TRACCIABILITÀ DELLE STESSE</b> .....	<b>1</b>
7.1.1 Scopo e campo di applicazione .....	1
7.1.2 Dati di competenza GESAC .....	1
7.1.3 Qualità dei dati aeronautici .....	2
7.1.4 Modalità di aggiornamento .....	3
7.1.5 Matrice delle responsabilità .....	4
7.1.6 Gestione degli errori in AIP .....	5
7.1.7 NOTAM .....	6
7.1.8 Informazioni da promulgare tramite NOTAM .....	6
7.1.9 SNOWTAM .....	8
7.1.10 Modalità operative di trasmissione richiesta NOTAM .....	8
7.1.11 Monitoraggio .....	9
7.1.12 Diffusione delle informazioni aeronautiche .....	9
<b>7.2 PROCEDURE E FREQUENZE PER IL RILEVAMENTO DEI DATI AERONAUTICI, INCLUSE LE AREE SOTTOPOSTE A MONITORAGGIO</b> .....	<b>10</b>
7.2.1 Aggiornamento AIP .....	10
7.2.1 Aree sottoposte a monitoraggio .....	11
<b>7.3 ALLEGATI</b> .....	<b>11</b>
<b>SEZIONE 8 – MODALITÀ DI ACCESSO IN AREA DI MOVIMENTO</b> .....	<b>1</b>
<b>8.1 COORDINAMENTO CON GLI ENTI RESPONSABILI PER LA SECURITY</b> .....	<b>1</b>
8.1.1 RESPONSABILITÀ .....	1
<b>8.2 PREVENZIONE DI ACCESSI NON AUTORIZZATI IN AREA DI MOVIMENTO</b> .....	<b>2</b>
<b>8.3 MODALITÀ DI ACCESSO ALL’AEROPORTO E ALLE SUE AREE OPERATIVE, INCLUSO L’ACCESSO DEI VEICOLI</b> .....	<b>3</b>
<b>8.3.1 Requisiti di accesso in <i>Airside</i> di veicoli e mezzi</b> .....	<b>3</b>
8.3.1.1 <i>Accesso dei mezzi in Airside con scorta</i> .....	5
<b>SEZIONE 9 - ISPEZIONE, VALUTAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE CONDIZIONI DELL’AREA DI MOVIMENTO E DELLE ALTRE AREE OPERATIVE</b> .....	<b>1</b>
<b>9.1 MODALITÀ e mezzi di comunicazione con TWR</b> .....	<b>2</b>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

<b>9.1.1</b>	<b>procedure di contiNgency</b> .....	<b>2</b>
9.1.1.1	<i>Avaria radio</i> .....	2
9.1.1.2	<i>Avaria dell’automezzo in area di manovra</i> .....	3
<b>9.2</b>	<b>ChECK-LIST ISPETTIVE, REGISTRAZIONE E ARCHIVIAZIONE</b> .....	<b>3</b>
<b>9.2.1</b>	<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLE MODALITA’ OPERATIVE</b> .....	<b>3</b>
<b>9.3</b>	<b>FREQUENZA DELLE ISPEZIONI, REGISTRAZIONE DELLE RISULTANZE E FOLLOW-UP DELLE AZIONI</b> <b>4</b>	
<b>9.3.1</b>	<b>ISPEZIONI PROGRAMMATE GIORNALIERE DI I LIVELLO</b> .....	<b>4</b>
9.3.1.1	<i>Modalità di esecuzione delle ispezioni</i> .....	5
9.3.1.2	<i>Frequenza</i> .....	9
<b>9.3.2</b>	<b>Ispezioni di II livello</b> .....	<b>10</b>
<b>9.3.3</b>	<b>ISPEZIONI STRAORDINARIE E SUPPLEMENTARI</b> .....	<b>11</b>
<b>9.3.4</b>	<b>Ispezioni straordinarie durante condizioni meteorologiche avverse.</b> .....	<b>12</b>
<b>9.3.5</b>	<b>Ispezioni straordinarie in caso di atterraggio d'emergenza o decollo interrotto</b> .....	<b>13</b>
<b>9.3.6</b>	<b>ISPEZIONI STRAORDINARIE A SEGUITO DI EVENTI ACCIDENTALI</b> .....	<b>13</b>
<b>9.3.7</b>	<b>Ispezioni straordinarie in caso di <i>overload</i> delle pavimentazioni</b> .....	<b>14</b>
<b>9.3.8</b>	<b>REPORTISTICA SULLE ISPEZIONI E GESTIONE DELLE NON CONFORMITÀ RILEVATE</b> .....	<b>14</b>
<b>9.4</b>	<b>VERIFICA ADERENZA PISTA – <i>Runway Friction Test</i></b> .....	<b>16</b>
<b>9.4.1</b>	<b>DEFINIZIONI</b> .....	<b>16</b>
<b>9.4.2</b>	<b>RESPONSABILITA’</b> .....	<b>16</b>
<b>9.4.3</b>	<b>RILEVAZIONE DEI VALORI DI ADERENZA</b> .....	<b>17</b>
9.4.3.1	<i>Rilevazione dei valori di aderenza per finalità manutentive</i> .....	17
9.4.3.2	<i>RILEVAZIONE DEI VALORI DI ADERENZA PER FINALITÀ OPERATIVE</i> .....	20
<b>9.5</b>	<b>ALLEGATI</b> .....	<b>20</b>
<b>SEZIONE 10 - ISPEZIONE E MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DEGLI AIUTI VISIVI</b> .....		<b>1</b>
<b>10.1</b>	<b>CHECK-LIST ISPETTIVE, REGISTRAZIONE E ARCHIVIAZIONE</b> .....	<b>1</b>
<b>10.2</b>	<b>Descrizione completa della configurazione di tutti gli aiuti visivi disponibili (AVL, segnaletica verticale ed orizzontale)</b> .....	<b>1</b>
<b>10.3</b>	<b>Procedure per l’impiego operativo e la regolazione dell’intensità luminosa del sistema AVL</b> .....	<b>3</b>
<b>10.4</b>	<b>Gestione del sistema per l’alimentazione d'emergenza ed in continuità, incluse le procedure operative in mancanza di alimentazione di rete</b> .....	<b>3</b>
<b>10.5</b>	<b>AVARIA IMPIANTI LUMINOSI</b> .....	<b>3</b>
<b>10.6</b>	<b>L’ubicazione degli ostacoli e le procedure relative all’illuminazione degli stessi</b> .....	<b>3</b>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

10.7	Procedure per la gestione delle azioni correttive da prendere nel caso di guasti e difformità rilevati.	4
10.8	ALLEGATI:	5
<b>SEZIONE 11 - EQUIPAGGIAMENTI AEROPORTUALI</b>		<b>1</b>
<b>SEZIONE 12 - MANUTENZIONE DELLE PAVIMENTAZIONI E DELLE AREE NON PAVIMENTATE DELL’AREA DI MOVIMENTO</b>		<b>1</b>
12.1	MANUTENZIONE DELL’AREA MOVIMENTO RELATIVA AD AREE PAVIMENTATE, ALLA PISTA E VIE DI RULLAGGIO NON PAVIMENTATE, AL DRENAGGIO DELLA PISTA, DELLE STRIP DELL’AERODROMO ...	1
12.2	OPERAZIONI CHE COMPORTANO CONDIZIONI DI SOVRACCARICO DELLE INFRASTRUTTURE ....	1
<b>SEZIONE 13 - GESTIONE DEI LAVORI IN AREA DI MOVIMENTO</b>		<b>1</b>
13.1	COORDINAMENTO, PIANIFICAZIONE E REALIZZAZIONE DI lavori relativi ad INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE	1
13.1.1	DEFINIZIONI e ACRONIMI	1
13.1.2	RUOLI E RESPONSABILITA'	2
13.1.3	PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE INTERVENTO DI NUOVA COSTRUZIONE	3
13.1.4	MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA	3
13.1.5	INTERVENTI DI LAVORI NOTTURNI O IN TEMPI RISTRETTI, OVVERO LAVORI DI ASSOLUTA URGENZA/EMERGENZA	4
13.1.6	ESECUZIONE INTERVENTI	4
13.1.7	RICHIESTA DEL PERMESSO DI LAVORO	6
13.1.8	APPROVAZIONE DEL PERMESSO DI LAVORO	6
13.1.9	RILASCIO DEL PERMESSO DI LAVORO ED INIZIO LAVORI	7
13.1.10	CONSEGNA DI AREE, MANUFATTI ED IMPIANTI AEROPORTUALI INTERESSATI DA LAVORI	8
13.1.11	RICONSEGNA (ANCHE PARZIALE) DI AREE, MANUFATTI ED IMPIANTI DOPO L’ESECUZIONE DEI LAVORI	8
13.1.12	VERIFICHE IN FASE DI ESECUZIONE, SOSPENSIONE, RIPRESA LAVORI	9
13.1.13	SORVEGLIANZA E CONTROLLO IN AREA DI MOVIMENTO	9
13.1.14	RINNOVO ED ESTENSIONE PERMESSO DI LAVORO	10
13.1.15	ARCHIVIAZIONE	10
13.2	coordinamento e STRUMENTI di comunicaZIONe con atc duranTe l’esecuzione di Tali lavori ....	10
13.2.1	SEGNALETICA E LUCI DI DELIMITAZIONE PER AREA CHIUSA ALLE OPERAZIONI DI VOLO	10
13.2.2	PISTA DI VOLO E TAXIWAY TOTALMENTE O PARZIALMENTE CHIUSE	11

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

13.2.3	Modalità di esecuzione di attività in area di movimento .....	11
13.2.4	UTILIZZO DELLE LUCI DI CHIUSURA .....	12
13.2.5	RECINZIONI E BARRIERE FRANGIBILI .....	13
13.3	ALLEGATI .....	13
<b>SEZIONE 14 - GESTIONE DEL PIAZZALE (APRON MANAGEMENT SERVICE) .....</b>		<b>1</b>
14.1	PREMESSA .....	1
14.2	SCOPO .....	2
14.3	ATTIVITA' DI PIANIFICAZIONE E ASSEGNAZIONE SLOT .....	2
14.3.1	AVIAZIONE GENERALE.....	2
14.3.2	AVIAZIONE COMMERCIALE .....	3
14.3.3	ELABORAZIONE PROGRAMMA VOLI .....	3
14.4	ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI.....	5
14.5	OPERATIVITA' .....	5
14.6	DEFINIZIONI E ACRONIMI .....	6
14.7	CAMPO DI APPLICAZIONE.....	8
14.7.1	Descrizione dei piazzali aeromobili .....	8
14.8	COMPITI E RESPONSABILITA' .....	11
14.8.1	ENAV AFIU.....	11
14.8.2	GESAC .....	11
14.9	Trasferimento della gestione degli aeromobili .....	13
14.10	MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI, UOMINI E MEZZI SUI PIAZZALI.....	13
14.10.1	Movimentazione uomini e mezzi .....	13
14.10.2	Movimentazione aeromobili.....	14
14.10.3	Interagenze degli aeromobili sugli Apron .....	15
14.10.4	Operazioni di rullaggio .....	15
14.10.4.1	Le operazioni di rullaggio da e per Apron EST .....	15
14.10.4.2	Operazioni di ingresso/uscita dalle piazzole .....	16
14.10.4.3	Operazioni di push-back.....	16
14.10.5	Movimentazione sull'Apron di persone e veicoli .....	17
14.11	STRUMENTI TECNICI DI SUPPORTO .....	17
14.11.1	Linee telefoniche dirette .....	18
14.12	PROCEDURE OPERATIVE PER GLI AEROMOBILI .....	18
14.12.1	Aeromobile in arrivo.....	19

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

14.12.2	<i>Aeromobile in partenza</i> .....	19
14.12.3	<i>Casi particolari</i> .....	20
<b>14.12.4</b>	<b>PROCEDURE PER GLI ELICOTTERI</b> .....	<b>20</b>
<b>14.12.5</b>	<b>DE-ICING/DE-SNOWING AEROMOBILI</b> .....	<b>20</b>
<b>14.12.6</b>	<b>Prova motori e messa in moto al parcheggio</b> .....	<b>20</b>
14.12.6.1	<i>Messa in moto a Parcheggio</i> .....	21
<b>14.12.7</b>	<b>Procedura per gli aeromobili al traino</b> .....	<b>21</b>
<b>14.12.8</b>	<b>PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE</b> .....	<b>21</b>
14.12.8.1	<i>Procedura per l’impiego del follow-me sui piazzali</i> .....	21
14.12.8.2	<i>Servizio di marshalling</i> .....	22
<b>14.13</b>	<b>Coordinamenti per lavori in Apron/Area di Manovra</b> .....	<b>22</b>
<b>14.14</b>	<b>PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA</b> .....	<b>22</b>
<b>14.15</b>	<b>PROCEDURE DI CONTINGENCY</b> .....	<b>23</b>
<b>14.15.1</b>	<b>Procedura fonetico-manuale</b> .....	<b>23</b>
<b>14.15.2</b>	<b>Avaria apparati radio</b> .....	<b>23</b>
<b>14.15.3</b>	<b>Indisponibilità di porzioni dei piazzali</b> .....	<b>24</b>
<b>14.15.4</b>	<b>Avaria dell’automezzo sui piazzali</b> .....	<b>24</b>
<b>SEZIONE 15 - GESTIONE DELLA SAFETY SUL PIAZZALE</b> .....		<b>1</b>
<b>15.1</b>	<b>PREVENZIONE E PROTEZIONE DAL JET BLAST E DOWNWASH</b> .....	<b>1</b>
<b>15.1.1</b>	<b>JET BLAST</b> .....	<b>1</b>
<b>15.1.2</b>	<b>DOWNWASH</b> .....	<b>2</b>
<b>15.2</b>	<b>MISURE DI SAFETY DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE AGLI AEROMOBILI</b> .....	<b>2</b>
15.2.1	<b>DISPOSIZIONI GENERALI</b> .....	<b>2</b>
15.2.2	<b>SAFETY NET</b> .....	<b>4</b>
15.2.3	<b>MODALITÀ OPERATIVE</b> .....	<b>4</b>
15.2.4	<b>Misure di sicurezza da attuare in caso di rifornimento carburante</b> .....	<b>5</b>
15.2.5	<b>Ulteriori misure precauzionali da adottare durante il rifornimento di carburante</b> .....	<b>8</b>
<b>15.2.6</b>	<b>RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO</b> <b>8</b>	
15.2.6.1	<i>Formazione del personale</i> .....	9
15.2.6.2	<i>Pianificazione delle attività</i> .....	10
15.2.6.3	<i>Informativa per VVF</i> .....	10

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

15.2.6.4	Attività di pianificazione .....	11
15.2.6.5	Esecuzione delle attività .....	11
15.2.6.6	Misure di sicurezza aggiuntive da adottarsi per rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco .....	11
15.2.6.7	Passeggeri con Ridotta Mobilità .....	13
15.2.6.8	Limitazioni .....	14
15.2.7	GESTIONE DELLE EMERGENZE.....	14
15.3	PROGRAMMA DI CONTROLLO DEI DETRITI DI OGGETTI ESTRANEI.....	15
<b>15.3.1</b>	<b>PROGRAMMA CONTROLLO FOD.....</b>	<b>15</b>
15.3.1.1	RESPONSABILITA’ CONTROLLO .....	16
15.3.1.2	PREVENZIONE FOD.....	16
<b>15.3.1.2.1</b>	<b>CONSAPEVOLEZZA DEL PERSONALE OPERANTE IN AIRSIDE .....</b>	<b>16</b>
<b>15.3.1.2.2</b>	<b>FORMAZIONE DEL PERSONALE IN RELAZIONE AL FOD .....</b>	<b>16</b>
<b>15.3.1.2.3</b>	<b>MISURE DI MITIGAZIONE .....</b>	<b>16</b>
15.3.1.3	RILEVAMENTO, RIMOZIONE, CONTENIMENTO E SMALTIMENTO FOD .....	18
<b>15.3.1.3.1</b>	<b>RILEVAMENTO E RIMOZIONE .....</b>	<b>18</b>
<b>15.3.1.4</b>	<b>CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE.....</b>	<b>18</b>
<b>15.3.1.5</b>	<b>ANALISI DEL FOD E MIGLIORAMENTO CONTINUO .....</b>	<b>19</b>
15.3.2	DISPOSIZIONI GENERALI .....	19
15.3.3	PIANO E PROGRAMMA DI PULIZIA .....	20
15.3.4	MODALITA’ OPERATIVE.....	20
15.3.4.1	Modalità di conduzione della motospazzatrice .....	20
15.3.5	SPANDIMENTO OLII E CARBURANTE .....	21
15.3.6	DISERBO VEGETAZIONE .....	21
15.3.7	ALTRE AREE/ AREE DI SERVIZIO.....	21
<b>15.4</b>	<b>VERIFICA DEL RISPETTO DELLE PROCEDURE DI SAFETY DA PARTE DEL PERSONALE OPERANTE SUL PIAZZALE.....</b>	<b>21</b>
15.4.1	RESPONSABILITA’ .....	21
15.4.2	ATTIVITA’ DI MONITORAGGIO .....	22
15.4.3	PIANIFICAZIONE DELLE ATTIVITA’ .....	22
15.4.3.1	Pianificazione Operazioni .....	22
15.4.3.2	Pianificazione Mezzi .....	23

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

15.4.4	MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA' DI <i>TURNAROUND</i> DELL'AEROMOBILE	23
	23	
15.4.4.1	Operazioni di in/out aeromobile e servicing .....	23
15.4.4.2	Altre Operazioni del servicing.....	23
15.4.5	MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA' ISPETTIVE DELLE ATTREZZATURE DI RAMP	24
	24	
15.4.5.1	Verifica con riscontro anomalie .....	24
15.4.6	REGISTRAZIONE DEI DATI .....	24
15.4.7	ELABORAZIONE KPI.....	24
	24	
15.4.7.1	Indicatore "Safety Performance" degli Handlers .....	24
15.4.8	CHECK LIST .....	24
<b>15.5</b>	<b>SCORTA, SORVEGLIANZA E PROTEZIONE DEI PASSEGGERI SUL PIAZZALE, DAL TRAFFICO VEICOLARE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI, USO DI PERCORSI PREDEFINITI, EVITANDO INTERFERENZE CON LE OPERAZIONI DI ASSISTENZA AGLI AEROMOBILI IN SOSTA .....</b>	<b>25</b>
15.5.1	MOVIMENTAZIONE MEZZI E PERSONE SUI PIAZZALI .....	25
15.5.2	PROCEDURE DI IMBARCO/SBARCO PASSEGGERI A PIEDI .....	26
	26	
15.5.2.1	RESPONSABILITA'.....	26
15.5.2.2	OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO PASSEGGERI A PIEDI .....	27
15.5.2.3	MODALITA' OPERATIVE.....	27
15.5.2.4	LIMITAZIONI.....	29
<b>15.6</b>	<b>ALLEGATI .....</b>	<b>30</b>
<b>SEZIONE 16 - CONTROLLO DEI VEICOLI OPERANTI IN AREA DI MOVIMENTO, REGOLE DI CIRCOLAZIONE E RILASCIO DELLE PATENTI AEROPORTUALI .....</b>	<b>1</b>	
16.1	PERMESSO DI GUIDA SULL' <i>AIRSIDE</i> .....	1
16.1.1	Responsabilità .....	1
16.1.2	Rilascio e mantenimento delle patenti aeroportuali.....	1
16.1.3	Disposizioni regolamentari .....	1
16.1.4	Modalita' per il conseguimento dell'ADP .....	4
16.1.5	EMISSIONE ADP .....	4
16.1.6	RINNOVO ADP .....	4
16.1.7	ARCHIVIAZIONE E REGISTRAZIONE ADP.....	4
16.1.8	FORMAZIONE ED INFORMAZIONE.....	5
16.2	NORME DI CIRCOLAZIONE, OBBLIGHI E DIVIETI .....	5

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

<b>16.2.1 Diritti di precedenza .....</b>	<b>11</b>
<b>16.2.2 Limiti di velocità e sorpassi.....</b>	<b>11</b>
<b>16.2.3 Circolazione su Apron .....</b>	<b>11</b>
<b>16.2.4 Circolazione in area di manovra.....</b>	<b>12</b>
<b>16.2.5 Circolazione su strada perimetrale .....</b>	<b>12</b>
<b>16.2.6 Circolazione dei mezzi sanitari .....</b>	<b>13</b>
<b>16.2.7 PARCHEGGIO E SOSTA .....</b>	<b>13</b>
<b>16.2.8 AREE OPERATIVE PER IL SERVIZIO AGLI A/M – ESA (EQUIPMENT SERVICE AREA) .....</b>	<b>15</b>
<b>16.2.9 NORME E DISPOSIZIONI OPERATIVE PER L’UTILIZZO DELLE AREE .....</b>	<b>16</b>
<b>16.2.10 INCIDENTI O ANOMALIE DI MEZZI, VEICOLI E/O ATTREZZATURE .....</b>	<b>16</b>
16.3 Servicing dell’aeromobile .....	17
16.3.1 Controllo della piazzola prima del <i>Block-on</i> dell’aeromobile .....	17
16.3.2 <i>Block-on</i> e <i>servicing</i> dell’aeromobile .....	17
16.3.3 <i>Block-off</i> dell’aeromobile e controllo della piazzola .....	18
16.3.4 Tacchi e coni per aeromobili .....	19
16.3.5 Procedura di imbarco/sbarco dei PRM sull’aeromobile con mezzo <i>Ambulift</i> .....	19
16.3.5.1 Procedura Imbarco PRM con mezzo <i>Ambulift</i> .....	20
16.3.5.2 Procedura sbarco PRM con mezzo <i>Ambulift</i> .....	22
16.3.5.3 Procedura di imbarco/sbarco PRM con mezzo <i>Pulmino Special-Care</i> .....	22
16.3.5.4 Trasporto PRM sui mezzi.....	22
<b>SEZIONE 17 - GESTIONE DEI PERICOLI DERIVANTI DALLA FAUNA SELVATICA .....</b>	<b>1</b>
<b>17.1 CAMPO DI APPLICAZIONE.....</b>	<b>1</b>
<b>17.2 LA VALUTAZIONE DEI PERICOLI DERIVANTI DALLA FAUNA SELVATICA E L’ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI CONTROLLO DELLA STESSA .....</b>	<b>1</b>
17.2.1 RESPONSABILITA' .....	1
17.2.2 AGGIORNAMENTO DELLA PROCEDURA .....	2
17.2.3 AGGIORNAMENTO CON CARATTERE D’URGENZA .....	2
17.2.4 PROCESSO .....	3
17.2.5 PIANO DI MONITORAGGIO DELLA FAUNA SELVATICA ALL’INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE .....	4
17.2.6 INTERVENTI DI MONITORAGGIO PREVENTIVI .....	4
17.2.7 MODALITÀ E PERCORSO DEGLI INTERVENTI DI MONITORAGGIO PREVENTIVI .....	5

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

17.2.8	INTERVENTI DI MONITORAGGIO CORRETTIVI (RICHIESTE DI INTERVENTO).....	6
17.2.9	RIPORTO SULLA PRESENZA DI FAUNA SELVATICA IN AREA DI MANOVRA E ALLONTANAMENTO .....	7
17.2.10	DISPOSITIVI PER L’ALLONTANAMENTO INCRUENTO.....	7
17.2.11	AUTOMEZZO BCU.....	8
17.2.12	GESTIONE DEGLI EVENTI DI IMPATTO O PRESUNTO TALE CON AVIFAUNA .....	9
17.2.13	IDENTIFICAZIONE E SMALTIMENTO DEI RESTI .....	9
17.2.14	LA SEGNALAZIONE DI CIRCOSTANZE RILEVANTI PER IL SERVIZIO AIS .....	9
17.2.15	MODALITA’ DI SEGNALAZIONE.....	10
17.2.16	A CHI SEGNALARE.....	11
17.2.17	RACCOLTA DATI DI MONITORAGGIO.....	11
17.2.18	ANALISI DEI DATI DI MONITORAGGIO .....	11
17.2.19	ELABORAZIONE E COMUNICAZIONE STATISTICA.....	11
17.2.20	SEGNALAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE NELL’AREA INTERNA AEROPORTUALE 12	
17.2.21	INTERVENTI DI MONITORAGGIO ESTERNI AL SEDIME AEROPORTUALE .....	13
17.2.22	SEGNALAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE ESTERNE.....	13
17.2.23	GESTIONE AMBIENTALE DEL SEDIME .....	14
17.2.24	INFORMAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE E FORMAZIONE .....	14
17.2.25	INFORMAZIONE.....	14
17.2.26	SENSIBILIZZAZIONE .....	15
17.2.27	ARCHIVIAZIONE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE .....	15
17.3	I MODULI PER LA SEGNALAZIONE DEGLI IMPATTI CON FAUNA SELVATICA .....	15
<b>SEZIONE 18 - MONITORAGGIO DELL’AEROPORTO E DELLE AREE LIMITROFE (SURROUNDINGS).....</b>		<b>1</b>
18.1	MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI E LE AZIONI DA ADOTTARE, NEI LIMITI DELLE COMPETENZE DEL GESTORE AEROPORTUALE .....	1
18.1.1	DEFINIZIONI.....	2
18.1.2	RESPONSABILITA’ .....	2
18.1.3	MODALITÀ DI MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI INTERNI E DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE DIURNO/NOTTURNO .....	5
18.1.4	MODALITÀ DI MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI ESTERNI E DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE DIURNO/NOTTURNO .....	5
18.1.5	AZIONI DA ADOTTARE .....	6

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

18.1.6	MODALITÀ PER LO SCAMBIO D’INFORMAZIONI CON IL PROVIDER ATS .....	6
<b>18.2</b>	<b>MONITORAGGIO E MITIGAZIONE DEI PERICOLI CORRELATI ALLE ATTIVITÀ UMANE E ALLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO IN AEROPORTO E NEI DINTORNI DELLO STESSO. ....</b>	<b>8</b>
18.2.1	Individuazione e segnalazione di nuovi ostacoli e/o pericoli esterni al sedime.....	9
<b>18.3</b>	<b>CHECK-LIST DELLE ISPEZIONI, REGISTRO E RELATIVA CONSERVAZIONE; INTERVALLI DELLE ISPEZIONI E TEMPI/ORARI; RISULTATI E AZIONI DI FOLLOW-UP.....</b>	<b>9</b>
<b>SEZIONE 19 - PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE .....</b>		<b>1</b>
19.1	GESTIONE DELLE EMERGENZE IN AEROPORTO E NEI SUOI DINTORNI .....	1
19.2	INFRASTRUTTURE ED EQUIPAGGIAMENTI DA UTILIZZARE IN CASO DI EMERGENZA .....	1
19.3	ESERCITAZIONI VOLTE A VERIFICARE L’ADEGUATEZZA DEL PIANO DI EMERGENZA .....	1
<b>SEZIONE 20 - SERVIZI DI SALVATAGGIO E ANTINCENDIO .....</b>		<b>1</b>
20.1	TEMPI DI INTERVENTO .....	1
20.2	GENERALITÀ E INFORMAZIONI DA SCAMBIARE .....	2
20.3	FLUSSO INFORMATIVO PER LA GESTIONE OPERATIVA .....	2
20.3.1	Informazioni da VVF a GESAC.....	3
20.3.2	Informazioni da GESAC a VVF.....	4
20.3.3	Informazioni che possono avere impatti sull’erogazione dei servizi antincendio .....	4
20.3.4	Degrado o interruzione di servizi o funzioni.....	5
20.3.5	Altri eventi.....	6
20.4	TEMPI E MODALITÀ DI TRASMISSIONE DELLE INFORMAZIONI OPERATIVE E DI SAFETY .....	6
20.5	VARIAZIONI DEL SERVIZIO .....	6
20.6	VARIAZIONI TEMPORANEE DEL SERVIZIO.....	7
20.7	ATTUAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA DELL’AEROPORTO (PEA) .....	8
20.8	l’SMS GESTIONE DEGLI EVENTI INCIDENTALI .....	9
20.9	INFORMAZIONI DI SAFETY IN INPUT ALL’EFFICACE ESERCIZIO DELI’SMS AEROPORTUALE .....	10
20.10	ANALISI DEGLI EVENTI .....	10
20.11	FORMAZIONE ED ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MOVIMENTO (AIRSIDE) .....	11
20.12	AUDIT DI COMPLIANCE.....	11
20.13	PROCEDURE PER LA FORNITURA ED IL MANTENIMENTO IN STATO DI EFFICIENZA DELLE COMUNICAZIONI TRA I SOGGETTI PREPOSTI ALL’ALLARME, IL FORNITORE DEL SERVIZIO ED IL GESTORE AEROPORTUALE .....	12
20.14	DESCRIZIONE DELLE STRUTTURE, DEGLI EQUIPAGGIAMENTI, DEL PERSONALE E DELLE PROCEDURE PER IL SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI ANTINCENDIO .....	12
20.15	ALLEGATI .....	12

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

<b>SEZIONE 21 - RIMOZIONE AEROMOBILI INCIDENTATI .....</b>	<b>1</b>
21.1 MODALITÀ OPERATIVE DI RIMOZIONE .....	1
21.2 AZIONI RICHIESTE ALLA COMPAGNIA AEREA/ESERCENTE .....	3
21.3 AZIONI RICHIESTE AL GESTORE .....	3
21.4 METODI PER IL SOLLEVAMENTO DI AEROMOBILI INCIDENTATI .....	6
21.5 ALLEGATI .....	8
<b>SEZIONE 22 - GESTIONE E STOCCAGGIO DI CARBURANTE E DI MERCI PERICOLOSE .....</b>	<b>1</b>
22.1 SISTEMA DI STOCCAGGIO E DISTRIBUZIONE CARBURANTI PER AEROMOBILI .....	3
22.2 GESTIONE E MANUTENZIONE DEL DEPOSITO .....	4
22.2.1 CONTROLLO QUANTITÀ E QUALITÀ DEL PRODOTTO EROGATO .....	4
22.2.2 Obblighi del gestore del Deposito.....	4
22.3 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO.....	5
22.4 GESTIONE ANOMALIE, MALFUNZIONI E SITUAZIONI OPERATIVE CRITICHE .....	5
22.5 AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO AUTOBOTTI .....	5
22.6 EQUIPAGGIAMENTI, AREE DI STOCCAGGIO, CONSEGNA, EROGAZIONE, GESTIONE E RELATIVE MISURE DI SAFETY .....	6
22.6.1 RESPONSABILITA' .....	6
22.6.2 DISPONIBILITA' DI COMBUSTIBILE E SUO STOCCAGGIO - Jet A1 .....	6
22.6.3 DISPONIBILITA' DI COMBUSTIBILE E SUO STOCCAGGIO – 100 LL .....	7
22.6.4 OPERATIVITA' DEL SERVIZIO CARBURANTE PER AVIAZIONE.....	7
22.6.5 CIRCOLAZIONE E PERCORSI IN AIRSIDE .....	7
22.6.6 SITUAZIONI DI EMERGENZA.....	8
22.6.7 MONITORAGGIO E CONTROLLO .....	8
22.7 QUALITÀ E CORRETTA CLASSIFICAZIONE DEL CARBURANTE, INTERVALLI DI AUDIT E ISPEZIONI, CHECK-LIST DI CONTROLLO, CAMPIONAMENTI E CONSERVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE .....	9
<b>SEZIONE 23 - OPERAZIONI IN RIDOTTA VISIBILITÀ .....</b>	<b>1</b>
23.1 Scopo e ambito di applicazione .....	1
23.2 OPERAZIONI CONSENTITE .....	1
23.2.1 INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI .....	3
23.2.1.1 Infrastrutture e installazioni disponibili .....	3
23.2.2 Infrastrutture e installazioni - competenze .....	3
23.3 Gestione delle avarie o degrado delle installazioni aeroportuali.....	4

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

<b>23.4</b>	<b>PERSONE E MEZZI AUTORIZZATI ALLA CIRCOLAZIONE NELL’AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITA’ RIDOTTA</b> .....	<b>4</b>
<b>23.5</b>	<b>ACCESSO NELL’AREA DI MANOVRA</b> .....	<b>4</b>
<b>23.6</b>	<b>CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI SUGLI APRON</b> .....	<b>5</b>
<b>23.7</b>	<b>PROCEDURE SULL’AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA</b> .....	<b>5</b>
23.7.1	TRAFFICO PRIORITARIO .....	5
23.7.2	PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ 2 .....	5
23.7.2.1	Applicazione .....	5
23.7.2.2	Procedure associate .....	5
23.7.2.3	Coordinamenti .....	6
23.7.2.4	Modalità di movimentazione aeromobili/veicoli in area di movimento .....	6
<b>23.8</b>	<b>UTILIZZO DEL FOLLOW-ME</b> .....	<b>7</b>
<b>23.9</b>	<b>OPERAZIONI IN RIDOTTA VISIBILITÀ</b> .....	<b>7</b>
23.9.1	PROCEDURE IN CONDIZIONE DI VISIBILITA’3 .....	7
<b>23.10</b>	<b>RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE</b> .....	<b>8</b>
<b>23.11</b>	<b>CONTINGENCY</b> .....	<b>8</b>
23.11.1	Aeromobile o veicolo perso nell’area di manovra .....	8
23.11.2	Avaria radio nell’area di manovra .....	8
<b>SEZIONE 24 - OPERAZIONI INVERNALI (WINTER OPERATIONS)</b> .....		<b>1</b>
<b>SEZIONE 25 - OPERAZIONI IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE</b> .....		<b>1</b>
<b>25.1</b>	<b>Scopo e ambito di applicazione</b> .....	<b>1</b>
<b>25.2</b>	<b>Normativa di riferimento</b> .....	<b>1</b>
<b>25.3</b>	<b>MEZZI DI COMUNICAZIONE</b> .....	<b>2</b>
25.3.1	Contatti.....	2
25.3.2	Frequenze operative .....	3
<b>25.4</b>	<b>FENOMENI CRITICI</b> .....	<b>3</b>
<b>25.5</b>	<b>CONTAMINAZIONE AREA DI MOVIMENTO</b> .....	<b>4</b>
25.5.1	Valutazione delle condizioni superficiali della pista – GRF (Global Reporting Format).....	4
25.5.2	Rilevazione delle condizioni di aderenza della pista, per finalità operative, in condizioni di pista bagnata o contaminata .....	8
25.5.3	RCR - Runway Condition Report .....	11
<b>25.6</b>	<b>GESTIONE DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE e della messaggistica meteorologica</b> .....	<b>14</b>
25.6.1	Previsioni ed osservazioni .....	14

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

25.6.2	Informazioni aeronautiche .....	16
25.6.2.1	GESAC .....	17
25.6.2.2	Service Provider ANS – ENAV Salerno .....	17
25.6.2.3	SNOWTAM .....	17
25.6.2.4	Chiusura Aeroporto e ripristino normali operazioni .....	18
<b>25.7</b>	<b>CAPACITÀ AEROPORTUALE .....</b>	<b>18</b>
<b>25.8</b>	<b>OPERAZIONI IN CASO DI PIOGGE INTENSE .....</b>	<b>18</b>
25.8.1.1	Gestore Aeroportuale GESAC .....	18
25.8.1.2	Service Provider – ENAV Salerno .....	19
25.8.1.3	Operatori Aeroportuali .....	19
<b>25.9</b>	<b>OPERAZIONI IN PRESENZA DI NEVE E/O GHIACCIO .....</b>	<b>20</b>
25.9.1	Azioni .....	20
25.9.1.1	GESAC .....	20
25.9.1.2	Service Provider ANS – ENAV .....	21
25.9.1.3	Operatori Aeroportuali .....	22
25.9.2	Specifiche relative al “Piano Neve” .....	22
25.9.2.1	Sgombero neve .....	22
<b>25.10</b>	<b>OPERAZIONI IN CASO DI VENTO FORTE E/O RAFFICHE .....</b>	<b>22</b>
25.10.1	Azioni .....	23
25.10.1.1	GESAC .....	23
25.10.1.2	Operatori Aeroportuali .....	23
25.10.1.3	Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali .....	23
<b>25.11</b>	<b>Wind Shear .....</b>	<b>24</b>
25.11.1	Azioni .....	24
25.11.1.1	GESAC .....	24
25.11.1.2	Service Provider ANS – ENAV Salerno .....	24
<b>25.12</b>	<b>OPERAZIONI IN CASO DI ATTIVITÀ ELETTROSTATICA SUL CAMPO .....</b>	<b>24</b>
25.12.1	Azioni .....	25
25.12.1.1	GESAC .....	25
25.12.1.2	Operatori Aeroportuali .....	25
25.12.2	Rifornimento carburante .....	25
<b>25.13</b>	<b>OPERAZIONI IN CASO DI NEBBIA .....</b>	<b>25</b>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

25.13.1 Azioni .....	25
25.13.1.1 GESAC .....	25
25.13.1.2 Service Provider ANS – ENAV Salerno .....	26
25.13.1.3 Operatori Aeroportuali .....	26
25.13.1.4 Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali .....	26
<b>25.14 ALLEGATI .....</b>	<b>26</b>
<b>SEZIONE 26 - OPERAZIONI NOTTURNE .....</b>	<b>1</b>
<b>26.1 RIFERIMENTI NORMATIVI.....</b>	<b>1</b>
<b>26.2 AUSILI PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI NOTTURNE .....</b>	<b>2</b>
26.2.1 Aiuti Visivi Luminosi (AVL).....	2
26.2.1.1 Competenze ENAV .....	2
26.2.1.2 Compiti GESAC .....	2
<b>26.3 OPERAZIONI NOTTURNE CONSENTITE.....</b>	<b>3</b>
<b>26.4 MODALITA’ OPERATIVE.....</b>	<b>3</b>
26.4.1 Utilizzo Piste di volo.....	3
26.4.2 Gestione AVL.....	3
<b>SEZIONE 27 - PROTEZIONE DEI RADAR E ALTRI AIUTI ALLA NAVIGAZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>SEZIONE 28 - OPERAZIONI DI AEROMOBILI CON CODICE LETTERALE SUPERIORE AL CODICE DI RIFERIMENTO DELL’AEROPORTO .....</b>	<b>1</b>
<b>SEZIONE 29 - PREVENZIONE DI INCENDI IN AREA DI MOVIMENTO .....</b>	<b>1</b>
<b>SEZIONE 30 - COMUNICAZIONI .....</b>	<b>1</b>
<b>30.1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>30.2. DEFINIZIONI ED ACRONIMI .....</b>	<b>1</b>
<b>30.3. STRUMENTI DI COMUNICAZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>30.4. MODALITÀ OPERATIVE .....</b>	<b>2</b>
<b>30.5. PROCEDURE DI CONTINGENCY.....</b>	<b>2</b>
<b>SEZIONE 31 – OPERAZIONI DI TRAINO AEROMOBILI .....</b>	<b>1</b>
<b>31.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE.....</b>	<b>1</b>
<b>31.2 DEFINIZIONI ED ACRONIMI .....</b>	<b>1</b>
<b>31.3 RESPONSABILITA’ .....</b>	<b>2</b>
<b>31.4 Traino aeromobili .....</b>	<b>2</b>
<b>31.4.1 MOVIMENTAZIONE aeromobili a traino da stand a stand .....</b>	<b>3</b>
<b>31.4.2 Documentazione preventiva alla partenza.....</b>	<b>3</b>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

<b>SEZIONE 32 - PASSAGGIO DI CONSEGNE PER LE ATTIVITÀ – FORNITURA DI INFORMAZIONI OPERATIVE .....</b>	<b>1</b>
<b>32.1 Scopo.....</b>	<b>1</b>
<b>32.2 Ambito di applicazione.....</b>	<b>1</b>
<b>32.3 Gestione operativa .....</b>	<b>2</b>
<b>32.4 Attività di notifica informazioni operative a Operatori Aeroportuali/Compagnie Aeree/Enti di Stato</b>	<b>2</b>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL'AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

---

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 7 – GESTIONE DELLE INFORMAZIONI AEROPORTUALI****7.1 MODALITÀ E PROCEDURE PER LA FORNITURA DI INFORMAZIONI DA INSERIRE NELLA PUBBLICAZIONE DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE (AIP), NONCHÉ PER LA SEGNALAZIONE DELLE RELATIVE MODIFICHE PER LE QUALI È RICHIESTA L’EMISSIONE DI UN NOTAM, INCLUSE LE SEGNALAZIONI ALL’AUTORITÀ COMPETENTE E LA TRACCIABILITÀ DELLE STESSE****7.1.1 Scopo e campo di applicazione**

Questa sezione del Manuale ha lo scopo di disciplinare l’attività di pubblicazione delle informazioni aeronautiche sull’aeroporto Salerno - Pontecagnano che interessano le operazioni di volo e le attività/servizi ad esse collegate.

Tale procedura si applica ogni qual volta si renda necessaria la comunicazione di informazioni relative all’operatività dell’aeroporto, mediante la pubblicazione dell’AIP-Italia, e relativi emendamenti (Varianti e Supplementi a ciclo normale oppure AIRAC), delle *Aeronautical Information Circulars* – AIC e dei NOTAM.

**7.1.2 Dati di competenza GESAC**

Le informazioni Aeronautiche dell’Aeroporto Salerno - Pontecagnano che interessano le operazioni di volo e le attività/servizi ad esse collegate sono contenute nella pubblicazione AIP, della quale si riporta di seguito una tabella esplicativa dei dati di competenza GESAC:

- AD2 - Tabella 2 – Dati Amministrativi e Geografici dell’Aeroporto;
- AD2 - Tabella 3 – Orario di Servizio;
- AD2 - Tabella 4 – Servizi di Supporto ed Attrezzature;
- AD2 - Tabella 5 – Servizi per i passeggeri;
- AD2 - Tabella 6 – Servizi Antincendio e Soccorso;
- AD2 - Tabella 7 – Disponibilità Stagionale e Sistemi di Pulitura Piste;
- AD2 - Tabella 8 – Dati relativi ai Piazzali, alle vie di Rullaggio e alle Piazzole Prova;
- AD2 - Tabella 9 – Guida Movimenti a Terra e Sistemi di Controllo e Segnalazione;
- AD2 - Tabella 10 – Ostacoli Aeroportuali;
- AD2 - Tabella 12 – Caratteristiche fisiche delle piste;
- AD2 - Tabella 13 – Distanze Dichiarate;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- AD2 - Tabella 16 – Area di atterraggio elicotteri
- AD2 - Tabella 20 – Regolamentazione del traffico locale
- AD2 - Tabella 21 – Procedure Antirumore
- AD2 - Tabella 22 – Procedure di Volo
- AD2 – Tabella 23 - Informazioni Aggiuntive
- AD2 - *Aerodrome Chart* ICAO
- AD2 - *Aerodrome Parking/Docking Chart*;
- AD2 – *HOT Spot Map*
- AD2 - Eventuale cartografia supplementare (es. *Low Visibility chart*).

A tali dati si aggiungono tutti i dati e le informazioni relativi alle procedure.

### 7.1.3 Qualità dei dati aeronautici

Il Regolamento (UE) 73/2010 che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo, ha ampliato il concetto di qualità del dato aeronautico, rispetto a come era descritto nell’Annesso 15 ICAO. Al classico concetto di Qualità del dato (Accuratezza, Risoluzione, Integrità) sono stati affiancati ulteriori requisiti come Completezza, Consistenza e Tracciabilità del dato aeronautico.

Il Regolamento (UE) 139/14, inoltre, ai punti ADR.OPS.A.010 e ACM1 ADR.A.OPS.A.010 definisce la qualità del dato aeronautico da utilizzare per tutte le informazioni aeronautiche.

Di seguito si riportano i requisiti sui dati aeronautici che generano delle implicazioni per i soggetti interni GESAC coinvolti nella procedura di aggiornamento dell’AIP.

#### **Accuratezza/Risoluzione**

I dati aeronautici relativi ad ogni modifica della configurazione dell’aeroporto e delle sue installazioni vengono elaborati in accordo ai requisiti di accuratezza e precisione di cui al documento *Eurocontrol Data Quality Requirements* (DQR).

Il requisito di accuratezza/risoluzione deve essere rispettato dal momento della creazione dei dati e mantenuto fino alla pubblicazione.

L’originatore del dato, il responsabile del dato ed il titolare del dato garantiranno, ciascuno per le proprie competenze, durante tutti i passaggi che porteranno alla trasmissione del dato a ENAV-AIS, che i dati aeronautici rilevati, calcolati o derivati posseggano l’accuratezza richiesta.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

**Integrità**

L’integrità degli stessi è basata sulla valutazione del rischio potenziale derivante dall’alterazione dei dati e dall’uso a cui sono destinati, con i livelli di integrità richiesti dal documento *Eurocontrol Data Quality Requirements* (DQR).

Il livello di integrità dei dati aeronautici deve essere mantenuto durante tutto il processo che va dalla loro rilevazione o dalla loro elaborazione sino alla distribuzione all’utente. L’originatore del dato, il responsabile del dato ed il titolare del dato devono garantire, ciascuno per le proprie competenze, i requisiti di integrità fino alla consegna dei dati all’Originatore della richiesta di aggiornamento AIP.

**Protezione**

I dati elaborati e le informazioni aeronautiche per le infrastrutture e gli impianti rientranti nelle competenze di GESAC, sono rese a ENAV-AIS, responsabile della fornitura del Servizio Informazioni Aeronautiche, ai fini della loro pubblicazione in AIP-Italia, nei termini previsti per la pubblicazione degli stessi e contestualmente ad ENAC DOS.

L’invio dati aeronautici avviene attraverso il *software* PLX di proprietà ENAV. Il *software* soddisfa i requisiti ADQ (*Aeronautical data quality*) del Regolamento (UE) 73/2010, ed elimina le problematiche connesse alla garanzia di protezione del dato e della sua tracciabilità, evitando anche problematiche connesse alle operazioni di inserimento manuale del dato.

Per la protezione dei dati in formato elettronico, viene utilizzato un processo informatico di controllo della ridondanza ciclica (CRC), definito da un software dedicato per tutte le comunicazioni con ENAV (PLX).

Per l’utilizzo di tale *software*, è stato firmato uno specifico accordo con ENAV, in ragione del quale è richiesta una specifica attività di formazione degli utilizzatori. (Rif. Accordo ENAV).

**7.1.4 Modalità di aggiornamento**

Le attività di generazione di nuovi dati aeronautici a seguito di interventi di modifica del *layout infrastrutturale* e/o funzionale dell’aeroporto (interventi di nuove costruzioni, e di manutenzione straordinaria, iniziative airside, etc.) avviene secondo le seguenti modalità:

- Realizzazione di rilievi topografici;
- Campagne di indagini sulla portanza delle pavimentazioni;
- Acquisizione di elaborati *as-built* sia nei casi di nuove costruzioni sia a seguito di attività di manutenzione.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Tali attività devono essere effettuate sulla base delle specifiche tecniche contenute nei relativi capitolati speciali d'appalto e in accordo alla specifica normativa di riferimento, che prevedono la consegna di elaborati che garantiscono i necessari standard di qualità (precisione, accuratezza, integrità).

Le suddette specifiche tecniche prevedono altresì che il creatore del dato (topografo, Impresa appaltatrice, etc.), consegna apposita dichiarazione firmata da professionista abilitato, che evidenzia la conformità dei dati (rilievi ed elaborazioni) rispetto agli standard di cui sopra; tale dichiarazione viene corredata dalle certificazioni di calibrazione e taratura della strumentazione utilizzata per i rilievi topografici.

In particolare, il RFAT acquisisce dall'Impresa Appaltatrice, per il tramite della Direzione Lavori gli elaborati "as built", Manuale di Uso e Manutenzione, Dichiarazione di Conformità Prodotto e dichiarazione di conformità di corretta posa in opera secondo i disposti della normativa vigente. Nei casi contemplati dalla procedura di *Change Management*, ed in ogni caso quando sia necessario aggiornare la documentazione della Base di Certificazione, nell'ambito del *budget* di commessa fa eseguire, a lavori ultimati, un rilievo celerimetrico dell'opera realizzata per l'aggiornamento della cartografia 2d e 3d del sedime aeroportuale, conformemente a quanto previsto dai Volumi 1 e 2 del documento EUROCONTROL *Specification for the Origination of Aeronautical Data* ed in ottemperanza all'IR ADR.OPS.A.010 secondo l'ACM1 ADR.A.OPS.A.010, GM2 ADR.OPS.A.005 (a) (Rif. TEC 002, IO TEC 001).

Il Responsabile del dato (PH Progettazione) acquisita la documentazione firmata dall'appaltatore e dal direttore dei lavori, verifica che tutti gli elaborati siano forniti di apposito cartiglio recante tutte le informazioni relative all'appalto, nonché le informazioni relative all'aggiornamento dell'elaborato (data, revisione, etc.) e che gli stessi siano timbrati e firmati da professionisti in possesso delle necessarie abilitazioni. Viene altresì verificato che gli elaborati in formato elettronico siano corredata di firma digitale, e che sia fornita la dichiarazione di conformità tra elaborati cartacei e digitali.

Verificata la conformità e la completezza degli elaborati, il Responsabile del Dato (PH Progettazione) timbra e firma la documentazione e la trasmette all'Originatore della richiesta di aggiornamento AIP (RSO già PH Area di Movimento), che provvede a darne notizia ad ENAC DOS e ENAV Salerno, per poi procedere alla pubblicazione direttamente con ENAV-AIS.

### 7.1.5 Matrice delle responsabilità

Di seguito viene riportata la matrice delle responsabilità GESAC nell'ambito del processo di aggiornamento dell'AIP.

ORIGINATORE DEL DATO	<b>RFAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono responsabili del processo di creazione del dato aeronautico e ne garantiscono la conformità agli specifici requisiti normativi.</li> </ul>
RESPONSABILE DEL DATO*	<b>Post Holder Progettazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E' responsabile della verifica/qualità/correttezza dei dati aeronautici creati dall'originatore del dato.</li> <li>• E' responsabile della trasmissione del dato al PH Area di Movimento.</li> </ul>
ORIGINATORE RICHIESTA AGGIORNAMENTO AIP	<b>Responsabile dei Servizi Operativi * (già PH Area Movimento)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È responsabile della trascrizione del dato nel software PLX e dell'invio delle informazioni ad ENAV-AIS.</li> <li>• E' responsabile della verifica dei dati pubblicati in AIP da parte di ENAV-AIS.</li> </ul>

\* Resta inteso che per le informazioni di carattere generale sui servizi e sulle procedure operative, il Responsabile dei Servizi Operativi procede direttamente all'aggiornamento in qualità sia di Responsabile del Dato sia quale Originatore della richiesta di aggiornamento AIP.

Per quanto concerne la temperatura di riferimento dell'Aeroporto, essa è il valore medio della massima temperatura giornaliera per il mese più caldo dell'anno mediato negli ultimi 5 anni.

### 7.1.6 Gestione degli errori in AIP

I dati in AIP pubblicati da ENAV – AIS, vengono riverificati dal soggetto responsabile (Originatore della richiesta di aggiornamento AIP), all'atto della pubblicazione. Qualora si riscontrassero errori o incongruenze nelle

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

informazioni aeronautiche e nei dati critici ed essenziali, questi devono essere corretti rapidamente. In tale evenienza l’Originatore della richiesta di aggiornamento AIP interviene immediatamente comunicando ad ENAV-AIS le correzioni e/o integrazioni da apportare in AIP, ovvero, nei casi previsti, attraverso l’emissione di specifico NOTAM.

**7.1.7 NOTAM**

Il NOTAM comunica tutte le informazioni, segnalazioni, divieti e procedure in uso, temporaneamente difformi da quanto pubblicato in AIP o che subiranno un cambiamento permanente (PERM).

Un NOTAM deve essere originato e prontamente pubblicato in presenza di eventi di carattere significativamente operativo al fine di fornire un’immediata informazione ai Piloti e Operatori.

L’informazione da diffondere a mezzo NOTAM deve essere riferita ad eventi di cui alle seguenti condizioni:

1. di natura temporanea e di breve durata;
2. di natura permanente da notificare in breve tempo;
3. di natura temporanea, ma di lunga durata da notificare in breve tempo.

Il testo del NOTAM deve contenere un solo oggetto. Non deve contenere informazioni complesse né modifiche di natura cartografica.

Sia nella prima condizione sopra esposta, sia nella terza, la validità del NOTAM emesso non deve superare i tre mesi, potendo essere sia di tipo stimato (EST), sia a scadenza prestabilita.

Nella seconda condizione, il NOTAM deve avere la caratteristica di permanente (PERM).

**7.1.8 Informazioni da promulgare tramite NOTAM**

Il Gestore è tenuto a divulgare tempestivamente a tutti gli Operatori le informazioni relative a limitazioni operative in Area di Movimento.

Il Gestore emette un NOTAM quando è necessario fornire le seguenti informazioni:

1. istituzione, chiusura o modifiche significative nel funzionamento dell’aeroporto o della pista;
2. istituzione, revoca o modifiche significative nell’esercizio dei servizi aeroportuali;
3. istituzione, revoca o modifiche significative della capacità operativa dei servizi di radionavigazione e di comunicazione aria-terra di cui è responsabile il gestore dell’aeroporto;
4. indisponibilità di sistemi di backup e secondari, con impatto operativo diretto;
5. istituzione, indisponibilità o modifiche significative degli aiuti visivi luminosi (AVL);

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

6. [interruzione o ripristino del funzionamento dei componenti principali degli aiuti visivi luminosi \(AVL\);](#)
7. [istituzione, revoca o modifiche significative alle procedure per i servizi di navigazione aerea di cui è responsabile il gestore dell'aeroporto;](#)
- 4-8. [esistenza di porzioni non utilizzabili di qualunque parte dell'area di manovra;](#)
9. [modifiche e limitazioni alla disponibilità di carburante;](#)
10. [istituzione, revoca o ripristino dell'operatività delle luci SOV che segnalano gli ostacoli alla navigazione aerea;](#)
11. [emissioni laser pianificate, display laser e fari di ricerca nelle vicinanze dell'aeroporto che possono compromettere la visione notturna dei piloti;](#)
12. [erezione, rimozione o modifica di ostacoli alla navigazione aerea nelle aree di decollo, salita, mancato avvicinamento, avvicinamento, nonché sulla STRIP della pista di atterraggio;](#)
13. [modifiche nella categoria di soccorso e antincendio dell'aeroporto;](#)
14. [presenza, rimozione o cambiamenti significativi nelle condizioni pericolose dovute a neve, fanghiglia, ghiaccio, materiale radioattivo, sostanze chimiche tossiche, deposizione di cenere vulcanica o acqua nell'area di movimento](#)
15. [presenza di una pista o di una parte di essa scivolosa e bagnata;](#)
16. [presenza di pista non disponibile a causa di lavori di segnaletica, o informazioni sul tempo necessario per rendere disponibile la pista, se l'attrezzatura utilizzata per tali lavori può essere rimossa, quando necessario;](#)
17. [presenza di pericoli che influenzano la navigazione aerea, tra cui la presenza di fauna selvatica, ostacoli, luci fuorvianti ed eventi importanti.](#)

[In aggiunta a quanto previsto a ADR.OPS.A.057, sarà emesso NOTAM al verificarsi delle seguenti condizioni:](#)

- a) [lavori di manutenzione nell'area di manovra o nelle immediate vicinanze;](#)
- a)b) [presenza, sulla pista o parte di essa, su vie di rullaggio e sui piazzali di agenti contaminanti quali neve, ghiaccio, neve mista ad acqua \(slush\), ceneri, agenti radioattivi, etc., con indicazione del tipo, della diffusione e dello spessore del contaminante e delle condizioni di aderenza \(estimated surface friction\), nonché cambiamenti significativi di tali condizioni;](#)
- b)c) [presenza di aeromobili parcheggiati o altre ostruzioni temporanee sulle taxiway o nelle immediate adiacenze;](#)
- e)d) [ogni altra informazione significativa per la condotta delle operazioni di volo.](#)

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

L’elenco delle condizioni sopra riportato, si riferiscono esclusivamente all’emissione di NOTAM di competenza GESAC. Ribadendo la raccomandazione ICAO secondo la quale “la necessità per l’emissione di un NOTAM deve essere considerata in qualunque circostanza operativamente significativa”, lo stesso elenco risulta indicativo ma non esaustivo.

**7.1.9 SNOWTAM**

Gli SNOWTAM sono particolari notam, riguardanti la presenza o la cessazione di condizioni di pericolo derivato da neve, ghiaccio, neve fondente, fango od acqua stagnante sull’area di movimento degli aeroporti. Ogniqualevolta, a seguito di ispezione, si riscontri la pista di volo contaminata parzialmente o totalmente dagli agenti sopra riportati, si procederà all’emissione di Snowtam in accordo alle modalità previste dalla sezione 24 del Manuale.

**7.1.10 Modalità operative di trasmissione richiesta NOTAM**

Qualora sia necessario emettere un NOTAM, il Responsabile dei Servizi Operativi (o in sua vece un delegato), provvede a richiedere all’ENAV – ARO CBO di Fiumicino, l’emissione di NOTAM mediante l’utilizzo del relativo modello di richiesta allegato e trasmettendolo via e-mail all’apposito indirizzo comunicato da ENAV (arocbo.lirf@enav.it)

In tale modello sono annotate le seguenti informazioni:

- Data ed ora (GMT) di inizio validità del Notam;
- Data ed ora (GMT) di fine validità del Notam;
- Specifica del periodo, come data o come orario, o come data/orario in cui il NOTAM è attivo;
- Dettagli del NOTAM relativi alle restrizioni / limitazioni ed alle aree / infrastrutture / equipaggiamenti coinvolte;
- Riferimenti alla/e pagina/e AIP pertinenti;
- Estremi del richiedente;
- Nominativo, numero di telefono, numero di fax, indirizzo e-mail del Responsabile dei Servizi Operativi

Contestualmente provvede, nell’immediato, a darne comunicazione ad ENAC DTC.

Fermo restando la responsabilità dell’originatore del dato, ENAV - NOF è tenuto alla verifica che il contenuto formale della richiesta Notam corrisponda a quanto previsto dalla normativa in vigore (ICAO-DOC 8126 e AIP-GEN abbreviazioni), e potrà riproporre un testo più appropriato secondo lo standard ICAO. In tal caso, il NOTAM

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

riproposto, sarà inviato al Responsabile dei Servizi Operativi (o in sua vece al delegato) che ne ricontrollerà la congruità e, in caso di esito positivo, provvederà all’inoltro di una nuova richiesta.

**7.1.11 Monitoraggio**

A seguito di pubblicazione di un NOTAM, il Responsabile dei Servizi Operativi monitora il permanere delle condizioni che hanno determinato l’emissione dello stesso al fine di richiedere l’eventuale cancellazione anticipata ovvero il rinnovo.

[Quando si riscontra un errore in un NOTAM, il NOTAM errato viene annullato e viene emesso un nuovo NOTAM con un nuovo numero. Il NOTAM cancellato è sostituito da un solo NOTAM.](#)

**7.1.12 Diffusione delle informazioni aeronautiche**

Le informazioni aeronautiche pubblicate da ENAV ARO-CBO di Roma Fiumicino sono rese disponibili localmente ai piloti e agli operatori aerei tramite l’applicazione *software* ENAV - *Self-Briefing*, in utilizzo a tutti gli *Handler* e GESAC.

[Il Gestore garantisce la diffusione delle informazioni a tutte le organizzazioni operanti in aeroporto, se interessate.](#)

[In particolare, il gestore aeroportuale comunica tempestivamente alle organizzazioni che operano sul piazzale le informazioni relative alle limitazioni operative; Le informazioni da fornire devono includere quanto segue, a seconda dei casi:](#)

- 1) il tipo di limitazione;
- 2) la durata della limitazione, se nota;
- 3) le misure di mitigazione da applicare;
- 4) l’impatto operativo della limitazione;
- 5) la disponibilità delle piazzole di sosta;
- 6) le restrizioni sulle piazzole di sosta;
- 7) la disponibilità di installazioni fisse presso le piazzole di sosta;
- 8) procedure speciali di parcheggio;
- 9) modifiche temporanee dei percorsi di guida;
- 10) lavori in corso;
- 11) qualsiasi altra informazione che abbia rilevanza operativa per gli utenti del piazzale.

## 7.2 PROCEDURE E FREQUENZE PER IL RILEVAMENTO DEI DATI AERONAUTICI, INCLUSE LE AREE SOTTOPOSTE A MONITORAGGIO

### 7.2.1 Aggiornamento AIP

L’AIP contiene documentazione operativa e quindi soggetta a variazioni di una certa frequenza. Ne consegue la necessità di un continuo aggiornamento attraverso la verifica della corrispondenza dei dati pubblicati con quelli che si rendono necessari per la corretta gestione delle operazioni di volo.

A tal fine, con cadenza annuale, il Responsabile dei Servizi Operativi controlla i dati contenuti in AIP, ad eccezione di quelli di pertinenza ENAV.

L’AIP viene aggiornato tramite:

- **Emendamenti (2 tipi)**

- Variante AIP (AMDT): le varianti AIP che non seguono il ciclo AIRAC vengono pubblicate ad intervalli regolari (ogni 28 giorni). Esse costituiscono il mezzo deputato al regolare aggiornamento della documentazione AIP con il recepimento di modifiche permanenti precedentemente effettuate tramite NOTAM. Non è pertanto possibile effettuare variazioni di carattere significativo dal punto di vista operativo all’AIP tramite una semplice Variante AIP.
- **Variante AIP AIRAC (AMDT AIRAC):** le modifiche operativamente significative, devono essere pubblicate secondo la procedura AIRAC, cioè con data di pubblicazione anteriore di almeno 42 giorni (14 per i tempi postali + 28 giorni di effettivo anticipo) rispetto alla data di entrata in vigore del provvedimento stesso. Tra le informazioni che devono essere notificate con AIRAC rientrano le seguenti:
  - Layout aeroportuale;
  - Cartografia;
  - Implementazione, cancellazione e variazioni pianificate a:
    - posizione, altezza ed illuminazione di ostacoli alla navigazione;
    - vie di rullaggio e parcheggi;
    - orari di servizio di aerodromi, facilitazioni e servizi;
    - servizi di dogana, immigrazione e sanitari.

Le date di pubblicazione per le Varianti AIP e le date di pubblicazione e di entrata in vigore previste per il ciclo AIRAC, sono pubblicate, alla fine di ogni anno per l’anno successivo, su apposita AIC emanata da ENAV.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- **Supplementi**

Devono essere pubblicate come Supplementi AIP, le modifiche di natura temporanea di lunga durata (superiore ai tre mesi e non più di sei mesi), non diffondibili via NOTAM, ovvero informazioni che comportano modifiche di natura testuale e/o necessitano di cartografia esplicitiva.

Nel caso di mutamenti operativamente significativi pre-pianificati che richiedano aggiornamenti cartografici e/o dei *database* di navigazione, il SUP AIP dovrà essere pubblicato applicando le procedure AIRAC. Sarà dunque preferibile, ogni qual volta praticabile, utilizzare una data coincidente con le date di entrata in vigore AIRAC.

Qualora il Supplemento sia relativo ad attività di nuove costruzioni o attività di manutenzione che comportano una fasizzazione delle lavorazioni e quindi la pubblicazione di una cartografia per ogni fase, l’attivazione di ogni fase potrà avvenire mediante emissione di specifico NOTAM.

Il soggetto che ha richiesto l’emissione del supplemento AIP deve monitorare il permanere delle condizioni che ne hanno determinato l’emissione, in modo da richiedere l’eventuale cancellazione anticipata o il prolungamento della validità, qualora possibile.

[Entro tre mesi dall'emissione di un NOTAM permanente, le informazioni contenute nel NOTAM sono incluse in AIP con il ciclo AIRAC.](#)

[In caso di NOTAM con una scadenza stimata se si supera il periodo di tre mesi, viene emesso un NOTAM sostitutivo; se si prevede che la condizione duri per un ulteriore periodo superiore a tre mesi, le relative informazioni sono pubblicate in un supplemento AIP.](#)

### 7.2.1 Aree sottoposte a monitoraggio

Il controllo delle aree sottoposte a monitoraggio avviene in funzione di quanto definito nella sezione 18.

### 7.3 ALLEGATI

- ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 07 REV 01: Richiesta emissione Notam

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
TEC 002	16/11/2022	Procedura	Iter Progettazione	MdA
IO TEC 001	10/05/2013	Istruzione Operativa	Standard grafici	MdA
ENAV	30.05.2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 8 – MODALITA’ DI ACCESSO IN AREA DI MOVIMENTO****8.1 COORDINAMENTO CON GLI ENTI RESPONSABILI PER LA SECURITY**

Scopo della presente sezione del Manuale è quello di disciplinare l’ingresso di uomini e mezzi aeroportuali, compresi gli aeromobili, nell’area di movimento e più in generale in *Airside*, al fine di non interferire con l’attività di movimentazione degli aeromobili, di assicurare sempre il rispetto degli standard di sicurezza e di minimizzare il rischio di inconvenienti e/o incidenti.

Ferme restando le attribuzioni e i compiti dell’autorità di pubblica sicurezza e dell’autorità doganale, nonché i poteri di polizia e di coordinamento attribuiti dalle disposizioni vigenti agli organi locali dell’Amministrazione della navigazione aerea, a GESAC sono stati affidati in concessione i servizi di controllo esistenti nell’ambito aeroportuale, per il cui espletamento non è richiesto l’esercizio di pubbliche potestà o l’impiego di forze di polizia.

La disciplina degli accessi di persone e mezzi nel sedime dell’aeroporto di Salerno - Pontecagnano è regolamentata dal Programma per la Sicurezza Aeroportuale (PSA) e dalle relative procedure ivi contenute adottate con specifiche ordinanze ENAC DTC.

Tutti i veicoli e/o attrezzature che circolano e/o operano sull’*Airside* dell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano devono avere esposto a bordo in modo visibile l’AVP, da conseguirsi secondo la relativa vigente regolamentazione.

**8.1.1 RESPONSABILITA’**

Ai sensi dell’art. 691 bis comma 2 del Codice della Navigazione, l’ENAV, sotto la vigilanza dell’ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull’area di manovra e assicura l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

GESAC, ai sensi dell’art. 705 punto e) del Codice della Navigazione in qualità di Gestore Aeroportuale sotto la vigilanza dell’ENAC e coordinandosi con la società ENAV, (...) assicura l’ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l’attività di movimentazione degli aeromobili.

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

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Fermo restando le responsabilità previste dal Codice della Navigazione, GESAC garantisce la sicurezza della movimentazione di uomini e mezzi all’interno del *layout* dei piazzali attraverso:

- la predisposizione di aree e percorsi distinti, chiaramente definiti e identificabili;
- l’idonea formazione del personale impiegato;
- l’ordinata movimentazione dei veicoli, in modo da non interferire con la movimentazione degli aeromobili.

Il Responsabile dei Servizi Operativi assicura la corretta applicazione della presente procedura avvalendosi del supporto della struttura dell’*Airfield Management* ad esso sottoposta che:

- vigila sul rispetto delle regole previste, intervenendo qualora ne rilevasse la necessità prevenendo situazioni di potenziale pericolo al fine di scongiurare la possibilità di un incidente;
- ha facoltà di ritirare l’A.D.P. e/o l’A.V.P., in caso di grave infrazione;
- provvede alle segnalazioni di infrazione secondo quanto previsto dal Regolamento di Scalo.

L’*Handler*, per quanto di competenza, provvede ad:

- garantire il coordinamento nella gestione delle attrezzature e veicoli al fine di assicurare il *turnaround* degli aeromobili nel pieno rispetto delle norme e procedure di sicurezza operative nonché in sequenza temporale adeguata a una ottimale gestione dei tempi;
- garantire la presenza di attrezzature e veicoli in numero sufficiente ad assicurare il servizio in maniera sicuro ed efficiente;
- elaborare, periodicamente, un piano di valutazione delle esigenze operative relative alle attrezzature e mezzi da impiegare.

## 8.2 PREVENZIONE DI ACCESSI NON AUTORIZZATI IN AREA DI MOVIMENTO

L’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è dotato di una specifica recinzione di delimitazione, conformemente a quanto definito nelle *Certification Specification EASA* (ADR-DSN.T.920)

Il Programma per la Sicurezza Aeroportuale (PSA) descrive nel dettaglio i metodi e le procedure per rispettare i requisiti del Regolamento UE n. 300/2008, del Regolamento UE n. 1198/2015 e delle successive modifiche ed integrazioni, nonché del Programma Nazionale per la Sicurezza (PNS) dell’aviazione civile. Il PSA è sviluppato, al fine di descrivere le misure per la sicurezza dell’aeroporto, per prevenire qualsiasi atto di interferenza illecita e di reagire adeguatamente, qualora si verificano, ad eventuali minacce e incidenti di *security*. Il PSA contiene, in dettaglio, tutte le misure che devono essere implementate ed attuate da GESAC in

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

osservanza delle normative nazionali ed internazionali di sicurezza dell’aviazione civile e viene redatto in conformità al modello riportato dall’autorità competente - ENAC.

GESAC è responsabile della redazione e del relativo aggiornamento del PSA, che è sottoscritto dall’*Accountable Manager* e dal *Security Manager* e che viene accettato da ENAC.

Nell’ambito delle attività di controllo ai varchi di accesso, sono altresì verificate le dotazioni dei mezzi come disciplinato al paragrafo 8.3.1.

### **8.3 MODALITÀ DI ACCESSO ALL’AEROPORTO E ALLE SUE AREE OPERATIVE, INCLUSO L’ACCESSO DEI VEICOLI**

Tutti i mezzi che circolano in *Airside* devono avere a bordo la mappa aggiornata dell’*Airside*, allegata alla presente sezione del Manuale, che indichi chiaramente:

- La pista;
- Le vie di rullaggio;
- Le posizioni di attesa per l’accesso all’area di Manovra;
- I percorsi riservati ai veicoli;
- *Hot-spot* (i punti ritenuti più sensibili ai fini della sicurezza).

#### **8.3.1 Requisiti di accesso in *Airside* di veicoli e mezzi**

I mezzi/attrezzature e veicoli che accedono in area di movimento e, più in generale, in *Airfield* sono soggetti a preventiva autorizzazione, rilasciata secondo le regolamentazioni aeroportuali vigenti sullo scalo e devono avere le seguenti dotazioni minime:

- **Ragione sociale** della società/ente cui appartiene il mezzo o il **logo** della stessa;
- **Numero identificativo**;
- **AVP (*Airside Vehicle Permit*)**: da ottenersi secondo la relativa vigente regolamentazione aeroportuale, in ottemperanza a quanto definito dal Regolamento di Scalo e nel PSA;
- **Segnali diurni**, a scacchi bianchi e rossi;
- **Segnali notturni** costituiti da una luce lampeggiante gialla (certificazione EASA Type C);
- **Parafiamma**/schermaggio antifiamma allo scarico;
- **Apparato GPS**.

In aggiunta, tutti i mezzi complessi, quali a titolo esemplificativo ma non esaustivo scale, *push-back*, *ambulift*, *loader*, devono essere dotati di apposita luce lampeggiante gialla ogni qualvolta operano.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

L’accesso in *airside* è consentito alle seguenti categorie di veicoli:

- a) appartenenti all’ENAC, all’ENAV, alle Forze dell’Ordine e agli Enti di Stato muniti del contrassegno dell’Amministrazione di appartenenza, impiegati in compiti di istituto connessi all’attività aeroportuale;
- b) impiegati in operazioni di soccorso o di antincendio;
- c) appartenenti alle Forze Armate Nazionali, per operazioni connesse alla sicurezza;
- d) appartenenti alla Società di gestione, Enti, *Handler*, Società o imprese operanti in aeroporto, a soggetti esercenti servizi connessi con il trasporto aereo o ditte incaricate all’esecuzione di lavori aeroportuali muniti di apposito contrassegno di accesso aeroportuale;
- e) in regola con le revisioni/manutenzioni periodiche.

I mezzi/attrezzature ed i veicoli operanti in *Airside* dovranno essere conformi alla normativa vigente, corredati del manuale d’uso e manutenzione, in regola con le revisioni periodiche e costantemente mantenuti a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza e di decoro per il personale e di efficienza delle attività aeroportuali.

Tutti i veicoli che circolano in area di manovra devono invece essere dotati di:

- **Segnali approvati EASA diurni** - costituiti da bandiere a scacchi bianchi e rossi o bianchi e arancione, quadrati di lato non inferiore a 0.90 mt e con ogni casella di lato non inferiore a 0.3 mt - o devono essere di **colore cospicuo**;
- **Segnali approvati EASA notturni**, costituiti da una luce lampeggiante gialla visibile a 360 ° costituita da una o più luci lampeggianti di colore giallo a bassa intensità del tipo C; i veicoli **FOLLOW ME** devono essere dotati dei **segnali approvati EASA** notturni costituiti da una luce lampeggiante gialla visibile a 360 ° costituita da una o più luci lampeggianti di colore giallo a bassa intensità del tipo D;
- **Ragione sociale** della Società/Ente cui appartengono o il **logo** degli stessi;
- Apposito e visibile **numero identificativo**;
- **Parafiamma**/schermaggio antifiamma allo scarico;
- **Apparato radio UHF** sempre acceso e sintonizzato sulla frequenza ENAV 440.450 Mhz, resa disponibile per le comunicazioni della TWR verso gli operatori a terra nonché frequenza di emergenza come riportato nella sezione 19.

I veicoli associati a servizi di Emergenza o di Polizia, possono essere equipaggiati con luci lampeggianti di colore blu a bassa intensità di tipo C.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Il personale GESAC addetto al controllo degli accessi in *Airside* procede ad effettuare ispezioni e controlli dei mezzi in relazione alle dotazioni minime richieste, come precedentemente specificato.

Eventuali non conformità riscontrate relativamente ai veicoli/attrezzature potranno comportare l'immediata sospensione /ritiro dell'AVP.

Le modalità di accesso sono altresì disciplinate nel Regolamento di Scalo.

**8.3.1.1 Accesso dei mezzi in *Airside* con scorta**

Come previsto dalle procedure che regolano l'accesso delle forniture aeroportuali e dei mezzi, in via del tutto eccezionale, in casi di necessità ed urgenza, è consentito in via temporanea l'accesso di automezzi che trasportino:

- materiale e forniture per Imprese titolate di commessa GESAC;
- materiale e forniture per Imprese titolate di commessa ENAV;
- materiale e forniture per gli Operatori Aeroportuali;
- paziente o organi da imbarcare su aeromobile (Ambulanza).

GESAC provvede a scortare i mezzi interessati dal punto di accesso (Varco Carraio) al punto di scarico, supervisionando tali operazioni e verificando, con ragionevole certezza, che non vengano introdotti nella Parte Critica dell'Area Sterile articoli non consentiti.

Qualora il mezzo trasporti materiale non sottoponibile ai controlli e il fornitore non risulti designato come "Fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto" ai sensi della normativa vigente (PNS - parte B), il mezzo deve essere scortato, da personale security certificato, fino al termine delle operazioni di scarico del materiale.

L'attività di scorta non è di norma destinata a Handler e Operatori in *airside* muniti di ADP, ad esempio per operazioni di trasferimento veicoli/attrezzature, a meno che venga interessata l'area di manovra per operazioni di carattere emergenziale, o che vi sia una specifica richiesta da parte dell'operatore; in quest'ultimo caso, comunque, il punto di incontro è costituito dall'area *airside* attigua al Varco Carraio.

Il servizio di scorta in *airside*, autorizzato dal Responsabile Servizi Operativi, viene fornito in linea generale dal personale GESAC e, a seconda dell'area che si intende impegnare, vengono deputati all'attività specifici ruoli.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

AREA	RESPONSABILITA'
Area Manovra	Personale Gesac Airfield/Gesac Manutenzione/ ENAV
Area di Movimento limitatamente ai piazzali aeromobili	Personale Gesac Airfield/Gesac Manutenzione/Handler, limitatamente all’attività di scorta ambulanza esterna.
Strada perimetrale	Personale Gesac Airfield/Gesac Manutenzione/Gesac Security/ENAV

**Nota** Al netto della casistica indicata in premessa, l’attività di scorta veicoli effettuata da personale Airfield Operations munito di TIA e veicolo munito di AVP (lasciapassare veicoli) supplisce altresì ai requisiti di aviation security. Pertanto, non è previsto il coinvolgimento di personale security aggiuntivo.

Viceversa, limitatamente alla scorta lungo la viabilità perimetrale, essa può essere svolta da personale Security in alternativa a quello Airfield Operations.

La verifica dei requisiti relativi all’accesso dei veicoli è effettuata dal personale Security presso il Varco Carraio. I veicoli/attrezzature devono essere in regola con i documenti ed essere dotati degli accessori e segnali previsti per l’accesso in airside (Logo Ente/società di appartenenza – scacchiera bianca e rossa e numero identificativo veicolo – luce lampeggiante gialla – parafiamma – sticker identificativo GPS).

Ulteriori controlli atti a verificare l’idoneità operativa del mezzo possono aver luogo – a insindacabile giudizio di GESAC – da parte del personale Airfield Operations.

L’attività di scorta veicoli/attrezzature inizia dal varco carraio ed avviene mediante contatto tra il veicolo scortante e l’automezzo scortato al fine di stabilire il percorso da effettuarsi per il raggiungimento della destinazione finale in airside e le modalità di seguito riportate.

Il guidatore del veicolo che effettua la scorta, al momento della partenza, effettua un segno di pollice verso alto ed attende analogo segnale dal guidatore del veicolo scortato.

Per l’accesso in Area di Manovra e strada Perimetrale, è obbligatorio sia per il veicolo scortante sia per l’automezzo scortato, la dotazione della radio UHF sintonizzata sulla frequenza 440.450 MHz (canale “TWR”). Qualora l’automezzo scortato risulti sprovvisto della predetta radio UHF, il personale scortante fornirà un apparato “muletto” già operativo sulla relativa frequenza, allo scopo di assicurare l’ascolto ai fini emergenziali. I percorsi da utilizzarsi sono quelli previsti dalla normale circolazione in airside e viabilità perimetrale, osservando i limiti di velocità previsti. In ogni caso lo scortante dovrà tenere sempre sotto controllo il veicolo scortato.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

L’attività di scorta termina quando:

Attività Infrastrutturali e Manutentive

L’automezzo, destinato ad area di cantiere, venga consegnato al Responsabile del cantiere stesso, che in seguito provvede a ricontattare il veicolo scortante per l’attività di scorta con ritorno al Varco Carraio, mediante chiamata al personale Airfield Operations.

Attività scorta Ambulanza

L’attività di scorta ambulanza destinata su piazzola aeromobili inizia e termina al varco carraio. Questo implica la responsabilità circa la sorveglianza di tutte le operazioni correlate al veicolo che avvengono sottobordo all’aeromobile da parte del veicolo scortante.

A tale fattispecie si applicano analogamente le prescrizioni sopra riportate.

Le scorte di mezzi con destinazione area di manovra devono avvenire a seguito chiusura dell’infrastruttura a mezzo NOTAM e/o comunque sempre mediante coordinamento con la TWR. In nessun caso l’Area di Manovra (pista/taxiway) deve essere utilizzata al mero scopo di abbreviare i percorsi.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30.05.2024	Regolamento UE 139/14 - Accordo GESAC-ENAV	Ordinato movimento, mezzi e persone sui piazzali	All.to 6
SEC 108	11/11/2022	Procedura	Mezzi, attrezzature e veicoli in aicide: rilascio lasciapassare d’ingresso (AVP) - QSR	PSA
RdS	on going	Regolamento di Scalo	Circolazione e mezzi	

-- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 9 - ISPEZIONE, VALUTAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE CONDIZIONI DELL’AREA DI MOVIMENTO E DELLE ALTRE AREE OPERATIVE**

Questa sezione del Manuale di Aeroporto ha lo scopo di stabilire la tipologia, la frequenza e le modalità con cui sono effettuate le ispezioni dell’Area di Movimento (pista, vie di rullaggio, Aprons) e delle sue pertinenze quali strade di servizio e aree di rampa, estintori in piazzola, ecc.; al fine di assicurare l’agibilità e la sicurezza (*safety*) delle operazioni, nonché per garantire ispezioni straordinarie a seguito di eventi significativi quali, ad esempio, decollo abortito, presenza segnalata di FOD in area di movimento o altre situazioni di rischio che possano aver determinato condizioni di potenziale pericolo per le operazioni. La presente sezione si applica ogni qual volta si procede all’ispezione delle piste, delle *taxiway*, dei piazzali, delle fasce di sicurezza (*strip*), delle aree a verde, della strada perimetrale, dell’integrità della recinzione aeroportuale, delle aree di servizio e di quelle limitrofe alla recinzione aeroportuale, al fine di identificare eventuali non conformità delle infrastrutture ai requisiti previsti, assicurandone l’agibilità in piena sicurezza.

Il personale addetto procede ad effettuare ispezioni e controlli delle aree in accordo al processo ispettivo anche al fine di verificare il corretto utilizzo in ordine alla destinazione d’uso delle aree stesse, il rispetto delle norme, prescrizioni e procedure vigenti.

Le ispezioni in *Airfield* sono condotte a titolo esemplificativo ma non esaustivo allo scopo di rilevare:

- Presenza di FOD anche a bordo delle attrezzature/veicoli
- Corretto, ordinato e sicuro posizionamento attrezzature/veicoli
- Manomissione attrezzature prevenzione incendio/ambiente in dotazione alle aree
- Idoneità aree alla destinazione d’uso
- Stato di uso dell’area

Le aree e gli impianti interessati dal sistema di ispezione sono rappresentate da:

- tutti i piazzali/piazzole di sosta ovunque ubicati ed altre aree di parcheggio aeromobili, incluse le aree di sosta delle attrezzature di servizio;
- tutte le strade che servono le piazzole, le *taxiway*, la pista ed altre strutture dell’*Airfield* associate, inclusa la strada perimetrale;
- tutte le *taxiway*, inclusa la uscita rapida (RET), fino ad ogni posizione di attesa per l’accesso in pista o *taxiway*.
- la pista inclusa le *taxiway* fino alle posizioni di attesa;
- le strisce di sicurezza della pista (RESA e STRIP);
- tutte le luci al suolo dell’*Airfield*, i segnali e i *marking* associati alle piste, alle *taxiway* e ai piazzali;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- tutte le luci di avvicinamento all’interno dell’*Airfield*;
- impianti ed aree destinate a servizi per le attività specifiche di *Airfield*.

**9.1 MODALITA’ E MEZZI DI COMUNICAZIONE CON TWR**

Tutti i veicoli impiegati per effettuare le attività ispettive sull’area di manovra devono essere in grado di mantenere le comunicazioni radio bilaterali con la torre di controllo di aeroporto.

L’Operatore *Airfield Operations*, prima di iniziare le attività ispettive in area di movimento, verifica la piena funzionalità delle autovetture utilizzate, la presenza degli apparati/equipaggiamenti in esse previste e la dotazione di un telefono cellulare.

Al fine di prevenire le *runway incursions*, durante le attività ispettive l’Operatore *Airfield Operations* è in costante contatto radio su frequenza UHF 440.450 con TWR chiedendo le autorizzazioni necessarie per poter impegnare l’area di Manovra e fornendo le informazioni relative alle proprie intenzioni (inclusa la posizione, la direzione di ispezione pista, il tempo stimato per l’ispezione, etc.).

In caso di comunicazione incomprensibile o assente da parte della TWR, l’Operatore *Airfield* ripete la richiesta.

E’ necessario effettuare la procedura di “read-back”, ripetendo il messaggio ricevuto, per evitare pericolosi fraintendimenti.

Qualora si verifici un’avarìa dell’autovettura in fase di ispezione in area di movimento, l’Operatore *Airfield* informa prontamente TWR che provvederà ad inibire tutte le operazioni di atterraggio/decollo fino al ripristino delle condizioni di normalità.

**9.1.1 PROCEDURE DI CONTINGENCY****9.1.1.1 Avaria radio**

In caso di avaria radio le comunicazioni tra l’Operatore *Airfield Operations* e TWR avvengono via telefono registrato ENAV al nr. 0828-5474013 (back-up 0828-51521).

In alternativa, le comunicazioni possono avvenire tramite segnali visivi luminosi che devono avere il significato di seguito riportato:

- Lampi verdi: è permesso attraversare l’area di atterraggio o di muovere su una via di rullaggio;
- Rosso fisso: STOP
- Lampi rossi: allontanarsi dall’area di atterraggio o dalla via di rullaggio e prestare attenzione agli aeromobili;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Lampi bianchi: liberare l’area di manovra in accordo alle istruzioni locali.

In condizioni di emergenza o nel caso in cui i segnali di cui al precedente paragrafo non siano osservati, per piste o vie di rullaggio equipaggiate con un sistema luminoso, sono utilizzati i segnali riportati qui sotto:

- Lampeggiamento delle luci di pista o di via di rullaggio: Liberare la pista e osservare la torre per segnali luminosi.

**9.1.1.2 Avaria dell’automezzo in area di manovra**

Nel caso in cui un veicolo che è in fase di attività ispettiva in area di manovra si trovi in una situazione di avaria meccanica, dovrà operare come segue:

- Accendere tutti i dispositivi luminosi al fine di essere identificati dalla TWR e dagli aeromobili;
- Avvisare immediatamente, via radio, la TWR fornendo la posizione e precisando che si trova nella impossibilità di rimuovere il mezzo per avaria;
- Avvisare il personale Airfield Operations e coordinare la rimozione.

**9.2 CHECK-LIST ISPETTIVE, REGISTRAZIONE E ARCHIVIAZIONE****9.2.1 DESCRIZIONE GENERALE DELLE MODALITA’ OPERATIVE**

Le aree da ispezionare sono identificate all’interno delle apposite planimetrie allegate alla sezione.

Tutte le ispezioni condotte all’interno dell’Area di Movimento sono eseguite dal personale operativo *Airfield* secondo un criterio che prevede due diverse tipologie di ispezione:

- Ispezioni programmate
- Ispezioni straordinarie e supplementari

La tipologia delle anomalie rilevate durante le ispezioni, oggetto della presente sezione, sono esclusivamente individuabili visivamente.

Le modalità di ispezione sono tali da evidenziare eventuali non conformità delle infrastrutture o parte di esse. Il personale operativo appartenente all’*Airfield Operations* di GESAC, notifica con immediatezza alla Torre di Controllo, qualsiasi evento riscontrato nel corso delle ispezioni, o segnalato da altri operatori aeroportuali e giudicato a rischio per le attività aeronautiche.

Qualora TWR, o altro Ente competente, richieda all’*Airfield Operations* di GESAC un’ispezione straordinaria nell’area di Movimento, per presunta configurazione d’evento che, se non corretto, rischia di mettere in pericolo

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, TWR coordinerà la movimentazione degli aa/mm e dei mezzi in area di Manovra, al fine di assegnare al personale di GESAC, la priorità d’accesso all’area oggetto d’ispezione.

Ogni tipo di ispezione, sia ordinaria che straordinaria, è registrata a cura dell’*Airfield Operations* di GESAC.

I rapporti di ispezione, sia ordinaria che straordinaria, compilati in formato elettronico su supporto informatico, sono trasmessi dall’*Airfield Operations* al RSO e al Responsabile Manutenzione. Gli stessi sono archiviati elettronicamente in apposita banca dati del Dipartimento di Manutenzione e accessibile, in maniera controllata, ai soggetti autorizzati.

Il personale *Airfield Operations* effettua le ispezioni programmate e le ispezioni straordinarie dell’area di manovra incluse le *strip* associate, nonché le ispezioni degli *Aprons* e di tutte le restanti aree interne al confine aeroportuale.

Oltre alle ordinarie attività di ispezione da parte del personale incaricato, chiunque operi in *Airside* e riscontri la presenza di una situazione anomala che può degenerare in un potenziale pericolo, deve tempestivamente informare il personale *Airfield Operations* di GESAC per l’effettuazione di un pronto intervento ispettivo.

### 9.3 FREQUENZA DELLE ISPEZIONI, REGISTRAZIONE DELLE RISULTANZE E FOLLOW-UP DELLE AZIONI

Le ispezioni programmate prevedono due diversi livelli di ispezione con frequenza definita sul *Time Sheet* allegato.

- “Ispezioni programmate di I livello” svolte dal personale *Airfield Operations*;
- “Ispezioni programmate di II livello” svolte dal Responsabile Servizi Operativi in collaborazione con il Responsabile Manutenzione.

#### 9.3.1 ISPEZIONI PROGRAMMATE GIORNALIERE DI I LIVELLO

Le ispezioni programmate giornaliere di I livello hanno lo scopo di verificare le condizioni generali dell’area di Movimento e delle infrastrutture ad essa associate.

Le ispezioni sono così effettuate:

- in una o più fasi a seconda dell’operatività aeroportuale;
- con l’ausilio di almeno un veicolo e due operatori.
- con una velocità del veicolo tale da permettere di rilevare la presenza di non conformità o di altri elementi che potrebbero rappresentare potenziale pericolo per la navigazione aerea;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- in direzione opposta a quella della pista in uso;
- riportando la posizione al raggiungimento della testata di pista opposta;
- riportando l’occupazione della pista ogni 10’ se ancora impegnata.

Le ispezioni vengono riportate in una *check list* in formato elettronico nelle quali, grazie all’ausilio del GPS, è possibile individuare con estrema precisione l’area eventualmente oggetto di intervento. Qualora il sistema elettronico non funzioni, si procederà con le *check list* di cui alla presente, facendo riferimento alla *Grid Map* dell’aerodromo in dotazione all’*Airfield Operations* per indicare le aree interessate.

Gli elementi ritenuti pregiudizievoli per la sicurezza del volo, che comportano la possibile interdizione temporanea dell’infrastruttura interessata, devono essere oggetto di immediata comunicazione al Responsabile Servizi Operativi e alla TWR. Se necessario, il Responsabile Servizi Operativi ne dà informativa ad ENAC DTC.

**9.3.1.1 Modalità di esecuzione delle ispezioni**

Nel procedere all’ispezione, gli Operatori dell’*Airfield Operations* devono osservare scrupolosamente le seguenti istruzioni per l’esecuzione dei controlli:

- Accertarsi della assoluta pulizia delle superfici. Nel caso venga rilevata la presenza di FOD, si procederà alla pulizia dell’*Airside*, avendo cura di produrre specifico report, anche con foto digitali, se la contaminazione è rilevante. Qualora la rimozione dell’agente contaminante non possa avvenire direttamente, e l’area rientri nell’ambito della movimentazione degli aeromobili, si informerà nell’immediato la TWR, al fine di adottare i provvedimenti operativi del caso e, successivamente, il RSO per procedere ad un’adeguata valutazione di merito.
- Porre attenzione all’individuazione di eventuali ammaloramenti della superficie della pavimentazione (con particolare riferimento a fessure, lesioni sulla superficie asfaltata o in calcestruzzo che potrebbero rilasciare FOD, depositi gommosi), lo stato degli aiuti visivi, il sistema di smaltimento delle acque meteoriche, la presenza di fauna. Se la situazione dovesse essere ritenuta foriera d’innalzamento degli ordinari livelli di rischio, l’*Airfield Operations* allenterà il RSO e il Responsabile Manutenzione, al fine di stabilire, in coordinamento con TWR, se interrompere l’attività di volo per procedere ad un’adeguata valutazione di merito.

L’ispezione procede di settore in settore in funzione del rateo dei movimenti e dell’operatività aeroportuale, per verificare in particolare le seguenti infrastrutture ed elementi:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- **Pista di volo**

**Superficie** - Durante l’attività ispettiva, la pista viene controllata per l’intera lunghezza e larghezza al fine di individuare eventuali rotture del manto, avvallamenti, rigonfiamenti, gradini, presenza di pietrisco o altro tipo di FOD, buche e altri tipi di deterioramento della superficie pavimentata e verificare l’eventuale presenza di agenti contaminanti (neve, ghiaccio, acqua, *slush*, fango, sabbia, polvere, oli, depositi gommosi, ecc).

Particolare attenzione deve essere prestata alle zone di contatto (TDZ) per la valutazione del grado di rivestimento di gomma che può influire sul coefficiente di attrito della superficie della pista che, unitamente alle verifiche mensili effettuate con il “*friction tester*”, consente di attivare quelle misure di manutenzione necessarie per mantenere adeguato il livello di aderenza della pista di volo.

**Segnaletica orizzontale e verticale** - Tutti i sistemi di segnalazione lungo la pista devono essere controllati per accertarne la visibilità. Particolare attenzione deve essere prestata alle zone di contatto (TDZ), dove i depositi di gomma tendono ad annerire i *marking* relativi alla CL e ai segnali distanziometrici. Tutti i segnali verticali (*Sign*) devono essere controllati per verificarne la visibilità (sia diurna che notturna), stabilità, integrità e funzionalità. La verifica del funzionamento notturno viene effettuata all’atto dell’accensione degli impianti.

In merito agli AVL, le verifiche da effettuare sono le seguenti:

- ✓ Funzionamento delle luci di BORDO RWY (> 85%)
- ✓ Funzionamento luci contigue di BORDO RWY
- ✓ Integrità del segnale di BORDO RWY
- ✓ Funzionamento delle luci di SOGLIA RWY (> 85%)
- ✓ Funzionamento luci contigue SOGLIA e FINE RWY
- ✓ Integrità del segnale di SOGLIA e FINE RWY
- ✓ Funzionamento delle luci di FINE RWY (> 85%)
- ✓ Funzionamento delle luci di AVVICINAMENTO (> 85%)
- ✓ Funzionamento luci contigue di AVVICINAMENTO
- ✓ Integrità del segnale di AVVICINAMENTO
- ✓ Funzionamento luci ASSE TWY
- ✓ Integrità del segnale di ASSE TWY
- ✓ Integrità e funzionamento RGL
- ✓ Integrità e funzionamento PAPI
- ✓ Integrità e funzionamento TABELLE

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**NB: la percentuale riportata indica il quantitativo di punti luminosi che deve risultare funzionante rispetto al totale.**

**Strip di pista** – Le aree adiacenti alla pista di volo, comprese la RESA e la CGA, devono essere controllate per accertare che il piano altimetrico non abbia subito variazioni significative, non vi siano ostacoli o sporgenze e che non vi sia dislivello eccessivo tra la zona pavimentata e il manto erboso adiacente, poiché questi elementi potrebbero rappresentare un potenziale pericolo nel caso che un aeromobile esca dalla pista.

**Sistema di raccolta delle acque meteoriche** - il controllo del funzionamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche della pista deve essere effettuata a seguito di eventi meteo a carattere temporalesco.

- **Vie di rullaggio (Taxiway)**

Le ispezioni alle vie di rullaggio devono essere eseguite secondo le stesse modalità previste per la pista di volo.

- **Piazzali Aeromobili**

**Superficie** - L'ispezione deve verificare il livello generale di pulizia del piazzale, al fine di assicurare l'assenza di FOD e/o di agenti contaminanti quali liquidi combustibili espansi, fluidi oleosi ecc. Deve inoltre accertare l'eventuale presenza di rotture della pavimentazione, fessure e gradini tra i blocchi di calcestruzzo contigui.

**Segnaletica orizzontale e verticale** - La segnaletica orizzontale e verticale deve essere verificata nella sua integrità e visibilità.

**Sistema di raccolta delle acque meteoriche** – Il controllo del funzionamento del sistema di raccolta dei piazzali deve essere effettuato a seguito di eventi meteo a carattere temporalesco.

**Impianti ed attrezzature** - Tale verifica prevede i seguenti controlli:

- ✓ estintori carrellati a polvere relativamente alla loro presenza (su ogni piazzola), integrità, efficienza, visibilità e idonea identificazione;
- ✓ estintori carrellati a schiuma relativamente alla loro presenza (sulle piazzole individuate quali idonee alle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco), integrità, efficienza, visibilità e idonea identificazione;
- ✓ idranti soprasuolo lì dove presenti in termini di identificazione, integrità, efficienza e fruibilità (gli stessi devono risultare non ostruiti);
- ✓ telefoni fissi destinati all'intervento/gestione delle emergenze relativamente a integrità e funzionalità;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ✓ “campane” per la raccolta FOD relativamente a numero, posizione, visibilità, integrità e riempimento.
- ✓ funzionamento delle lampade di illuminamento piazzale (Torri Faro). La verifica dell’efficienza delle lampade delle torri faro deve essere effettuata all’atto dell’accensione delle stesse.
- ✓ Funzionamento delle luci ostacolo.

- **Aree di Servizio ed altre aree**

Le aree di servizio sono particolari aree date in sub concessione a prestatori di servizio e comprendono anche altre aree quali quelle prospicienti l’area esterna VV.F., l’area carico acqua potabile, l’area caricabatteria fino all’area bottini di bordo e aree destinate alla raccolta e depositi temporanei dei rifiuti.

Le ispezioni presso tali aree devono tener conto di:

- ✓ condizioni di *housekeeping* con particolare riferimento alla potenziale produzione di FOD;
- ✓ condizione delle pavimentazioni al fine di rilevare eventuali danneggiamenti;
- ✓ presenza di sversamenti di sostanze pericolose quali oli, combustibili, etc.;
- ✓ eventuali condizioni di potenziale pericolo per gli operatori aeroportuali.

**Aree a Verde**

E’ prevista un’ispezione di tutte le aree a verde con cadenza giornaliera. Per tale ispezione si deve tenere in considerazione quanto segue:

- ✓ condizioni generali della vegetazione, in particolare qualsiasi area che presenti segni di erosione dovuti al Jet Blast degli aerei o al vento;
- ✓ altezza del manto erboso e quantità di erbacce;
- ✓ eventuale erba troppo alta a copertura di luci e/o segnali;
- ✓ eventuali pozzanghere o aree impregnate d’acqua;
- ✓ eventuali depressioni del manto erboso;
- ✓ il dislivello tra le superfici erbose e quelle pavimentate;
- ✓ presenza di FOD;
- ✓ condizioni delle aree afferenti a lavori in corso;
- ✓ condizioni dei dissuasori posti a protezione delle aree critiche/sensibili;

**Strada perimetrale e confine sedime aeroportuale**

Le verifiche da effettuarsi sono le seguenti:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ✓ livello generale di pulizia della pavimentazione stradale;
- ✓ segnaletica verticale/orizzontale per danni, usura e visibilità;
- ✓ chiusura di tutti i varchi di accesso al sedime;
- ✓ integrità della recinzione aeroportuale;
- ✓ eventuali condizioni di potenziale pericolo per gli operatori aeroportuali;

Deve essere effettuata una rapida ispezione delle aree adiacenti e intorno al confine aeroportuale per controllare che non vi siano ostacoli tali da interferire con le superfici protette, nei sentieri di avvicinamento e di decollo delle piste. In particolare, la presenza di attrezzature che comportano elevazione in altezza, quali ad esempio gru, deve essere immediatamente comunicata al RSO per le azioni di conseguenza.

**9.3.1.2 Frequenza**

Il personale Airfield Operations effettua le attività d’ispezione di primo livello in accordo al seguente programma:

<u>Operatore: Airfield Operations</u> AREA	FREQUENZA	NOTE
Pista	Min. 2 Ispezioni giornaliere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La prima ispezione deve essere effettuata all'alba. L'orario di svolgimento, variabile con le stagioni, è indicativamente mezz'ora prima del sorgere del sole e comunque prima dell'inizio dell'attività aerea del mattino. Tale ispezione va effettuata con 2 passaggi uno a DX e uno a SX dell'asse pista o, in alternativa, contemporaneamente con 2 veicoli, per ridurre il tempo di occupazione della stessa. In determinati periodi dell'anno, quando l'avvio delle operazioni di volo precede l'alba, sarà effettuata una ispezione di pista aggiuntiva alle prime luci del giorno.</li> <li>- La seconda ispezione deve essere effettuata al crepuscolo, entro trenta minuti dal calare del sole.</li> </ul>

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Vie di rullaggio (Taxiway)	- 2 Ispezioni giornaliere per A, B, C, E, F, Apron Taxiways; -	Le ispezioni alle vie di rullaggio possono essere associate alle ispezioni della pista di volo.
AVL	- 2 ispezioni giornaliere	Una delle due ispezioni degli AVL deve essere effettuata in orario notturno
Luci ostacolo interni	- 1 ispezione settimanale per gli "Ostacoli Dominanti" - 1 ispezione mensile per gli "Ostacoli NON Dominanti"	L'ispezione delle luci ostacolo deve essere effettuata al crepuscolo.
Piazzali_Aeromobili	Min. 2 ispezioni giornaliere	- La prima ispezione deve essere effettuata in mattinata. - La seconda nel pomeriggio, prima del tramonto. Le ispezioni ai piazzali aeromobili possono essere condotte in più riprese a seconda dell'attività operativa aeroportuale.
Aree di Servizio	Min. 1 ispezione giornaliera	L'ispezione delle Aree di Servizio viene condotta in mattinata.
Aree a verde	Min. 1 ispezioni giornaliera	L'ispezione alle Aree a Verde viene condotta dall'Airfield Inspector addetto al BCU.
Strada perimetrale e confine sedime aeroportuale	Min. 2 ispezioni giornaliere	- La prima ispezione deve essere effettuata in mattinata. - La seconda nel pomeriggio prima del tramonto.
Cantieri	Min 1 ispezione giornaliera	- Ove presenti

### 9.3.2 ISPEZIONI DI II LIVELLO

le ispezioni di II livello sono condotte su base quadrimestrale ed effettuate dal Responsabile dei Servizi Operativi in collaborazione con il Responsabile Manutenzione.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Questa tipologia d’ispezione copre tutte le aree e le infrastrutture dell’Area di Movimento ed ha lo scopo di acquisire una maggiore consapevolezza delle condizioni delle aree stesse, verificarne lo stato di consistenza e conservazione e, pertanto, valutare congiuntamente al Responsabile Manutenzione l’eventuale necessità e tipologia degli interventi manutentivi.

Tali ispezioni sono condotte a piedi e/o con veicoli in funzione della necessità utilizzando le *check-list* allegate - “*Check-list* ispezione di II livello “.

In relazione agli esiti delle ispezioni di II livello, a quanto previsto dall’A-PMS e dal piano di investimenti, il PH Infrastrutture e/o il Responsabile Manutenzione formalizzeranno tramite apposita riunione di coordinamento (cadenza semestrale) con il Safety Manager e il RSO lo stato di avanzamento degli interventi in Airfield.

Ispezioni di II livello, considerate “straordinarie”, sono effettuate anche a seguito di anomalie scaturite dall’ispezione di I livello, per valutare l’entità e/o la gravità dell’anomalia segnalata.

### 9.3.3 ISPEZIONI STRAORDINARIE E SUPPLEMENTARI

Le frequenze delle ispezioni di cui al paragrafo precedente, si riferiscono a condizioni ordinarie. Qualora si verificassero eventi difficilmente prevedibili e/o connessi a particolari condizioni operative e/o infrastrutturali, quali ad esempio:

- eventi meteorologici avversi;
- alta concentrazione di volatili;
- a seguito d’interventi tecnico-manutentivi in area di manovra;
- a seguito d’incidenti o eventi aeronautici di pericolo;
- a seguito di ogni eventuale segnalazione su richiesta della TWR,

il personale operativo dell’*Airfield Operations* procede, autonomamente o a seguito di richiesta da parte di TWR o altro Ente competente, ad ispezioni supplementari specifiche.

Le ispezioni supplementari devono essere eseguite entro breve tempo e si concludono comunicando i risultati delle medesime (agibilità, chiusura area, ecc) anche all’Ente che ne ha fatto richiesta.

Se necessario, in funzione della finalità dell’ispezione straordinaria, potrà partecipare alla stessa, se direttamente interessato, anche personale non appartenente all’*Airfield Operations*, ma solo se autorizzato dal RSO.

Le ispezioni straordinarie devono essere registrate sul sistema informatico.

### 9.3.4 ISPEZIONI STRAORDINARIE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.

#### Pioggia

Durante o subito dopo una pioggia, l’Operatore *Airfield* effettuerà spontaneamente e/o su richiesta di TWR, ispezione delle aree di *Airside* ritenute critiche per il mantenimento dell’operatività aeroportuale.

In particolare, si deve porre attenzione nell’individuare eventuali ristagni d’acqua che possano indicare un deterioramento della stabilità delle pavimentazioni e creare rischio alla movimentazione di aa/mm e/o veicoli, ed eventualmente decidere per la limitazione operativa delle seguenti aree:

- superfici pavimentate d’area di movimento (piste, vie di rullaggio ecc.) con riferimento anche alla “Verifica aderenza pista”;
- strade di servizio (nei piazzali e/o strada perimetrale);
- aree di strip delle piste e delle vie di rullaggio.

Se la situazione dovesse essere ritenuta foriera d’innalzamento degli ordinari livelli di rischio, l’Operatore *Airfield* allenterà il RSO che a sua volta coordinerà con la TWR l’applicazione di misure interdittive di carattere temporaneo, se ritenute necessarie (sospensione operatività, emissione Notams, ecc.).

#### Neve/Ghiaccio

Nel periodo invernale, dal 1 dicembre al 30 aprile, il RSO, al verificarsi di condizioni metereologiche eccezionali tali da provocare precipitazioni nevose, valuterà le condizioni di operatività della pista e delle *taxiways* (percentuale di area contaminata da neve, efficienza delle indicazioni fornite dai *markings* e dagli AVL) e, nel caso in cui fosse necessario, richiederà l’emissione NOTAM per la chiusura temporanea dell’aeroporto, che sarà revocato quando le condizioni di agibilità saranno ripristinate.

Qualora lo strato nevoso non dovesse dissiparsi in breve tempo, verrà richiesto l’intervento di una ditta esterna che provvederà allo spazzamento della neve accumulata.

#### Forte vento

In condizioni di forte vento (superiori a 20 Kt, e/o in presenza di raffiche) il personale dell’*Airfield Operations*:

- comunica tale condizione a tutti gli Operatori in *Airside* ai fini della messa in sicurezza del proprio parco mezzi/attrezzature e ne controlla l’effettivo adempimento;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- esegue ispezione straordinaria dell’area di movimento e dei cantieri di lavoro se presenti, al fine di prevenire produzione di FOD ed assicurare che tutti gli elementi a rischio involo siano rimossi o ben ancorati;
- Esegue ispezione straordinaria delle aree verdi prospicienti gli Aprons, con particolare riguardo alle strip dei raccordi, e contestualmente contatta l’operatore deputato alle attività di pulizia delle aree *Airside* per provvedere alla rimozione del FOD eventualmente presente.

**9.3.5 ISPEZIONI STRAORDINARIE IN CASO DI ATTERRAGGIO D’EMERGENZA  
O DECOLLO INTERROTTO**

Il personale operativo appartenente all’*Airfield Operations* di GESAC, una volta informato effettua ispezioni straordinarie di una qualunque porzione dell’area di Movimento e relative pertinenze, ogni qualvolta si verifica una delle seguenti condizioni:

**Segnalazione da parte di TWR**

Mancato decollo di un aeromobile (interrotto per guasto al motore, agli pneumatici o alle ruote), o atterraggio con procedura d’emergenza o in stato d’allarme.

**Misure di contenimento del rischio**

Il personale *Airfield*, previa autorizzazione all’accesso in pista rilasciato da TWR, effettua con la massima urgenza un’ispezione straordinaria della pista, al fine di verificare l’assenza di FOD sulla medesima. La TWR sospende gli atterraggi ed i decolli degli aeromobili sino ad avvenuta ispezione straordinaria a cura del personale *Airfield*, a cui assegna priorità di accesso nell’area oggetto d’ispezione.

Dell’eventuale ritrovamento di materiale saranno informati gli Enti competenti (TWR / ENAC DTC) e RSO. Il materiale ritrovato sarà tenuto in custodia in spazi di pertinenza dell’ufficio *Airfield Operations*, e sarà consegnato all’Autorità e/o Ente che abbia titolo di presa in consegna.

Qualora un aeromobile rimanesse bloccato in area di manovra, il RSO valuterà, in relazione alla posizione dell’aeromobile, un dispositivo di limitazione delle infrastrutture di volo, pubblicato a mezzo Notam, al fine di assicurare comunque l’operatività aeroportuale (es. limitazione alle Distanze Dichiarate). Contestualmente si provvederà alla rimozione dello stesso secondo quanto previsto.

**9.3.6 ISPEZIONI STRAORDINARIE A SEGUITO DI EVENTI ACCIDENTALI****Segnalazione da parte di Enti/Operatori**

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Presenza di frammenti, detriti o materiale di qualunque genere (FOD) su una determinata area operativa.
- Riporto d’incidente o inconveniente di diversa natura, in conseguenza del quale si può ragionevolmente ipotizzare la presenza di detriti o altro materiale costituente potenziale pericolo per le operazioni in svolgimento in area di Movimento.

**Misure di contenimento del rischio**

Effettuata l’ispezione ed individuato il luogo e la natura del materiale, l’Operatore *Airfield* provvede alla sua immediata rimozione.

Qualora la rimozione non possa avvenire nell’immediato a cura dell’Operatore *Airfield* recatosi sul posto, questi informerà TWR / AMO mediante apposita comunicazione radio, riportando la eventuale conseguente riduzione di livello di servizio, i tempi prevedibili per il termine della stessa e, a conclusione delle attività, l’avvenuta risoluzione e/o l’esito dell’ispezione.

Qualora l’evento determinasse l’applicazione di misure interdittive, da attuarsi in via cautelativa e/o con carattere di urgenza, il RSO, a seguito dell’avvenuto coordinamento con ENAV, provvede all’emissione di specifico NOTAM, in accordo alle vigenti normative, dandone successiva comunicazione, a seconda della tipologia dell’evento e dell’impatto operativo, ad ENAC DTC.

**9.3.7 ISPEZIONI STRAORDINARIE IN CASO DI OVERLOAD DELLE  
PAVIMENTAZIONI**

In seguito alla segnalazione di eventi di “overload” (sovraccarico della pavimentazione per la cui trattazione si rimanda alla sezione 12), l’*Airfield* procede immediatamente ad effettuare una ispezione supplementare per verificare lo stato della pavimentazione, coinvolgendo, se necessario, anche il responsabile della Manutenzione e il RSO.

L’ispezione verrà riportata, nell’ambito delle check-list, come straordinaria.

**9.3.8 REPORTISTICA SULLE ISPEZIONI E GESTIONE DELLE NON  
CONFORMITÀ RILEVATE**

Il sistema di gestione delle ispezioni dell’area di movimento prevede l’utilizzo di un sistema informatico condiviso tra l’*Airfield Operation* ed il dipartimento Manutenzione di Gesac.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Tutti i rapporti dei controlli sono effettuati mediante l’uso di un apposito applicativo su dispositivo portatile (*tablet*), avendo cura di specificare il livello di gravità (Alto – Medio - Basso) delle eventuali anomalie/non conformità, rilevato tenendo conto degli standard di *safety*/sicurezza da garantire, nonché dell’impatto sull’operatività aeroportuale.

Il livello di gravità dell’anomalia riscontrata in fase di ispezione si intende:

- 1- “Alta” se provoca rischio per le operazioni di volo ed un pericolo imminente per persone e/o beni, comporta la chiusura istantanea e/o delle interdizioni dell’area interessata e, quindi, un intervento tempestivo manutentivo per ripristinare la conformità;
- 2- “Media” se l’anomalia riscontrata non è di immediato pericolo per persone e/o beni, ma un eventuale avanzamento temporale della stessa lo potrebbe diventare, per cui è necessaria una pianificazione delle lavorazioni;
- 3- “Bassa” se l’anomalia riscontrata non provoca in alcun modo pericolo per persone e/o beni ed è risolvibile in tempi brevissimi dagli operatori della Manutenzione e/o dall’*Airfield Operation*.

Le risultanze delle ispezioni, quindi, possono evidenziare delle non conformità che, a secondo dei casi, richiedono risoluzioni diversificate da attuarsi attraverso specifiche azioni correttive/preventive, priorizzate sulla base di criteri di criticità/opportunità e mirate al miglioramento di processi/attività.

Le *check list* relative alle ispezioni condotte sono inserite in un apposito database elettronico con accesso controllato.

Il Responsabile dei Servizi Operativi ed il Responsabile Manutenzione prendono atto dei rapporti d’ispezione visionando l’apposito database.

Il Responsabile Manutenzione e/o il Post Holder Progettazione, ricevute le segnalazioni di anomalie/non conformità, di concerto con il Responsabile dei Servizi Operativi, definiscono i tempi di rientro delle anomalie/non conformità rilevate individuando le azioni correttive più idonee per la risoluzione delle cause che hanno generato le non conformità come ad esempio:

- Interventi di manutenzione preventiva e interventi su infrastrutture/impianti;
- Revisioni ovvero modifiche di procedure/piani e programmi;
- Altre azioni tali da richiedere il coinvolgimento di altre funzioni interne ovvero Società/Enti.

Se durante le ispezioni si evidenzia una non conformità tale da costituire un pericolo immediato, il personale *Airfield Operations* deve prontamente informare il Responsabile dei Servizi Operativi, procedendo, nel

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

contempo, alla immediata risoluzione dell’anomalia/non conformità e/o alla messa in sicurezza dell’area adottando quanto necessario al fine di minimizzare eventuali disservizi.

Le non conformità, che possono costituire un pericolo immediato, devono essere comunicate con ogni dovuta urgenza a tutti gli Operatori Aeroportuali interessati, nonchè ENAV, VV.F. ed ENAC secondo le modalità previste e, nel caso queste costituiscano un pericolo per le operazioni di volo, comunicate adottando dispositivi aeronautici (NOTAM) in accordo alle modalità previste dal RSO

Le problematiche che rivestono carattere di urgenza devono essere immediatamente pianificate e portate in opera d’esecuzione. La eventuale ripresa dell’attività/utilizzo dell’area può avvenire solo quando saranno ripristinate le opportune condizioni tali da garantire il completo riutilizzo dell’area. Il Responsabile dei Servizi Operativi verifica l’attuazione delle azioni correttive. Le azioni individuate devono essere opportunamente registrate al fine di consentire una corretta rintracciabilità/verifica del loro stato di avanzamento.

**9.4 VERIFICA ADERENZA PISTA – RUNWAY FRICTION TEST**

Al fine di garantire l’efficace azione frenante di un aeromobile, la superficie della pista deve essere mantenuta in condizioni tali da fornire un adeguato coefficiente di attrito nel corso di tutte le operazioni aeronautiche.

La *Runway Friction Test* è la metodologia adottata per effettuare il rilievo delle condizioni superficiali della pista di volo e la caratterizzazione dell’azione frenante, attraverso la misurazione del ‘coefficiente di attrito’ delle piste di volo, sia in condizioni ordinarie periodiche sia in caso di pista bagnata o pista contaminata a seguito di fenomeni meteorologici avversi o qualsiasi altra circostanza che lo richieda.

**9.4.1 DEFINIZIONI**

Moventor Oy Inc. BV-11 Skiddometer	Strumento di misurazione dell’attrito leggero della superficie, che utilizza il principio della misurazione simultanea del carico e della resistenza aerodinamica su una singola ruota di 10" di diametro, slittando approssimativamente al 15% della velocità di rollio.
---------------------------------------	---

**9.4.2 RESPONSABILITA’**

<i>Responsabile</i>	<i>Attività</i>
Responsabile dei servizi Operativi (RSO)	Attuazione presente procedura.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Personale  
Operations

Airfield

Monitoraggio delle condizioni superficiali della pista di volo e esecuzione delle prove di *grip* in collaborazione con personale di Manutenzione.

### 9.4.3 RILEVAZIONE DEI VALORI DI ADERENZA

La rilevazione del coefficiente di aderenza della pista è finalizzata al rispetto dei valori minimi stabiliti dalle norme quali:

- Obiettivo di progetto per una pavimentazione nuova;
- Limite minimo al di sotto del quale programmare la manutenzione della pista con rimozione dei contaminanti gommosi;
- Limite minimo accettabile per non dichiarare la pista scivolosa.

Dei tre obiettivi sopra citati, solo l'ultimo ha un significato operativo e richiede l'emissione di apposita informativa aeronautica (NOTAM che dichiari "SLIPPERY RUNWAY" l'intera pista o il terzo relativo) quando il valore medio di aderenza misurato sull'intera pista o su uno dei terzi della stessa sia inferiore al minimo prescritto dalla norma.

In accordo con la normativa EASA, vista l'entità e le caratteristiche di traffico dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, la misurazione per finalità manutentive del coefficiente di aderenza della pista si effettua una volta ogni 3 mesi, mediante l'impiego del Moventor Oy Inc. BV-11 Sdiddometer; tale attività è svolta dal personale Airfield Operations, in collaborazione con Manutenzione.

#### 9.4.3.1 Rilevazione dei valori di aderenza per finalità manutentive

La misurazione del coefficiente di aderenza è effettuata su ciascun terzo di pista (cfr. ENAC APT-10A):

- il primo terzo di pista è indicato sull'apposito modulo con la lettera "A";
- il secondo è indicato con la lettera "B";
- il terzo è indicato con la lettera "C".

La prova deve essere eseguita in condizioni di superficie bagnata, simulando artificialmente uno spessore di acqua pari a 1 mm tra pneumatico e pavimentazione, prendendo in esame i dati di cui all' Allegato A della Circolare serie APT 10 -Tab.1 e alla sezione ADR.OPS.C.C010 del documento EASA.

Ai fini di una esecuzione "a regola d'arte" della misurazione d'aderenza, il personale Airfield Operations applica le procedure di preventiva taratura e verifica della strumentazione di rilievo ed esegue il test alla

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

velocità di cui alla riportata Tab. 1, secondo allineamenti paralleli all'asse pista ad una distanza di tre e sei metri.

	65 km/h		95 km/h	
	Minimum	Maintenance planning	Minimum	Maintenance planning
Airport Surface Friction Tester	0.50	0.60	0.34	0.47
Dynatest Consulting Inc. Dynatest Runway Friction Tester	0.50	0.60	0.41	0.54
Findlay, Irvine, Ltd Griptester Friction Meter	0.43	0.53	0.24	0.36
Halliday Technologies RT3	0.45	0.55	0.42	0.52
Moventor Oy Inc. BV-11 Skiddometer	0.50	0.60	0.34	0.47
Mu Meter	0.42	0.52	0.26	0.38
NAC Dynamic Friction Tester	0.42	0.52	0.28	0.38
Norsemeter RUNAR (operated at fixed 16 % slip)	0.45	0.52	0.32	0.42
Automatic Friction Measuring Device (Instrument de Mesure Automatique de Glissance) – IMAG	0.30	0.40	0.20	0.30

**Table 1**

**Tabella 1** - Valori di riferimento del coefficiente di aderenza della pista (Stralcio della EASA - AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3))

I CASO:

Qualora il valore medio, o uno dei terzi, rilevato nella misurazione effettuata, sia superiore al livello di mantenimento riportato alla citata tabella 1, non sono necessari interventi correttivi immediati. In tal caso il valore rilevato sarà inserito in apposito database gestito dal preposto Responsabile di Manutenzione al fine di monitorare l'andamento del coefficiente di attrito nel tempo;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Allo stato dell'arte, gli interventi di manutenzione correttiva (rimozione deposito gommoso), la cui frequenza è da stimarsi in funzione delle indicazioni di cui alla normativa EASA ed alla Circolare ENAC – APT 10, sono eseguiti ogni sei mesi.

II CASO:

Qualora il valore medio, o uno dei terzi, rilevato nella misurazione effettuata sia prossimo o al di sotto del livello di mantenimento e riportato alla citata Tabella 4, il personale Airfield Operations informa il Responsabile dei Servizi Operativi che, coordinandosi con il Responsabile Manutenzione, richiede con urgenza un intervento di manutenzione correttiva straordinario.

Inoltre, la frequenza di rilevamento viene incrementata da trimestrale a mensile o anche maggiore, a seconda del valore rilevato, fino a che gli interventi di rimozione depositi gommosi in eccesso non siano stati effettuati.

III CASO:

Qualora il valore medio, o uno dei terzi, rilevato nella misurazione effettuata dovesse essere inferiore al livello minimo riportato alla citata Tabella 1, la pista deve essere considerata scivolosa (*SLIPPERY RUNWAY*).

Il personale Airfield Operations informa il Responsabile dei Servizi Operativi, il quale dispone:

1. che tale informazione venga immediatamente riportata, tramite TWR, agli equipaggi degli aeromobili in arrivo e partenza;
2. l'emissione di apposito NOTAM, in accordo alla sez. 7 del Manuale.

Il Responsabile Manutenzione, ricevuta l'informativa, dispone un intervento di manutenzione correttiva da eseguirsi in somma urgenza e consistente in sgommatura o - quando necessario e supportato dai dati di rilievo d'indice di macrotessitura superficiale - nel ripristino del tappetino d'usura, per riportare il coefficiente di aderenza al di sopra del valore minimo. A completamento delle attività di manutenzione e dopo una ulteriore verifica del *grip* di pista, il Responsabile dei Servizi Operativi provvedere a trasferire le informazioni relative al ripristino delle condizioni di sicurezza della pista alla TWR ed ENAC DTC.

### 9.4.3.2 RILEVAZIONE DEI VALORI DI ADERENZA PER FINALITÀ OPERATIVE

La rilevazione dei valori di aderenza per finalità operative è disciplinata alla sezione 25 del Manuale di Aeroporto.

## 9.5 ALLEGATI

Per condurre le ispezioni, vengono utilizzate apposite *check-list*, utilizzando uno specifico strumento informatico. In particolare, sono utilizzate le seguenti check-list:

- ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Runway Inspection*;
- ALLEGATO 2 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Taxiway Inspection*;
- ALLEGATO 3 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Apron Inspection*;
- ALLEGATO 4 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Estintori*;
- ALLEGATO 5 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Strada Perimetrale*;
- ALLEGATO 6 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Manutenzione Aree a Verde*
- ALLEGATO 7 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Aree a Verde*;
- ALLEGATO 8 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Airfield Inspection II Livello*;
- ALLEGATO 9 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Verifica funzionalità autovetture*;
- ALLEGATO 10 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List verifica funzionalità torri faro*;
- ALLEGATO 11 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Luci Ostacolo Dominanti*
- ALLEGATO 12 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: Modulo per la registrazione del Grip Test.
- ALLEGATO 13 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: *Check List Aree di servizio*
- ALLEGATO 14 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: Fod Inspection Apron EST
- ALLEGATO 15 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: Fod Inspection Apron OVEST
- ALLEGATO 16 MDA\_PARTE E\_SEZ 09 REV 00: Fod Inspection Area di Manovra

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30.05.2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 10 - ISPEZIONE E MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DEGLI AIUTI VISIVI**

L’Aeroporto di Salerno – Pontecagnano dispone di un sistema di AVL di proprietà del Gestore (ref. All\_B4 della Parte C).

Le attività di manutenzione degli AVL sono espletate Gesac.

In caso di interventi manutentivi, di avarie o funzionamento irregolare di tutto o in parte del sistema di luci aeronautiche dell’aeroporto che pregiudicano l’operatività aeroportuale, ENAV dà comunicazione a GESAC e viceversa in adempimento a specifici accordi tra le parti (Accordo ENAV).

In caso di interventi di manutenzione straordinaria che Gesac dovrà porre in essere sugli impianti AVL, tali da apportare modifiche strutturali agli stessi, si procede nel rispetto di quanto previsto nella procedura di *Change Management* (Parte B del Manuale).

In caso di inefficienza degli Aiuti Visivi Luminosi che richieda un NOTAM, ENAV procederà all’emissione dello stesso in coordinamento con GESAC; qualora l’inefficienza e/o qualunque altra condizione (ad es. oscuramento per accumulo neve o altro) provochi limitazioni all’operatività dell’aeroporto, la richiesta del relativo specifico NOTAM dovrà essere generata da GESAC in coordinamento con ENAV.

**10.1 CHECK-LIST ISPETTIVE, REGISTRAZIONE E ARCHIVIAZIONE**

La procedura di ispezioni effettuate da GESAC prevede che gli operatori dell’Airfield Operations conducano giornalmente dei controlli visivi per verificare il funzionamento/accensione e l’integrità delle luci di pista, delle taxiway, del sentiero di avvicinamento, dei raccordi e delle tabelle luminose attraverso la compilazione delle check list “Verifiche di conformità AVL di Pista” (All.to 13-MDA\_PARTE E\_SEZ 9\_REV 00) e “Verifica di conformità AVL di Taxiway e Raccordi” (All.to 14 – MDA\_PARTE E\_SEZ 9\_REV 00) allegate alla sezione 9 del Mda.

**10.2 DESCRIZIONE COMPLETA DELLA CONFIGURAZIONE DI TUTTI GLI AIUTI VISIVI DISPONIBILI (AVL, SEGNALETICA VERTICALE ED ORIZZONTALE)**

Nell’ambito del sedime aeroportuale dell’aeroporto di Salerno - Pontecagnano sono dislocati una serie di sistemi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) che consentono l’effettuazione di avvicinamenti strumentali non di precisione, decolli e movimentazione sull’Area di Manovra.

Il sistema sopra indicato, dislocato nell’area di aerodromo, è composto dalle seguenti componenti:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- **AVVICINAMENTO 05:** Sistema luminoso di avvicinamento della lunghezza pari a 430 mt e composto da luci incassate e tralicci frangibili.
- **SOGLIA 05 (pista strumentale non di precisione):** Sistema luminoso di soglia pista composto da luci a semilivello di colore verde poste ad interasse 3 m tra le luci di bordo pista (nr. 15 luci).
- **SOGLIA 23 (pista non strumentale):** Sistema luminoso di soglia pista composto da luci a semilivello di colore verde poste ad interasse 3 m alle due estremità della soglia (nr. 10 luci).
- **RTIL 23:** Sistema luminoso di identificazione soglia pista composto da n. 2 luci poste ciascuna ai lati della soglia pista, con emissione lampi di luce bianca in direzione di avvicinamento alla pista.
- **CIRCLING 23:** sistema luminoso composto da n. 1 luce posta a latosud-est della soglia pista 23, con emissione lampi di luce bianca in direzione di avvicinamento alla pista
- **RGL [A,B,C, E]:** sistema luminoso di identificazione della RHP composto da una coppia di proiettori elevati emittente luce gialla lampeggiante;
- **NO ENTRY BAR [F]:** Sistema luminoso di identificazione della RHP composto da luci bidirezionali di colore rosso/verde
- **BORDO PISTA:** Sistema luminoso di bordo pista composto da luci bidirezionali di colore bianco/bianco, giallo/bianco, rosso/giallo poste ai lati della pista di volo.
- **FINE PISTA 05:** Sistema luminoso di fine pista composto da luci a semilivello di colore rosso, poste ad interasse 6 m alle due estremità della soglia (nr. 6 luci).
- **FINE PISTA 23:** Sistema luminoso di fine pista composto da luci a semilivello di colore rosso, poste ad interasse 6 m a 95 m dalla soglia (nr. 6 luci).
- **PAPI 05:** Indicatore ottico della pendenza di avvicinamento composto da n. 4 unità luminose poste sul lato sx (barra) ed ulteriori n.4 unità luminose (barra) poste sul lato dx della pista di volo, in corrispondenza del punto di toccata.
- **PAPI 23:** Indicatore ottico della pendenza di avvicinamento composto da n.4 unità luminose poste sul lato sx (barra) ed ulteriori n. 4 unità luminose (barra) poste sul lato dx della pista di volo, in corrispondenza del punto di toccata.
- **ASSE TAXIWAY:** Sistema luminoso composto da luci di colore verde/giallo poste in asse delle vie di rullaggio E e F.
- **BORDO TAXIWAY:** Sistema luminoso di bordo vie di rullaggio composto da luci di colore blu poste sul bordo esterno delle pavimentazioni delle vie di rullaggio, A, B, C, E, F e del piazzale APRON EST.
- **SEGNALETICA VERTICALE:** Tabelle luminose di segnaletica verticale sia del tipo “d’obbligo”, che di “informazione” poste all’interno dell’Area di Movimento al fine di fornire precise informazioni agli equipaggi di volo.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- MANICHE A VENTO: N. 2 maniche a vento luminose composte da sacca tronco-conica colorata bianca e rossa ed installata su palo, ubicate in modo tale da essere visibili durante le procedure di avvicinamento per la pista di volo in uso.
- FARO DI AEROPORTO: Faro di Aeroporto ubicato su Torre Faro Apron Est, rotante, con emissione di lampi bianchi e verdi.

**10.3 PROCEDURE PER L’IMPIEGO OPERATIVO E LA REGOLAZIONE  
DELL’INTENSITÀ LUMINOSA DEL SISTEMA AVL**

La conduzione degli AVL consiste nell’accensione, spegnimento e controllo della luminosità, ed è prerogativa esclusiva di ENAV ai sensi del Codice della Navigazione, fatta eccezione per le luci di segnalazione ostacolo.

**10.4 GESTIONE DEL SISTEMA PER L’ALIMENTAZIONE D’EMERGENZA ED IN  
CONTINUITÀ, INCLUSE LE PROCEDURE OPERATIVE IN MANCANZA DI  
ALIMENTAZIONE DI RETE**

L’alimentazione elettrica è fornita da nr.1 cabina elettrica (denominata AVL/VVF) posta in airfield in prossimità della fire station, del tipo principale e riserva attraverso l’impiego di n. 1 gruppo elettrogeno da 200 KVA equipaggiato da un serbatoio da 300 litri e sistema UPS da 100 KVA per l’alimentazione in continuità assoluta di quei sistemi degli impianti AVL.

**10.5 AVARIA IMPIANTI LUMINOSI**

In caso di avaria degli impianti luminosi, il personale *Airfield* che effettua l’ispezione avvisa ENAV ed il RSO per i provvedimenti da intraprendere, eventuale emissione NOTAM, riparazione dei segnali luminosi e, ove necessario, chiusura delle infrastrutture aeroportuali non agibili a causa di avarie AVL.

**10.6 L’UBICAZIONE DEGLI OSTACOLI E LE PROCEDURE RELATIVE  
ALL’ILLUMINAZIONE DEGLI STESSI**

Gli ostacoli presenti nel sedime aeroportuali sono individuati in conformità alle *Certification Specification* EASA ed illuminati. Le attività di monitoraggio e verifica delle luci ostacolo sono meglio dettagliate nella sezione 18 del MdA

## 10.7 PROCEDURE PER LA GESTIONE DELLE AZIONI CORRETTIVE DA PRENDERE NEL CASO DI GUASTI E DIFFORMITÀ RILEVATI.

Tutti gli impianti vengono mantenuti al fine di garantire la piena disponibilità ai fini operativi, attraverso una specifica attività di “Manutenzione Programmata Periodica. Il personale manutentore GESAC adibito alla suddetta attività effettua, inoltre, un presenziamento tecnico associato all’orario di servizio aeroportuale

In caso di eventuali situazioni di emergenza e criticità, sia GESAC che ENAV devono darne reciproca puntuale e tempestiva comunicazione, oltre che di ogni evenienza che possa aver impatto sull’operatività aeroportuale o sull’efficienza delle operazioni aeroportuali, al fine di consentire le azioni di competenza e le segnalazioni per la gestione di tali eventi.

Impianto	Avaria	Riferimento CS (Reg. EASA 13/2017)	Tempi di intervento e diagnosi (h)	Tempi di risoluzione guasto (h)
Soglia 05 (Pista strumentale non di precisione)		ADROPS.C.015 (8)		
	1 luce spenta		24	48
Soglia 23 (Pista non strumentale)	2 luci spente consecutive		1	4
	più luci spente ma inferiore all'85%		8	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
Fine Pista 05	1 circuito in avaria:			
	cablaggi		1	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
Fine Pista 23	URCC		1	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
	2 circuiti in avaria:			
Bordo Pista 05-23	cablaggi		1	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
	URCC		1	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
Avvicinamento 05 (SALS)				
Asse Taxiway				
Bordo Taxiway				

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

RTIL 23/CIRCLING/RGL				
Papi 05-23		ADROPS.C.015 (9)	1	a seconda del guasto ma non superiore a 5 giorni
Telecomando	Avaria software		1	24
	Avaria rete trasmissione dati		1	24
Segnaletica Verticale	Tabella di obbligo/ punto attesa spenta u/s		1	4
	Tabella di indicazione u/s		1	8

**10.8 ALLEGATI:**

- ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 10 REV 00: *Check list* "Verifiche di conformità AVL di Pista (bordo, soglia, fine, avvicinamento)"
- ALLEGATO 2 MDA\_PARTE E\_SEZ 10 REV 00: *Check list* "verifiche di conformità AVL Taxiway e Raccordi (Asse, bordo)

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30.05.2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 11 - EQUIPAGGIAMENTI AEROPORTUALI

La presente Sezione include istruzioni sull’operatività, manutenzione e intervento, nonché l’eventuale informativa al riguardo, degli equipaggiamenti aeroportuali.

Il Responsabile Manutenzione attraverso la propria struttura organizzativa e/o mediante l’utilizzo di imprese terze, nonché mediante specifici accordi con terze parti (ENAV, VVF, ecc.), assicura che gli impianti e le infrastrutture rispettino i requisiti minimi previsti alla sezione ADR.OPS.C.005

Tutte le attività di manutenzione ordinaria sono incluse in un piano programmatico di manutenzione chiamato "Piano di manutenzione".

Il "Piano di manutenzione" è articolato in tre macrosistemi:

- 1) Piano di manutenzione: è relativo agli impianti ed infrastrutture dove sono riportati i dati relativi all’impianto, i lavori specifici da eseguire e le relative frequenze. Viene aggiornato annualmente;
- 2) Pavement management system: restituisce il programma degli interventi con relative priorità di intervento e della vita utile residua delle pavimentazioni stesse. Viene aggiornato annualmente;
- 3) Piano di manutenzione: è relativo ai sistemi informatici. Viene aggiornato annualmente.

Le attività programmatiche della manutenzione comprendono anche attività di conduzione e sorveglianza del regolare funzionamento del bene dato in utilizzo. In particolare, per quanto riguarda le attività di verifica del regolare funzionamento degli equipaggiamenti aeroportuali in senso lato, esse sono demandate al soggetto utilizzatore del bene, sulla base di apposite indicazioni/istruzioni.

La manutenzione degli equipaggiamenti necessari allo svolgimento dei servizi di salvataggio e antincendio sono assicurati in quota parte dalla GESAC (cfr. sezione 20), e per la restante parte dal Corpo Nazionale dei W.F.

Per quanto attiene alla manutenzione degli equipaggiamenti necessari allo svolgimento del Servizio ATS, essi sono disciplinati da apposita convenzione e Accordo con l’ENAV S.p.A., come meglio descritto nelle relative sezioni del Manuale di Aeroporto.

Le attività di manutenzione straordinaria vengono definite nell’ambito del Piano Quadriennale degli Interventi e gestiti annualmente in funzione dei tempi e degli importi previsti dall’Accordo di Programma mediante la redazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie, coerentemente con i disposti della Circolare ENAC APT-21.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Per quanto riguarda la manutenzione dei veicoli, come riportato nel Regolamento di Scalo e coerentemente alle disposizioni del Dlgs. 81/08, ogni Società operante in aeroporto, in quanto proprietaria o utilizzatrice, deve:

- predisporre idonei programmi di manutenzione periodica dei veicoli/mezzi/attrezzature autorizzate in conformità ed in linea con le tipologie e certificazioni dei mezzi ivi compresi i mezzi senza targa che, fermo restando gli obblighi manutentivi prima espressi,
- assicurare l'esecuzione delle revisioni secondo le cadenze prestabilite dal codice della strada per i veicoli circolanti su strada;
- aggiornare e conservare le evidenze dell'avvenuta manutenzione;

Per quanto riguarda i veicoli del Gestore, è garantita l'attuazione del piano di manutenzione mediante le seguenti attività:

- Conduzione, gli utilizzatori effettuano il controllo funzionale del veicolo, anche mediante redazione di apposita check list verificando l'efficienza delle principali funzioni del mezzo (luci, freni, segnaletica diurna e notturna...) e la presenza di eventuali spie di segnalazione-anomalia motore, temperatura acqua olio...)
- Manutenzione ordinaria (tagliando annuale), mediante appositi contratti presso officine autorizzate;
- Revisioni (così come previsto dalla vigente normativa), mediante appositi contratti con centri revisione autorizzati

GESAC verifica e monitora che siano istituiti ed attuati i programmi di manutenzione, e annualmente aggiorna e trasmette il Piano di Manutenzione che comprende anche le attività di manutenzione dei suoi veicoli. L'attuazione del programma di manutenzione avviene mediante l'esercizio di contratti di manutenzione con società specializzate nell'ambito dei servizi di manutenzione a mezzi e veicoli.

GESAC mette a disposizione un'ideale area destinata a svolgere la manutenzione dei veicoli operanti in aeroporto.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

L'evidenza di avvenuta manutenzione è gestita ed archiviata secondo la matrice seguente:

Mezzi GESAC	Conduzione (*)	Manutenzione	Responsabilità Gestionale (Archiviazione Evidenza Manutenzione)
Spazzatrice	AIR	MAN	MAN
Grip Test	AIR/MAN	ACQ/MAN	MAN
Torri Faro mobili	AIR	MAN	MAN
Flotta aziendale (auto di servizio)	SEC	ACQ	SEC
	AIR	ACQ	AIR
	MAN	ACQ	MAN

GESAC esercita un'attività di controllo e monitoraggio al fine di verificare che siano istituiti e attuati i programmi di manutenzione dei veicoli appartenenti alle società operanti in Aeroporto.

Il mancato rispetto del programma manutentivo non consente l'utilizzo di veicoli/mezzi/attrezzature.

Le Società che utilizzano nell'espletamento delle proprie attività veicoli, mezzi o attrezzature autorizzate devono garantirne il perfetto stato di uso e di efficienza secondo quanto previsto dal quadro normativo di riferimento ed in accordo almeno con le indicazioni fornite dai fabbricanti, attraverso la predisposizione ed attuazione di idonei interventi di controllo periodico e di controllo straordinario ogni volta che intervengono eventi eccezionali pregiudizievoli per la sicurezza, quali ad esempio riparazioni, trasformazioni, incidenti o periodi di prolungata attività.

I controlli siano essi periodici o straordinari devono essere effettuati da soggetto idoneo, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Le società proprietarie o titolari di un contratto d'uso dei suddetti beni, sono obbligate a redigere:

- le schede di verifica ed ispezione coerenti con il piano di manutenzione riportato nella documentazione tecnica a corredo di ciascun bene almeno ad ogni inizio turno e/o comunque prima

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

dell'utilizzo/impiego nelle operazioni di *turnaround* di un aeromobile; tali schede dovranno essere custodite. Nel caso vengano rilevate anomalie/malfunzionamenti dei beni verificati che possono compromettere la sicurezza del personale addetto e/o la qualità di operazioni, gli stessi devono essere ritirati prontamente dal servizio e sottoposti alle necessarie manutenzioni.

- I libretti di manutenzione per ciascun bene dovranno essere custoditi presso la sede aeroportuale dell'operatore. Al termine di ogni intervento di manutenzione, programmato e/o straordinario, la società proprietaria o titolare di un contratto d'uso deve acquisire, per iscritto, gli esiti dei controlli e la relativa certificazione di idoneità all'operatività del mezzo. Tali esiti devono essere rilasciati da una officina di manutenzione, idonea ad effettuare i controlli previsti dai piani di manutenzione, che ne attesti la piena efficienza.

I risultati dei controlli prima citati, le verifiche, le ispezioni giornaliere e le certificazioni di idoneità all'operatività, almeno quelli relativi agli ultimi tre anni, devono essere conservati e resi disponibili per le verifiche di competenza.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
PM		Piano di Manutenzione	Piano di manutenzione	PM
PMS		Piano di Manutenzione	Pavement Management System	PMS
ENAV	30.05.2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 12 - MANUTENZIONE DELLE PAVIMENTAZIONI E DELLE AREE NON PAVIMENTATE DELL’AREA DI MOVIMENTO

### 12.1 MANUTENZIONE DELL’AREA MOVIMENTO RELATIVA AD AREE PAVIMENTATE, ALLA PISTA E VIE DI RULLAGGIO NON PAVIMENTATE, AL DRENAGGIO DELLA PISTA, DELLE STRIP DELL’AERODROMO

La manutenzione delle aree pavimentate dell’Aerodromo è effettuata sia coerenza con il PMS (*Pavement Monitoring System*), che riporta le previsioni di intervento in relazione a specifici parametri delle pavimentazioni (vita utile residua, *Pavement Condition Index*, ecc), sia a seguito di specifiche segnalazioni provenienti dalle attività di ispezioni quotidiane

### 12.2 OPERAZIONI CHE COMPORTANO CONDIZIONI DI SOVRACCARICO DELLE INFRASTRUTTURE

Le operazioni con aeromobili che possono comportare il sovraccarico delle infrastrutture di volo (pista, raccordi, taxiway ed Aprons) devono essere limitate per evitare il deterioramento eccessivo della pavimentazione e la riduzione della sua vita utile.

Più nel dettaglio, tali operazioni sono consentite solo se rispettano i vincoli di seguito indicati:

- frequenza  $\leq 5\%$  dei movimenti annui;
- carico, espresso in termini di ACN dell’aeromobile:
  - pavimentazioni flessibili:  $ACN \leq PCN+10\%$ ;
  - pavimentazioni rigide o composite:  $ACN \leq PCN+5\%$ ;
  - pavimentazioni di cui non è nota la consistenza:  $ACN \leq PCN+5\%$ ;

Oltre tali limiti, il GESAC deve avviare un monitoraggio approfondito dello stato della pavimentazione per una valutazione degli effetti indotti.

A seguito di operazioni che comportano condizioni di sovraccarico, l’Airfield Operations procede ad un’immediata ispezione di pista per verificare la presenza di eventuali segni di stress della pavimentazione.

L’esito di tale ispezione è sempre condiviso con il Responsabile Manutenzione per le opportune valutazioni ed eventuali approfondimenti.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
PMS		Piano di Manutenzione	Pavement Management System	PMS

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 13 - GESTIONE DEI LAVORI IN AREA DI MOVIMENTO

La presente sezione fornisce le modalità di coordinamento tra tutti i soggetti interessati dallo svolgimento dei lavori in tutte le aree dell’aeroporto, al fine di garantire il controllo degli stessi e, per quel che riguarda i lavori con impatto operativo sull’area di movimento, assicurare che la sicurezza degli aeromobili non venga compromessa dagli stessi, e che, al contempo, la sicurezza dei lavori in aeroporto non venga compromessa dalle attività operative (ADR.OPS.B.070).

Vengono quindi disciplinate le modalità ed i tempi di esecuzione, oltre che chiaramente definite le responsabilità dei singoli soggetti tenuti ad attuare durante la fase realizzativa le azioni previste in sede di pianificazione e di valutazione del rischio

### 13.1 COORDINAMENTO, PIANIFICAZIONE E REALIZZAZIONE DI LAVORI RELATIVI AD INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE

La procedura si applica, in linea generale, alla seguente tipologia di lavori:

- lavori di nuova costruzione;
- lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- lavori notturni o da realizzarsi in tempi ristretti ovvero lavori di assoluta urgenza/emergenza, necessari per la immediata messa in sicurezza dell’area/impianti, ovvero del ripristino della piena operatività aeroportuale;
- In aggiunta ai lavori di manutenzione ordinaria, tale procedura si applica anche all’esecuzione dei servizi di manutenzione ordinaria che hanno impatto sulle aree airside o rientrano nell’allegato X del D.lgs. 81/08 e s.m.i.i.

#### 13.1.1 DEFINIZIONI E ACRONIMI

Lavori in area di movimento	Insieme di operazioni che prevede lavori in Apron, raccordi, piazzali e pista e comunque in aree con potenziale impatto sulle attività connesse agli aeromobili e che, in ogni caso, deve prevedere una programmazione delle attività che tenga conto della sicurezza delle operazioni degli aeromobili.
DL	Soggetto incaricato dal SMI/RUP per svolgere i compiti attribuiti dall’art.101 del D. Lgs, 18.04.2016 n° 50, G.U. 19.04.2016
CSE	Soggetto incaricato dal SMI / RUP per svolgere i compiti attribuiti dall’art.92 del D.Lgs. 9 aprile 2008 n°81.

### 13.1.2 RUOLI E RESPONSABILITA'

I soggetti attuatori coinvolti nell’applicazione di questa procedura sono individuati in ambito del Gestore Aeroportuale e/o dei suoi delegati per la gestione dei lavori (Direttore dei Lavori, Responsabile per la Sicurezza in fase di Esecuzione, Direttore Operativo, ecc.), degli Enti/Operatori coinvolti, nonché nell’ambito delle ditte appaltatrici e sub appaltatrici.

Tali procedure si applicano anche a soggetti terzi che svolgono lavorazioni su aree aeroportuali di propria competenza (es. lavori svolti direttamente dai subconcessionari su aree o impianti di propria pertinenza)

La procedura, in ogni caso, integra e non emenda quanto già previsto dalla normativa vigente in materia di esecuzione dei lavori, quale ad esempio la D. Lgs. 81/08.

Ciascun Ente/società deve assicurare che ciascun lavoro sia preventivamente comunicato al gestore e correttamente condotto assicurando che tutti gli attori e preposti interessati siano opportunamente informati e opportunamente coordinati.

**Responsabile Funzione Area Tecnica (RFAT)** RFAT richiede al Responsabile dell’area interessata ai lavori, l’approvazione di un permesso di lavoro; tale permesso è altresì sottoposto agli altri responsabili interessati per le rispettive valutazioni come in seguito dettagliato.

E’ sua responsabilità acquisire al termine dei lavori – e prima della messa in esercizio - la documentazione prevista dalle normative vigenti, con particolare riferimento agli as-built. Gli as-built saranno trasmessi alla funzione aziendale SALA CAD, che ne cura l’archiviazione e la gestione della diffusione delle informazioni

RFAT, a ricezione della notifica di “Allerta Meteo” inviata dal Responsabile Servizi Operativi o suo delegato deve prontamente richiedere ai Responsabili delle Ditte impegnate in lavorazioni in airside di provvedere alla messa in sicurezza delle aree di cantiere in relazione alle condizioni meteo previste. La descrizione di “Allerta Meteo” deve essere chiara e leggibile anche per i non addetti del settore aereo.

#### RESPONSABILE DELL’AREA / INFRASTRUTTURA/IMPIANTO

- Conformemente allo scopo della presente procedura, ovvero che tutti i soggetti interessati dallo svolgimento dei lavori siano informati al fine di garantire il necessario coordinamento tra i lavori e le operazioni, il permesso di lavoro viene approvato da: Responsabile dei Servizi Operativi per lavori che hanno impatto sull’Area di Movimento;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

- *Post Holder Terminal* per lavori che hanno impatto sull’aerostazione passeggeri.
- Responsabile Manutenzione per gli interventi che hanno impatto su infrastrutture, impianti e sistemi.

Tutti gli altri soggetti interessati dai lavori e il *Security Manager*, (o loro delegati) come sopra menzionati, nonché il *Safety Manager* o suoi delegati, devono effettuare la valutazione dei permessi di lavoro in emissione ed eventualmente apportare modifiche o integrazioni.

**DIRETTORE DEI LAVORI**

Soggetto incaricato dal SMI/RUP – da verificare se negli acronimi per svolgere i compiti attribuiti dalle normative vigenti in materia, come definito dall’art.101 del D. Lgs, 18.04.2016 n° 50, G.U. 19.04.2016 e del DM 49/2018.

**COORDINATORE IN FASE DI ESECUZIONE**

Soggetto incaricato da SMI / RUP per svolgere i compiti attribuiti dall’art.92 del D.Lgs. 9 aprile 2008 n°81 e s.m.i.

**RESPONSABILE DELLA DITTA ESECUTRICE**

Persona nominata dalla ditta esecutrice per la gestione e/o la supervisione lavori. È il referente unico della ditta – anche in caso in cui fossero autorizzati subappalti - il suo nominativo deve essere preventivamente comunicato a GESAC e chiaramente riportato sul permesso di lavoro. E’ la figura che prende conoscenza dei rischi specifici e delle condizioni ambientali, ne rende edotti i propri lavoratori, si impegna a rispettare e a far rispettare ai propri subalterni le misure di sicurezza prescritte.

**13.1.3 PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE INTERVENTO DI NUOVA COSTRUZIONE**

Relativamente agli interventi di nuova costruzione, per la fase progettuale, si farà riferimento alla procedura TEC 002.

**13.1.4 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA**

Tutti i lavori, così come definiti al precedente punto, devono essere preventivamente autorizzati da un “Permesso di lavoro” approvato dal responsabile della relativa area e richiesto da RFAT secondo le modalità previste dalla presente procedura.

### 13.1.5 INTERVENTI DI LAVORI NOTTURNI O IN TEMPI RISTRETTI, OVVERO LAVORI DI ASSOLUTA URGENZA/EMERGENZA

Tali interventi devono avvenire secondo le modalità previste dalle vigenti disposizioni da parte dell’Autorità (ENAC APT 11), e tenere conto del flusso informativo/approvativo previsto nelle altre procedure del Manuale di Aeroporto (PARTE B del Manuale, TEC 002)

I lavori di assoluta urgenza/emergenza, che non riguardino l’area di movimento, necessari per la immediata messa in sicurezza dell’area/impianti, ovvero del ripristino della piena operatività aeroportuale, qualora non sia oggettivamente e obiettivamente possibile, causa i tempi di intervento, possono non seguire l’iter previsto.

In questi casi resta salvo l’obbligo da parte di RFAT di comunicare preventivamente al Gestore/Responsabile di area l’intervento e rendicontare il tutto a valle dei lavori eseguiti.

Le attività dovranno svolgersi assicurando il necessario coordinamento, come previsto dalle normative e disposizioni aeroportuali vigenti.

### 13.1.6 ESECUZIONE INTERVENTI

Secondo quanto disposto dal Regolamento (UE) 139/14 (art. ADR.OPS.B.070), il RFAT verifica che tutti i soggetti interessati dal Risk Assessment, siano pienamente resi consapevoli delle azioni di mitigazione da attuare. Il Risk Assessment è da intendersi quale documento complementare al Piano di Sicurezza e Coordinamento previsto dalla normativa vigente in materia di sicurezza sul posto di lavoro. Tale documento deve recepire quanto indicato nel *Risk Assessment*.

Durante il corso dei lavori, il Direttore dei Lavori è responsabile della conduzione dei lavori mentre il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione è responsabile del rispetto delle misure di sicurezza previste dal PSC (nel caso di presenza del DUVRI, tale compito spetta al Direttore dei Lavori) e dal *Risk Assessment*.

In fase di redazione del PSC o del DUVRI, dovranno essere ricomprese le “mitigation actions” previste nel *Risk Assessment* e compensati i relativi costi. RFAT dovrà assicurarsi che nel citato *Risk Assessment* siano incluse anche le misure da adottare in caso di avverse condizioni meteorologiche.

Il CSE nel corso della riunione preliminare di sicurezza procederà alla discussione con l’impresa appaltatrice oltre che del PSC e del POS, anche del *Risk Assessment*, illustrando le “mitigation actions” previste.

In caso di assenza del CSE, il DL provvederà a discutere con l’impresa appaltatrice le azioni mitigative nel *Risk Assessment*, dandone evidenza nel verbale di inizio lavori.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

Al fine di un corretto coordinamento di tutti i soggetti interessati direttamente o indirettamente a lavori che possono, per la loro natura, avere un impatto sull’operatività dell’aeroporto, in termini di ambiente, salute e sicurezza, nonché *security* e regolarità del servizio, la esecuzione degli interventi deve essere preventivamente autorizzata da un “Permesso di lavoro” approvato dal Responsabile di Area e richiesto dal RFAT secondo le modalità previste.

In via esemplificativa ma non esaustiva il permesso di lavoro è comunque sempre richiesto per:

- Lavori a caldo, quali lavori a fiamma libera o con pericolo di scintille.
- Lavoro i in ambienti aperti al pubblico
- Lavori su impianti idrico-sanitari, impianti di trattamento e condizionamento.
- Lavori su impianti di emergenza e di sicurezza.
- Lavori con utilizzo di prodotti chimici pericolosi.
- Lavori su impianti elettrici.
- Lavori in elevazione, di scavo o in profondità
- Lavori in ambienti chiusi, cavedi, spazi confinati.
- Lavori che comportano montaggio/smontaggio/rilocazione di elementi sospesi.
- Lavori in area di movimento
- Modifiche di infrastrutture, impianti e macchine date in concessione dal Gestore aeroportuale.

Il permesso di lavoro può anche essere richiesto per altre ed ulteriori tipologie di lavori qualora le figure preposte ne ravvisino la necessità.

Sono esclusi dalla emissione di un permesso di lavoro:

- Le attività (sempre che non riguardino l’area di movimento, per i quali è sempre richiesto la emissione di un permesso di lavoro) di manutenzione ispettiva, preventiva, su guasto o conduzione (su impianti e infrastrutture del Gestore aeroportuale, di Enti, di Operatori), che non abbiano impatto sulla operatività aeroportuale in termini di ambiente, salute e sicurezza, nonché *security* e regolarità del servizio.
- I lavori di assoluta urgenza/emergenza, che non riguardino l’area di movimento.

In ogni caso, anche laddove non sia stato previsto il rilascio di un permesso di lavoro, al fine di garantire un’idonea e adeguata informazione a tutti i soggetti aeroportuali, il soggetto aeroportuale responsabile dell’infrastruttura o impianto che deve realizzare i lavori deve comunicare al Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC, prima del loro inizio, i dati relativi ai lavori da effettuarsi, indicando il tipo di lavoro e la durata degli stessi. Il Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC ne valuta l’impatto sulla operatività aeroportuale, anche al fine di richiedere eventuale preventiva emissione di uno specifico Permesso di lavoro.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

GESAC, verificata la congruità dei dati forniti dall’esecutore dei lavori, si coordina con tutti gli Enti di Stato e con ENAV per assicurare il coordinamento con le altre organizzazioni aeroportuali e il rispetto della normativa in vigore in campo aeronautico nonché l’informazione aeronautica.

In particolare, il Responsabile Servizi Operativi, in qualità di responsabile dell’area di Movimento, deve coordinarsi con ENAC, ENAV e gli eventuali altri Operatori se interessati dagli interventi, per le verifiche e gli accertamenti di competenza.

**13.1.7 RICHIESTA DEL PERMESSO DI LAVORO**

Il Direttore dei Lavori deve condurre i lavori in accordo alle modalità operative e procedurali previste, nonché in accordo alle vigenti normative in materia.

Il CSE deve garantire ed assicurare il rispetto delle misure di sicurezza previste nel D.Lgs. 81/08, nel PSC (nel caso di presenza del DUVRI, tale compito spetta al Direttore dei Lavori) e nel *Risk Assessment*, in accordo alle modalità operative e procedurali previste.

Il responsabile dell’area/infrastruttura/impianti ha il compito di:

- ✓ approvare/rifiutare permesso di lavoro
- ✓ evidenziare i fattori di potenziale impatto e rischio dell’area che le altre figure interessate devono considerare per una corretta compilazione del permesso di lavoro per quanto di competenza;
- ✓ comunicare al RFAT ogni eventuale sopraggiunta esigenza o condizione che dovesse rendere necessaria la modifica/sospensione organizzazione lavori;

Tutti gli altri responsabili di area/infrastruttura/impianti (o loro delegati) come sopra menzionati, interessati dai lavori, nonché il *Safety Manager* e il *Security Manager* o loro delegati, devono effettuare la valutazione dei permessi di lavoro in emissione, evidenziando criticità, eventuali divieti ad operare, esigenze operative, misure di prevenzione e protezione da adottare riportandole nell’apposito spazio previsto del modulo “Permesso di Lavoro”.

**13.1.8 APPROVAZIONE DEL PERMESSO DI LAVORO**

L’approvazione del permesso di lavoro viene fatta dal Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC interessata ai lavori.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

Il responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC nel processo di approvazione permesso di lavoro ha l’obbligo di coordinarsi con gli Enti di Stato, ENAV e gli altri Operatori interessati per le verifiche e gli accertamenti di competenza.

Il responsabile dell’area, infrastruttura o impianto procede, in coordinamento con Enti di Stato, ENAV e gli Operatori aeroportuali interessati dai lavori, a:

- ✓ Valutare la fattibilità dei lavori, riportando le eventuali prescrizioni che si ritengano necessarie e compilando il campo Prescrizioni, di cui alla SEZIONE 1. Il responsabile di area dell’area, infrastruttura o impianto ha tuttavia facoltà di modificare anche gli altri campi della SEZIONE 1, qualora lo ritenga necessario.
- ✓ Inserire nel campo *Autorizzazioni/Nulla Osta Enti/Operatori/ENAV*, gli estremi delle stesse affinché i lavori possano essere effettuati; a titolo esemplificativo e non esaustivo, s’intendono: NOTAM, Modulo Fuori Servizio Impianto Antincendio, Autorizzazione a Lavori su impianti elettrici in media ed alta tensione ecc.

Il permesso di lavoro dovrà essere fatto firmare dalla ditta esecutrice dei lavori prima dell’inizio degli stessi.

**13.1.9 RILASCIO DEL PERMESSO DI LAVORO ED INIZIO LAVORI**

Il preposto della ditta esecutrice ritira il Permesso di Lavoro presso il RFAT che, prima dell’inizio lavori, ove non abbia ricevuto alcun avviso contrario dal Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto interessata provvede a:

- ✓ controllare la regolarità degli aspetti formali quali ad esempio l’autorizzazione;
- ✓ prendere atto delle prescrizioni impartite, richiedendone il rispetto al preposto esecutore;
- ✓ richiedere al preposto della ditta esecutrice la firma del permesso di lavoro, nel campo “Accettazione inizio lavori”, SEZIONE 2. Tale firma identifica la presa d’atto e l’accettazione delle condizioni e delle prescrizioni contenute nel permesso;
- ✓ allegare al Permesso di lavoro tutte le autorizzazioni specifiche necessarie;
- ✓ rilasciare il Permesso di lavoro completo nelle 4 sezioni (compilato nella Sezione 1 e da compilare nelle rimanenti 2, 3, 4) al preposto della ditta esecutrice

Il Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC, o suo delegato ha facoltà, qualora rilevi irregolarità formali o sostanziali relative alle specificità dell’intervento o alle condizioni instauratesi nell’area interessata, criticità, di vietare, sospendere, modificare tempi e modi del permesso di lavoro.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

Il preposto della ditta esecutrice deve custodire una copia del Permesso di lavoro così acquisito mostrandone copia su richiesta del personale GESAC incaricato ad effettuare verifiche in campo.

Nel caso in cui Enti/Società terze abbiano necessità di eseguire lavori in *Airfield*, il Permesso di Lavoro sarà redatto dal Responsabile Manutenzione in conformità anche della procedura “Scambio informazioni” con ENAV e del Regolamento di Scalo.

**13.1.10 CONSEGNA DI AREE, MANUFATTI ED IMPIANTI AEROPORTUALI  
INTERESSATI DA LAVORI**

L’infrastruttura, il manufatto o l’impianto oggetto di lavori deve essere sempre formalmente consegnata dal direttore dei lavori all’impresa esecutrice, previa autorizzazione da parte di SMI/RUP.

Il verbale di consegna delle aree deve essere firmato dall’esecutore, oltre che dal direttore dei lavori. Con la firma del verbale avviene materialmente la consegna dell’infrastruttura o dell’impianto alla ditta appaltatrice sino al termine dei lavori. Al verbale di consegna sarà allegato per la firma dell’esecutore anche la sezione 1 del Permesso di Lavoro debitamente compilata.

Copia del verbale deve essere allegata al “Permesso di lavoro” nella sezione 2.

**13.1.11 RICONSEGNA (ANCHE PARZIALE) DI AREE, MANUFATTI ED IMPIANTI DOPO  
L’ESECUZIONE DEI LAVORI**

A fine lavori, il Preposto della ditta esecutrice informa il Direttore dei Lavori del completamento delle attività.

Per lavori di importo superiore a 1.000.000 €, la messa in esercizio dovrà essere formalizzata dalla Commissione di agibilità e collaudo nominata dall’ENAC.

La riconsegna (anche parziale) delle aree viene formalizzata con la redazione da parte del Direttore dei lavori e sottoscrizione da parte del SMI, e del rappresentante dell’esecutore di un verbale di riconsegna aree, e nulla Osta alla messa in esercizio.

Il Direttore dei Lavori raccoglie tutta la documentazione tecnica prevista per normativa vigente e relativa ai lavori eseguiti.

Oltre a quanto sopra descritto, per lavori in area di movimento al momento della riconsegna dell’infrastruttura, manufatto o impianto oggetto dei lavori, deve essere redatta la Scheda di accertamento agibilità di cui in Allegato n. 2 alla presente procedura si riporta il modello.

In tale scheda devono essere riportati:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

- ✓ L’individuazione dell’infrastruttura o l’impianto oggetto dei lavori;
- ✓ il risultato delle verifiche di funzionalità;
- ✓ il relativo stato di efficienza;
- ✓ il rispetto degli standard di sicurezza richiesti;
- ✓ la data e l’orario della riconsegna.

Il responsabile di area, acquisite le documentazioni prima descritte, procede all’archiviazione del Permesso di Lavoro.

**13.1.12 VERIFICHE IN FASE DI ESECUZIONE, SOSPENSIONE, RIPRESA LAVORI**

Durante lo svolgimento dei lavori, fermo restando le responsabilità del Direttore dei Lavori nella conduzione dei lavori, RFAT, congiuntamente al Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto interessato, può verificare che, attraverso specifiche ispezioni, le condizioni di lavoro non siano mutate rispetto a quanto prescritto e richiesto all’atto del rilascio del permesso di lavoro.

E’ facoltà delle figure interessate richiedere al Direttore dei Lavori l’interruzione (temporanea o definitiva) dei lavori in corso, qualora si rilevi il mancato rispetto delle prescrizioni specificate nel permesso di lavoro, ovvero l’instaurarsi nell’area di condizioni di rischio impreviste o di emergenza.

Dette verifiche e sospensioni devono essere preventivamente autorizzate dal Direttore dei Lavori e da lui comunicate al Responsabile della ditta esecutrice. Esse sono poi registrate dal RFAT mediante compilazione della SEZIONE 4 del modulo Permesso di lavoro (ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 13 REV 00).

In casi di particolare gravità, in cui si ravvisi pericolo imminente per le persone e/o la possibilità di un danno ambientale e/o la violazione di norme del Piano Nazionale di Sicurezza, la sospensione dei lavori può essere effettuata direttamente ed autonomamente dai Responsabili di Area o loro delegati.

**13.1.13 SORVEGLIANZA E CONTROLLO IN AREA DI MOVIMENTO**

L’attività di sorveglianza e controllo dei lavori in Area di Movimento è esercitata dal Responsabile dei Servizi Operativi. Egli si avvale del personale dell’*Airfield Operations* che provvede alla verifica delle aree di cantiere e al suo contorno relativamente alla sicurezza delle operazioni aeroportuali e del personale coinvolto nei lavori. Tale attività afferisce essenzialmente alla conformità della conduzione del cantiere da parte dell’impresa appaltatrice in relazione alle prescrizioni contenute nel Permesso di Lavoro, preventivamente approvato, e agli eventuali dispositivi (Notam, *Risk Assessment*, etc.) messi in atto al fine di assicurare l’operatività aeroportuale.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

**13.1.14 RINNOVO ED ESTENSIONE PERMESSO DI LAVORO**

La estensione di lavori oltre la data fine lavori prevista e per non più di tre giorni, è consentita previa richiesta specifica, con dettaglio di tempi e modalità di intervento, da parte del RFAT al Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC.

Tutte le figure interessate e coinvolte nel permesso di lavoro devono essere tempestivamente messe al corrente dell’autorizzata estensione.

**13.1.15 ARCHIVIAZIONE**

L’archiviazione del permesso di lavoro è effettuata a cura del Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC.

**13.2 COORDINAMENTO E STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON ATC  
DURANTE L’ESECUZIONE DI TALI LAVORI**

Il presente paragrafo ha lo scopo di fornire le indicazioni necessarie affinché sia garantita la safety degli aeromobili durante i lavori in area di movimento e che la sicurezza nei lavori non sia compromessa durante l’operatività aeroportuale.

Tutti i lavori di costruzione e di manutenzione in area di movimento o i lavori che impattano con operatività aeroportuale devono essere pianificati, definiti, implementati o approvati dal Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC. In particolare, lo scopo del lavoro, l’estensione fisica e l’intervallo temporale dei lavori devono essere notificati ai Responsabili di Area.

Il Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC deve assicurare che l’area su cui sono stati eseguiti i lavori sia riconsegnata nei tempi previsti e secondo i requisiti di safety, assicurando che:

- 1) L’area interessata dai lavori deve essere liberata da persone, mezzi ed impianti nei tempi previsti;
- 2) L’area oggetto dei lavori è ispezionata per la fruibilità operativa in accordo con le procedure di restituzione delle stesse;
- 3) ENAC o altre organizzazioni rilevanti devono essere informate circa il ripristino della fruibilità in accordo alle procedure ed utilizzando canali informativi adeguati.

**13.2.1 SEGNALETICA E LUCI DI DELIMITAZIONE PER AREA CHIUSA ALLE OPERAZIONI  
DI VOLO**

- a) La GESAC deve assicurarsi che:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

- 1) La segnaletica di chiusura sia applicata in ogni porzione della taxiway, APRON o  *Holding Points*  chiusi al movimento di aeromobili ma che siano ancora attraversabili da aeromobili in sicurezza;
  - 2) Siano utilizzate le luci di chiusura in un’area di movimento utilizzata di notte;
  - 3) La segnaletica e le luci di chiusura siano posizionate ad intervalli sufficientemente vicini così da delineare l’area non utilizzabile, come riportato al par. 13.2.4.
- b) La segnaletica di chiusura dell’area deve consistere in una cospicua dislocazione di dispositivi quali bandiere, coni, recinzioni e barriere.

**13.2.2 PISTA DI VOLO E TAXIWAY TOTALMENTE O PARZIALMENTE CHIUSE**

Il Gestore deve assicurarsi che:

- a) Sia dislocata una delimitazione sulla pista o taxiway parzialmente o totalmente chiusa, eccetto quando la chiusura è di durata temporale breve ed è fornita una adeguata informazione dalla TdC;
- b) Le luci di pista o taxiway totalmente o parzialmente chiuse siano non operative tranne che per scopi di manutenzione;
- c) In aggiunta alla segnaletica di chiusura siano utilizzate le luci di chiusura devono essere posizionate sull’ingresso dell’area inutilizzabile ad intervalli non superiori ai 3 m, quando la pista e/o le taxiway sono totalmente o parzialmente chiuse al traffico e sono attraversate da pista o taxiway utilizzabili di notte.

**13.2.3 Modalità di esecuzione di attività in area di movimento**

*Lavori di manutenzione*

- a) Le persone o le squadre che entrano nell’area di movimento per eseguire manutenzione devono avere una approvazione scritta da parte del Responsabile dell’area, infrastruttura o impianto GESAC;
- b) L’ingresso nell’area di movimento deve essere sottoposto ad approvazione da parte dell’Airfield Management;

*Lavori di piccola entità /lavori di manutenzione*

A conclusione dei lavori, una struttura della GESAC o altro personale formalmente individuato deve ispezionare l’area di lavoro per assicurare che sia stata lasciata in condizioni tali da consentirne l’utilizzo.

*Lavori di grande entità/lavori di manutenzione*

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

- a) Prima dell’inizio di qualunque lavoro sostanziale in area di movimento, deve essere costituito un gruppo di coordinamento comprendente rappresentanti della GESAC, se applicabile, e personale dell’appaltatore;
- b) Il gruppo di coordinamento deve incontrarsi con la cadenza ritenuta necessaria per la verifica degli avanzamenti e considerare eventuali necessità di modifica della tipologia di intervento per rispettare i requisiti legati all’operatività;
- c) Per quanto praticabile, le aree di lavoro devono essere chiuse dalle zone operative dell’area di movimento attraverso la realizzazione di barriere fisiche;
- d) È necessario verificare le barriere, la segnaletica e le luci di chiusura;
- e) Le luci delle *taxiway* che portano all’area di lavoro devono essere permanentemente spente;
- f) Prima che il lavoro inizi, bisogna stabilire quanto segue:
  - 1) Orario di lavoro;
  - 2) Percorsi autorizzati;
  - 3) Le modalità di comunicazione da utilizzare;
  - 4) Le altezze massime consentite dei veicoli e delle apparecchiature e le limitazioni da attuare sulle altezze operative dei mezzi di sollevamento; e
  - 5) Qualunque limitazione da attuare all’utilizzo di apparecchiature elettriche che possano causare interferenze con i sistemi di navigazione o di comunicazione degli aeromobili
- g) L’appaltatore deve essere informato sui possibili pericoli presenti in airfield, con particolare riferimento al *Jet Blast* e rumore;
- h) Laddove le aree di lavoro occupano o attraversano porzioni pavimentate soggette al passaggio di aeromobili, tali aree devono essere ispezionate prima che vengano riconsegnate e rese operative al passaggio di aeromobili, con particolare attenzione alla pulizia generale ed al FOD;
- i) Se gli aeromobili utilizzano aree costantemente attraversate dagli appaltatori, sono richieste frequenti ispezioni per assicurarsi che le operazioni possano avvenire in sicurezza;
- j) Devono essere previsti adeguamenti della segnaletica adeguate per i bracci della gru quando si ritiene auspicabile una maggiore visibilità;
- k) Se la durata dei lavori viene estesa, deve essere effettuata una costante verifica per assicurarsi che la segnaletica e le luci di chiusura non decadano al di sotto dei limiti di accettabilità.

### 13.2.4 UTILIZZO DELLE LUCI DI CHIUSURA

Quando le luci sono utilizzate per individuare una area chiusa di notte o durante condizioni di visibilità ridotta, queste identificano le estremità dell’area potenzialmente più pericolose. Devono essere usate almeno 4 luci

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

tranne quando l’area è triangolare su cui possono essere utilizzate un minimo di 3 luci. Il numero di luci può essere incrementato quando l’area è estesa o di forma irregolare. Deve essere installata almeno una luce ogni 7,5m sul perimetro. Se le luci sono direzionali, devono essere orientate in modo che i loro assi siano allineati nella direzione dalla quale si avvicinano gli aeromobili o altri veicoli. Laddove gli aeromobili ed i veicoli arrivano da più direzioni, deve essere presa in considerazione la possibilità di aggiungere ulteriori luci o di utilizzare luci omnidirezionali per indicare l’area da tutte le direzioni. Le luci di chiusura area devono essere frangibili e la loro altezza deve essere sufficientemente bassa per evitare contatti con le parti dei motori degli aerei.

Quando un’area è temporaneamente chiusa, questa può essere delimitata con luci fisse rosse. Queste luci delimitano le estremità delle estremità maggiormente pericolose dell’area.

Le lampade devono produrre luce rossa non alternata e con intensità luminosa superiore a 10cd. Le lampade devono essere fissate alle barriere frangibili e devono essere spaziate di 3m l’una dall’altra. Le luci devono essere del tipo frangibile.

**13.2.5 RECINZIONI E BARRIERE FRANGIBILI**

Le recinzioni utilizzate per la delimitazione delle aree di cantiere in area di movimento devono essere in rete traforata di colore arancione catarifrangente, fissata alla pavimentazione con paletti in legno o in acciaio ogni 3 metri e coni catarifrangenti di colore bianco e rosso di altezza 0,75 m.

In corrispondenza delle vie di rullaggio e dei piazzali aperti al traffico, le aree di cantiere devono essere ulteriormente delimitate attraverso barriere frangibili.

**13.3 ALLEGATI**

ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 13 REV 00: Permesso di lavoro

ALLEGATO 2 MDA\_PARTE E\_SEZ 13 REV 00: Scheda di Accertamento agibilità

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
TEC 002	16/11/2022	Procedura	Iter progettazione	MdA

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 14 - GESTIONE DEL PIAZZALE (APRON MANAGEMENT SERVICE)****14.1 PREMESSA**

Il contenuto della presente sezione del Manuale di Aeroporto disciplina il coordinamento tra ENAV, in qualità di fornitore di servizi ATS, e GESAC, in qualità di Gestore Aeroportuale, previsto dagli articoli 691bis e 705 del Codice della Navigazione, nel rispetto della normativa applicabile in vigore.

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

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

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

Ciò si concretizza principalmente su base strategica, organizzando la presenza e la movimentazione di aeromobili, mezzi e personale in aree e lungo percorsi distinti della cui sicurezza è responsabile il Gestore Aeroportuale, mentre della sicurezza delle manovre degli aeromobili e dei veicoli la responsabilità è, rispettivamente, degli equipaggi di condotta e dei conducenti.

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

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

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Tali comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o da ostacoli, la cui responsabilità appartiene all’equipaggio di condotta o al soggetto responsabile della manovra nel caso in cui l’aeromobile non si muova in modo autonomo. In particolare, le istruzioni e le informazioni finalizzate all’ordinato movimento:

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

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

## 14.2 SCOPO

La presente sezione ha lo scopo di disciplinare l’attività di *Apron Management Service* relativa ai voli Commerciali e Aviazione Generale da applicarsi sui piazzali aeromobili denominati *Apron Est* e *Apron Ovest* dell’aeroporto di Salerno - Pontecagnano, così come definiti sulle carte aeroportuali pubblicate in AIP AD2 LIRI.

Il servizio è del tipo definito dall’attuale normativa vigente ed è assicurato da GESAC ed ENAV nell’ambito delle rispettive competenze ed autonomia organizzativa.

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

## 14.3 ATTIVITA’ DI PIANIFICAZIONE E ASSEGNAZIONE SLOT

### 14.3.1 AVIAZIONE GENERALE

L’assegnazione degli slot sull’aeroporto di Salerno - Pontecagnano viene coordinata dal Gestore. La definizione dei tempi di transito avviene direttamente tra il vettore e la società di gestione (a mezzo del sistema AoS/GASM).

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

La gestione delle autorizzazioni al parcheggio e sosta degli aeromobili di Aviazione Generale è di competenza di GESAC.

Per i voli autorizzati con PPR che richiedano una variazione degli schedati in arrivo e/o in partenza (prolungamento del Ground Time, anticipo dell’STA etc.), o per una richiesta che comporti un cambio di aeromobile, occorre predisporre una nuova richiesta di PPR.

La gestione dei voli di Aviazione Generale è disciplinata dalla Procedura Aeroportuale QSR – AIR 101 allegata al Regolamento di Scalo.

**14.3.2 AVIAZIONE COMMERCIALE**

Nella prima fase di apertura al traffico, l’aeroporto di Salerno – Pontecagnano non sarà coordinato da Assoclearance.

I Vettori di Aviazione Commerciale, interessati ad operare sullo scalo, devono inviare una mail a ops\_sa@gesac.it, avendo cura di fornire tutte le informazioni necessarie all’assegnazione dello “slot aeroportuale”.

Le richieste devono essere inoltrate con congruo anticipo, in orario UTC, utilizzando il messaggio standard IATA tipo SCR (Slot Clearance Request / Reply), come descritto nel capitolo 6 del Manuale IATA “Standard Schedule Information Manual”.

La risposta da parte di Gesac avviene entro tre giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta.

Sono esclusi dall’obbligo di richiesta dello slot i voli di Stato, emergenza e voli umanitari (Art. 2 par. g Reg. 95/93).

Il Responsabile Servizi Operativi, attraverso una struttura dedicata, valuta la richiesta del Vettore, in termini di data/e operatività, orario ETA/ETD, tipologia di aeromobile e tratta (Schengen/Extra Schengen) e comunica, stesso mezzo, l’autorizzazione ad utilizzare l’infrastruttura ai fini di atterraggio o decollo per il periodo richiesto. Ogni eventuale richiesta di cancellazione/modifica banda oraria assegnata deve essere notificata dal Vettore al suddetto indirizzo mail, per la conseguente lavorazione, entro 4 ore da STA/STD.

In caso di indisponibilità dell’orario richiesto da parte di un vettore, Gesac provvede ad effettuare offerte alternative; tali offerte hanno una validità di tre giorni lavorativi. In caso di mancata risposta da parte del vettore, l’offerta viene automaticamente cancellata.

**14.3.3 ELABORAZIONE PROGRAMMA VOLI**

Le autorizzazioni inviate ai Vettori, sono inserite dalla funzione Apron Control/Control Room di Gesac nel *Time Table - Flight Management* quale strumento primario per la gestione operativa di scalo.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Il programma di Aviazione commerciale è elaborato dalla funzione Apron Control/Control Room sulla base del Programma voli stagionale, acquisendo gli eventuali/successivi aggiornamenti pervenuti alla stessa dalle Compagnie Aeree.

La funzione Apron Control/Control Room provvede ad elaborare il programma voli sia per la settimana successiva, sia per i mesi successivi, riportandolo in apposito formato .xlsx.

Al fine di ottimizzare l'uso delle infrastrutture primarie di *Airside* e di facilitare una corretta programmazione delle risorse necessarie da parte di tutti i prestatori di servizio coinvolti nelle attività di assistenza sottobordo, la funzione Apron Control/Control Room definisce, nella giornata precedente a quella operativa, un programma voli giornaliero sulla cui base viene assegnato uno stand, da intendersi indicativo e non vincolante, su cui sarà parcheggiato ciascun aeromobile.

Il programma giornaliero dei voli viene redatto tenendo conto di:

- tipologia degli aeromobili previsti in arrivo;
- configurazione delle piazzole e disponibilità di infrastrutture ad esse collegate;
- limitazioni all'utilizzo delle infrastrutture;
- reali condizioni di traffico sullo scalo;
- eventuale presenza di guasti riguardanti aeromobili e/o piazzole di sosta;
- attività di manutenzione programmata.

Esso si presenta diviso in “elenco dei voli in arrivo” ed “elenco dei voli in partenza”.

I dati presenti in questo file sono i seguenti:

1. Data/Ora di arrivo e di partenza del volo;
2. Denominazione IATA della compagnia aerea;
3. Denominazione ICAO della compagnia aerea;
4. numero di volo in arrivo e in partenza;
5. aeroporto di provenienza e di destinazione;
6. eventuale scalo intermedio;
7. tipo di tratta (nazionale/internazionale);
8. tipo di volo (linea/charter/ferry);
9. tipo di carico (misto/postale/cargo);
10. orario previsto di arrivo e partenza;
11. registrazione dell'aeromobile;
12. tipo di aeromobile;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

13. Stand assegnato;
14. capacità posti;
15. volo legato (allorquando indicato nel messaggio scr);
16. Processo di sbarco/imbarco passeggeri con procedura wi/wo
17. handler associato alla compagnia aerea.

Il programma voli giornaliero così costituito, necessario per la programmazione di tutte le attività operative, è inviato via e-mail dalla funzione Apron Control/Control Room a tutti gli interessati.

Inoltre, l’Ufficio Apron Control/Control Room, sulla base degli eventuali aggiornamenti ricevuti dalla compagnia aerea (cambio aeromobile, cambio legature, ecc), invia a mezzo e-mail un update del programma voli giornaliero, entro le 23:00 del giorno precedente l’attività operativa, a:

- ENAC DTC;
- Polaria;
- Dogana;
- Guardia di Finanza;
- Prestatori di servizio.

Il programma voli giornaliero sarà comprensivo anche degli slot assegnati ai voli di Aviazione Generale.

**14.4 ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI**

L’assegnazione delle piazzole viene aggiornata, in funzione di variazioni operative intervenute successivamente (es. cambio aeromobile, modifica orario), fino ad un massimo di 30 minuti prima del previsto atterraggio. Qualsiasi variazione nell’allocazione dei voli che si verifichi entro il lasso di tempo di cui sopra, deve essere prontamente notificata dall’Ufficio Apron Control/Control Room all’Ufficio Operativo dell’handler di riferimento del vettore, attraverso linea telefonica registrata.

I vettori aerei interessati dovranno assicurare l’espletamento di tutte le azioni di rispettiva competenza atte a garantire l’occupazione delle piazzole di sosta da parte dei rispettivi aeromobili esclusivamente per i tempi tecnici necessari all’allestimento o la chiusura del ciclo programmato.

**14.5 OPERATIVITA’**

Il Servizio è assicurato durante tutto l’arco orario di apertura dell’aeroporto.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

A meno che non diversamente specificato, le funzioni e i compiti previsti nella presente procedura sono svolte dalla Sala Operativa TWR per la parte di competenza di ENAV e dall’Ufficio Apron Control/Control Room dalle 06.00 alle 24.00, per le parti di competenza di GESAC.

ENAV Salerno e GESAC si impegnano a scambiarsi tempestivamente, con le modalità stabilite nella presente procedura, informazioni su qualsiasi variazione dell’operatività degli strumenti, apparati ed ausili nonché qualunque variazione relativa al livello di erogazione dei servizi di rispettiva competenza che potrebbero produrre effetti sulle procedure specificate nella presente procedura (Es. indisponibilità piazzole, problematiche ATC di rilievo); ciò anche ai fini dell’informazione dell’utenza tramite NOTAM o modifica della pertinente sezione dell’AIP.

**14.6 DEFINIZIONI E ACRONIMI**

<p><b>Aeromobile “BLOCCATO”</b></p>	<p>Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l’aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori, ed è stato bloccato con i tacchi.</p>
<p><b>Aeromobile “READY”</b></p>	<p>Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l’aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per le piazzole tipo <i>nose-in (taxi-in/push-out)</i>, l’aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di <i>push-back</i>;</li> <li>• per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di <i>marshalling</i>.</li> </ul>
<p><b>AOIS</b> <b><i>Aeronautical Operational Information System</i></b></p>	<p>Banca dati di informazioni aeronautiche ENAV.</p>

PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

<p><b>APU</b> <i>Auxiliary Power Unit</i></p>	<p>Piccolo motore turbina, a bordo dell’aeromobile, che garantisce la fornitura di potenza per il funzionamento degli impianti di bordo in caso di motori principali spenti.</p>
<p><b>ASU</b> <i>Auxiliary Starter Unit</i></p>	<p>Equipaggiamento esterno che consente la messa in moto dei motori di un aeromobile con APU non operativa.</p>
<p><b>FDP (<i>Flight Data Processing</i>)</b></p>	<p>Banca dati ENAV che fornisce i dati relativi ai voli.</p>
<p><b>Frequenza <i>Ground</i></b></p>	<p>Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli aa/mm (119.175 MHz).</p>
<p><b>GPU (<i>Ground Power Unit</i>)</b></p>	<p>Equipaggiamento esterno che garantisce la fornitura di corrente elettrica agli aeromobili.</p>
<p><b>Handler</b> <b>Prestatore dei servizi di assistenza a terra</b></p>	<p>Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui al D. Lgs. 18/99, Allegato A.</p>
<p><b>Marshalling</b></p>	<p>Metodo standardizzato di assistenza e segnalazioni agli aeromobili in entrata e/o uscita in/da uno <i>stand</i>.</p>
<p><b>Piazzola per Aeromobile o Piazzola</b> <b>(<i>Aircraft Stand o stand</i>)</b></p>	<p>Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.</p> <p>Nota.</p> <p>Nelle comunicazioni, alle seguenti espressioni si attribuisce il significato indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• piazzola “Libera”: piazzola che può essere assegnata ad un aeromobile per la sosta.</li> <li>• piazzola “Assegnata”: piazzola che è fisicamente libera ma destinata ad un aeromobile in arrivo.</li> <li>• piazzola “Occupata”: piazzola fisicamente impegnata da un aeromobile in sosta.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• piazzola “Chiusa”: piazzola che non può essere assegnata ad un aeromobile per la sosta.</li> </ul>
<b>Push-Back /Towing</b>	Manovra per spingere/trainare un aeromobile, tramite apposito trattore, dalla piazzola al punto appropriato della via di rullaggio associata ( <i>Aircraft stand taxilane</i> ).
<b>Self-manoeuving</b>	Movimentazione di ingresso o uscita di un aeromobile verso o da una piazzola di sosta in auto-manovra (con l’ausilio dei propri motori).
<b>Traino</b>	Manovra di trasferimento dell’aeromobile trainato da un trattore, tra due differenti posizioni di sosta

## 14.7 CAMPO DI APPLICAZIONE

Tale procedura disciplina le attività sui piazzali civili così come definite sulle carte aeroportuali pubblicate in AIP AD2 LIRI, delimitate al suolo con apposita segnaletica.

### 14.7.1 Descrizione dei piazzali aeromobili

I piazzali civili dell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano sono suddivisi in:

- *Apron* EST;
- *Apron* OVEST.

Ai fini dell’applicazione delle attività previste nella presente procedura, GESAC ha realizzato una delimitazione tra l’Area di Manovra e i piazzali “APRON EST”, “APRON OVEST attraverso marking di Intermediate Holding Position

Tali *marking* hanno lo scopo di differenziare le aree in cui vengono svolte le attività di piazzale dalle vie di rullaggio e dalle relative servitù dell’area di manovra asservite alla pista di volo 05/23

Le caratteristiche tecniche operative e limitazioni degli Stands sono indicate in AIP AD2 LIRN.

La configurazione delle piazzole di sosta di “APRON EST” e di “APRON OVEST” è descritta sinteticamente attraverso le seguenti figure (14.3) e la tabella 14.1.

Figura 14.3 - APRON EST

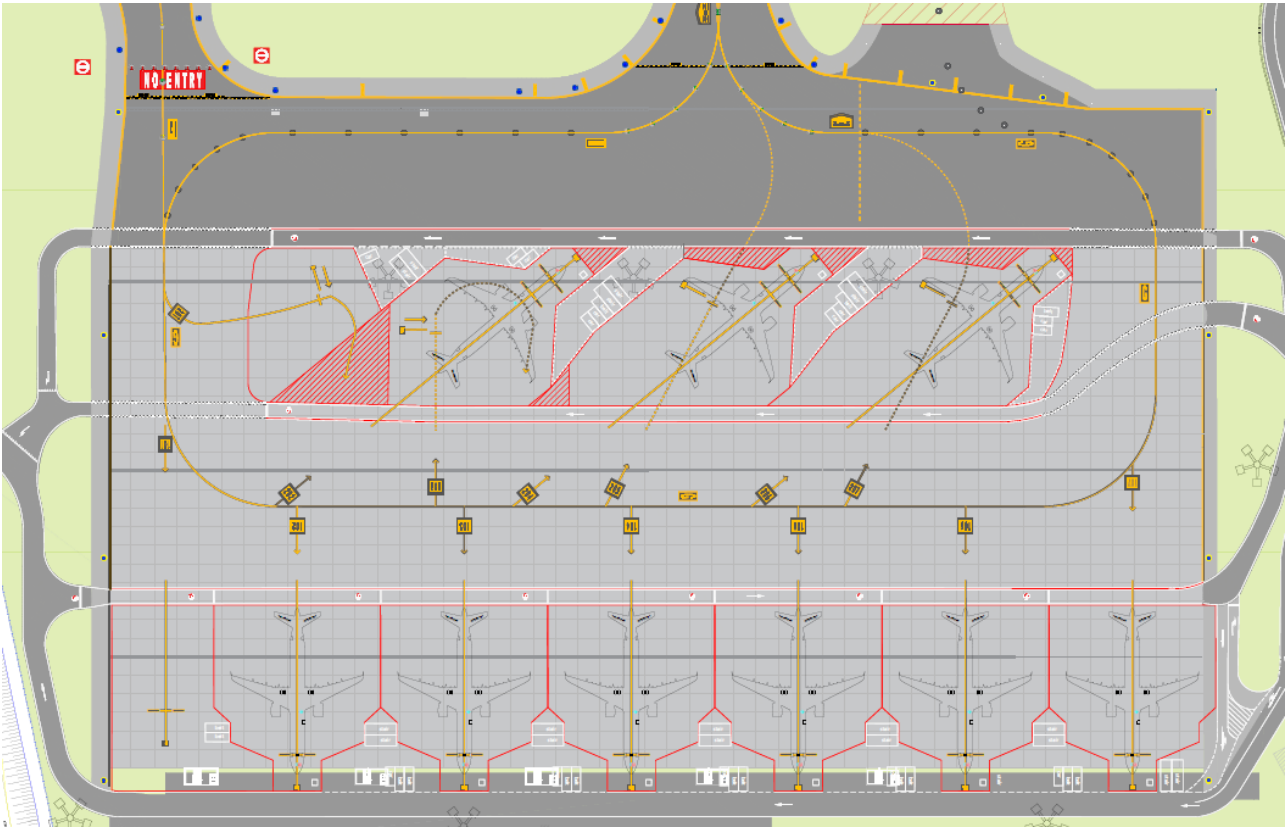
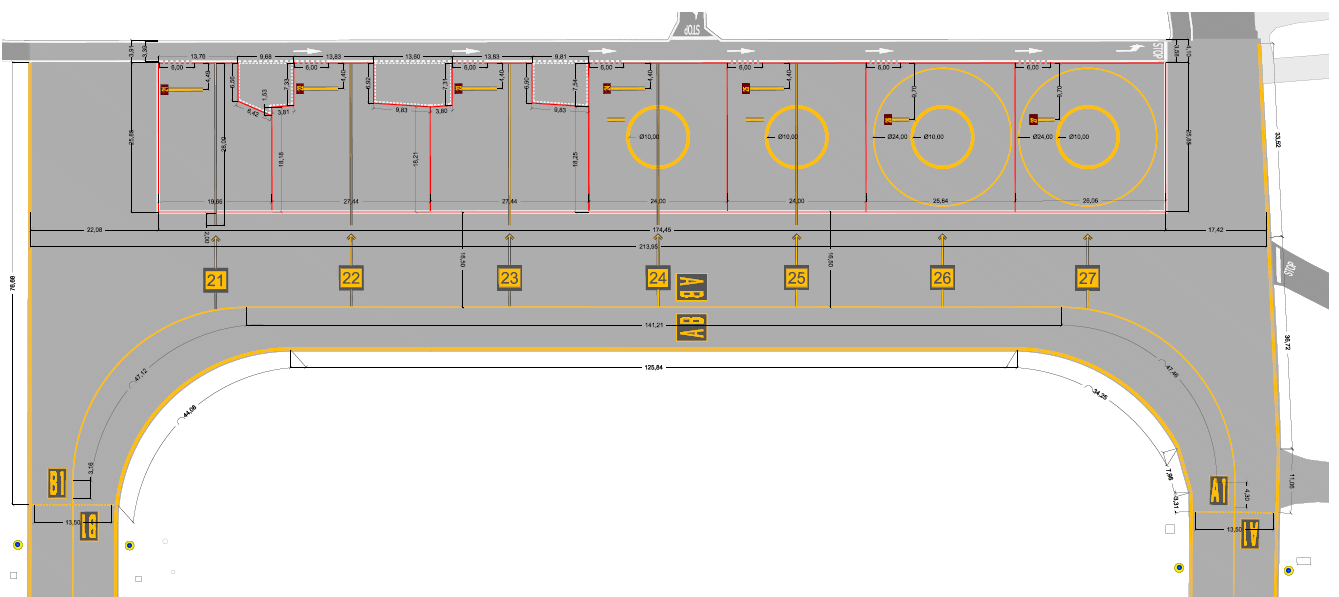


Figura 14.3 - APRON OVEST



PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

APRON EST	STAND	A/C CODE	STAND DIMENSION	MAX WING- SPAN	MAX OVERALL LENGTH	NOTE	TRAFFICO AV. COMM.LE/AV. GEN./ELI
	101	B	50,14 x 27,47	21,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Gen
	102	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	103	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	104	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	105	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	106	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	107	C	50,17 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	201	B	34,27 x 31,11	24,00	14,52	SELF-MANOEUVRING SE 203 NON ASSEGNATO	Av. Gen
	202	C	63,41 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
APRON OVEST	203	B	63,41 x 45,00	19,00	15,60	SELF-MANOEUVRING SE 202 NON ASSEGNATO	Av. Gen
	204	C	63,41 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	205	C	63,41 x 45,00	30,35	30,40	SELF-MANOEUVRING SE 204 NON ASSEGNATO	Av. Comm.le + Av. Gen
	206	C	63,41 x 45,00	36,00	44,51	PUSH-BACK	Av. Comm.le
	207	C	63,41 x 45,00	30,35	30,40	SELF-MANOEUVRING SE 206 NON ASSEGNATO	Av. Comm.le + Av. Gen

APRON OVEST	STAND	A/C CODE	STAND DIMENSION	MAX WING- SPAN	MAX OVERALL LENGTH	NOTE
	21	A	19,66 x 25,85	13,66	22,85	PUSH-BACK
	22	B	27,44 x 25,85	21,44	22,85	PUSH-BACK
	23	B	27,44 x 25,85	21,44	22,85	PUSH-BACK
	24	B	24,00 x 25,85	18,00	22,85 (20,00 per HELI)	PUSH-BACK
	25	B	24,00 x 25,85	18,00	22,85 (20,00 per HELI)	PUSH-BACK
	26	Helicopters only			20,00	PUSH-BACK
	27	Helicopters only			20,00	PUSH-BACK

Tabella 14.1

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

**14.8 COMPITI E RESPONSABILITA’**

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

Il servizio è fornito in coordinamento tra ENAV e Gesac tramite la Sala Operativa AFIU e l’Ufficio Apron Control/Control Room Gesac.

**14.8.1 ENAV AFIU**

ENAV AFIU - assicura:

- l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali;
- la fornitura di informazioni per assistere gli equipaggi di condotta nel prevenire collisioni tra aeromobili in rullaggio;
- la comunicazione a Gesac, della sequenza degli aeromobili in arrivo e del relativo orario stimato qualora difformi da quanto comunicato tramite sistema AOIS;
- su richiesta, la comunicazione a Gesac della pianificazione del flusso di partenze l’orario di decollo degli aeromobili qualora difforme da quanto comunicato tramite sistema AOIS;
- la trasmissione delle autorizzazioni alla messa in moto, ove previsto, e dell’approvazione del push-back (nei casi in cui sia necessario);
- la tempestiva comunicazione a Gesac S.p.A. di eventuali dirottamenti (incluse le relative motivazioni, se conosciute, e le informazioni connesse agli aeromobili interessati);
- la comunicazione agli aeromobili in arrivo dell’identificazione della piazzola assegnata da Gesac;
- la comunicazione agli aeromobili delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali fornite da Gesac;
- la registrazione dei dati telefonici e radio di propria competenza e la loro conservazione per un periodo non inferiore a 30 giorni, fatta salva l’applicazione delle disposizioni del D.Lgs. n. 196/2003.

**14.8.2 GESAC**

GESAC S.p.A. assicura:

- l’ordinato movimento del personale e dei mezzi sui piazzali al fine di non interferire con l’attività di movimentazione degli aeromobili;
- la verifica del rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali, ivi compresi gli Handlers;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- l’assegnazione delle piazzole di sosta per gli aeromobili in arrivo, la comunicazione ad ENAV dei relativi dati, tramite i mezzi concordati disponibili, e di ogni eventuale successiva variazione agli stessi;
  - che le piazzole assegnate agli aeromobili in arrivo risultino libere e pronte a ricevere l’aeromobile che vi è destinato;
  - l’indicazione delle piazzole degli aeromobili in partenza e la comunicazione ad ENAV dei relativi dati, tramite i mezzi concordati disponibili di cui al par. 14.11, e di ogni eventuale successiva variazione agli stessi;
  - la conferma di “aeromobile READY”, così come definito, e la tempestiva comunicazione della relativa informazione ad ENAV, con i mezzi concordati disponibili;
  - la tempestiva comunicazione della informazione di “aeromobile BLOCCATO”, così come definita, ad ENAV, con i mezzi concordati disponibili;
  - il servizio di *follow-me* in accordo alle procedure approvate;
  - il servizio di *marshalling* in accordo alle procedure approvate;
  - la gestione delle piazzole;
  - Il preventivo e tempestivo coordinamento con ENAV per la movimentazione degli aeromobili trainati;
  - Il preventivo coordinamento con ENAV di attività/lavori previste sui piazzali che potrebbero interferire con le normali operazioni degli aeromobili;
  - la fornitura ad ENAV delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali (fermi restando gli obblighi di informazione/notifica all’AIS - Aeronautical Information Service);
- Nota. Le informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali devono includere: lavori di costruzione o manutenzione; tratti accidentati o sconnessi (segnalati o meno); presenza di neve, neve fondente o ghiaccio, presenza di acqua, presenza di banchi o cumuli di neve, altri pericoli temporanei, inclusi aeromobili parcheggiati che effettuano prova motore, uccelli a terra o in volo e altri animali; ogni altra informazione pertinente.*
- La registrazione dei dati di propria competenza, ivi compresi i dati video disponibili, e la loro conservazione per un periodo non inferiore a 30 giorni, fatta salva l’applicazione delle disposizioni del D.Lgs 30 giugno 2003, n.196 in quanto compatibili.

Per quanto non espressamente riportato in questo documento, anche riguardo ai rapporti tra GESAC S.p.A. e gli Handler, si rimanda a quanto previsto nel Regolamento di Scalo e nelle altre sezioni del Manuale di Aeroporto.

## 14.9 Trasferimento della gestione degli aeromobili

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

### Aeromobili in arrivo

La gestione dell’aeromobile da parte di ENAV termina al momento della ricezione della comunicazione di aeromobile BLOCCATO e passa contestualmente a GESAC.

### Aeromobili in partenza

La gestione dell’aeromobile è assunta da ENAV dal momento della ricezione della comunicazione di aeromobile READY da parte dell’Ufficio Apron Control/Control Room.

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

## 14.10 MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI, UOMINI E MEZZI SUI PIAZZALI

Presupposto fondamentale per l’esercizio delle funzioni previste dalla presente sezione è la corretta predisposizione di tutto quanto previsto dalla regolamentazione vigente riguardo all’approntamento della segnaletica orizzontale e verticale sul piazzale. La movimentazione sui piazzali degli aeromobili, dei mezzi e del personale, nel rispetto della segnaletica, deve essere prioritariamente effettuata sotto la responsabilità dei diretti interessati, in ottemperanza alle norme generali, ed alle procedure aeroportuali contenute nel Manuale di Aeroporto.

La regolamentazione EASA stabilisce il principio che, sull’area di manovra di aeroporti controllati, agli aeromobili in rullaggio, ma anche a quelli in atterraggio o in decollo, deve essere data la precedenza rispetto ai veicoli ed ai pedoni, ad eccezione dei veicoli di emergenza che stanno procedendo a prestare assistenza ad un aeromobile in pericolo, ai quali deve essere data priorità su tutto l’altro traffico in movimento al suolo.

GESAC ed ENAV condividono la necessità di adottare tale principio su tutta l’area di movimento, in maniera tale che lo stesso possa trovare applicazione anche sui piazzali, ovvero in aree in cui la responsabilità della compatibilizzazione delle diverse operazioni non è esercitata dall’ente ATS ma dagli operatori stessi.

### 14.10.1 Movimentazione uomini e mezzi

L’ordinata movimentazione di veicoli, mezzi e persone è assicurata dalla segnaletica orizzontale, verticale e luminosa conforme alla normativa di riferimento vigente. Le regole di circolazione sulle aree aeroportuali e in particolare sui piazzali sono trattate nel Manuale A.S.D.O.C (*Airside Safety Driving Operations Code*) e alla sez.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

16 del Manuale di Aeroporto. Il Manuale A.S.D.O.C. rappresenta il primario strumento didattico in ambito formativo ai fini dell’ottenimento della patente aeroportuale (*Airside Driving Permit*).

I conducenti dei veicoli autorizzati ad operare nell’area di movimento devono:

- seguire le prescrizioni della segnaletica orizzontale e verticale, ovvero seguire con scrupolosità i percorsi e i sensi di marcia indicati dalla segnaletica;
- seguire le prescrizioni obbligatorie dei segnali luminosi;
- seguire ogni altra prescrizione applicabile alla circolazione dei veicoli nell’area di movimento.

I conducenti dei veicoli che necessitano di operare in Area di Manovra devono essere autorizzati a percorrere tale infrastruttura; i veicoli devono essere equipaggiati con radio ricetrasmittente UHF sulla frequenza 440.450 (TWR). Inoltre, devono:

- essere in possesso di un identificativo (call sign) precedentemente trasmesso da GESAC ad ENAV;
- stabilire una soddisfacente comunicazione radio a due vie con la Torre di Controllo prima di entrare nell’area di manovra;
- seguire le istruzioni impartite dalla Torre di Controllo;
- rimanere in ascolto radio continuo per tutto il perdurare delle operazioni in Area di Manovra.

L’Airfield Operations conduce un’attività di pattugliamento dei piazzali e, più in generale, dell’Area di Movimento, al fine di prevenire e/o segnalare ad ENAC comportamenti omissivi rispetto a quanto previsto dalle procedure in vigore.

### **14.10.2 Movimentazione aeromobili**

Tutte le comunicazioni della TWR, emesse a supporto dell’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali, incluse l’approvazione del *push-back* e le istruzioni a dare la precedenza, sono esclusivamente finalizzate all’ordinato movimento degli stessi, ovvero alla movimentazione degli aeromobili nel rispetto della pianificata sequenza di arrivi e di partenze, che si concretizza nell’attribuzione di precedenza al fine di realizzare l’ottimale flusso di traffico. Dette comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o ostruzioni di qualsiasi genere, la cui responsabilità è di pertinenza dell’equipaggio di condotta.

Gesac garantisce che lo stand assegnato sia adeguato alle caratteristiche dell’aeromobile che deve occuparlo.

ENAV fornisce le informazioni per il rullaggio da e per lo stand assegnato. Al fine di garantire una movimentazione ordinata ed efficiente del traffico, Gesac assicura:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- ✓ per quanto possibile, l’assegnazione degli stands tenendo conto dell’EOBT e di tutti gli altri fattori che intervengono sugli orari di programmazione dei voli al fine di evitare eventuali manovre contemporanee in presenza di limitazioni;
- ✓ di non comunicare ad ENAV lo status di “Aeromobile READY” in presenza di limitazioni sull’utilizzo dell’area di movimento lungo il percorso che si prevede debba essere interessato dall’aeromobile;

**14.10.3 Interagenze degli aeromobili sugli Apron**

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

Al fine di limitare gli effetti dovuti alle interagenze tra contemporanee operazioni di *push-back* e assicurare, di conseguenza, una movimentazione ordinata ed efficiente del traffico, GESAC:

- per quanto possibile, assegnerà gli *stands* tenendo conto degli orari schedulati (STA/STD) e di tutti gli altri fattori che intervengono sugli orari di programmazione dei voli al fine di evitare eventuali limitazioni alla contemporaneità delle manovre;

In caso di situazioni di visibilità ridotta, il contenuto dei paragrafi seguenti rimane valido e si applicano anche le procedure integrative previste per la gestione degli aeromobili in tali condizioni (AWO).

**14.10.4 Operazioni di rullaggio****14.10.4.1 Le operazioni di rullaggio da e per Apron EST**

La movimentazione degli aeromobili su Apron EST è assicurata senza restrizioni ad aeromobili fino a codice ICAO “C” (*max span* <36 m).

Aeromobili in atterraggio libereranno la pista dalla RET F o dalla TWY E per proseguire secondo i marking e le indicazioni ricevute dalla TWR verso lo stand assegnato, rullando in senso antiorario (procedura standard).

Per esigenze operative, ENAV ha la facoltà di far rullare gli aeromobili in senso orario (procedura alternativa).

L’ingresso alle piazzole avviene con Marshaller in vista, seguendo i rispettivi lead-in per l’ingresso agli stand, contrassegnati da apposita numerazione identificativa.

L’uscita dalle piazzole, in coordinamento con la torre, è effettuata, a seconda dello stand impiegato, in self-manoeuvring o in push-back posizionando l’aeromobile sulla Apron Twy G con prua in direzione nord-est. L’eventuale necessità di posizionamento con prua sud-ovest deve essere oggetto di coordinamento preventivo tra torre e Apron Control.

L’aeromobile effettua il suo ingresso in pista attraverso la TWY E.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Non sono consentite operazioni di push-back contemporanee.

Non è consentita l’uscita in self manouvering dagli stand 201 e 203 durante l’effettuazione di operazioni di push-back.

Non è consentito l’ingresso di aeromobili in arrivo sulla apron taxiway G durante le operazioni di push-back.

**14.10.4.2 Operazioni di ingresso/uscita dalle piazzole**APRON EST

L’ingresso alle piazzole avviene con *Marshaller* in vista, seguendo i rispettivi *lead-in* per l’ingresso agli *stand*, contrassegnati da apposita numerazione.

L’uscita dalle piazzole, a seconda dello *stand* impiegato, è effettuata in *self-manoeuvring* o in *push-back* dalle aree di piazzale direttamente sulle *Apron Twy*, in coordinamento con la TWR.

**14.10.4.3 Operazioni di push-back**

Le operazioni di *push-back* sono condotte sotto la responsabilità esclusiva del pilota e degli operatori di *Handling*; la TWR, ai fini dell’ordinato movimento, fornirà opportune istruzioni ed informazioni in relazione al traffico conosciuto e/o in vista.

L’*handler* preposto alle operazioni di *push-back*, a seguito di approvazione delle operazioni emessa dalla TWR al Pilota e la successiva comunicazione ricevuta da quest’ultimo, diventa il soggetto responsabile della sicurezza delle operazioni di movimentazione.

L’*handler* deve assicurarsi che:

- l’area interessata dalla manovra di *push-back* sia adeguatamente sgombra, oltre che da personale, ostacoli e veicoli, anche da altri aeromobili, prima e durante la movimentazione; e,
- a porre attenzione ad eventuali fenomeni di *jet blast* causato dagli aeromobili in manovra.

Con riferimento al *layout* dell’area di movimento, la manovra di *push-back* inizia dagli *stand* del piazzale e termina sulla *Apron Twy* corrispondente. Pertanto, l’approvazione delle operazioni di *push-back* è emessa dalla TWR e la conseguente autorizzazione sarà comunicata dal pilota all’operatore di terra.

Ultimate le operazioni di sgancio sull’asse della via di rullaggio e di coordinamento con l’equipaggio dell’aeromobile, il personale e i mezzi interessati all’operazione di *push-back* si portano sul piazzale per la sosta degli aeromobili, al di fuori della via di rullaggio.

A questo punto, l’agente di rampa, verificato che uomini e mezzi siano portati tutti al di fuori della via di rullaggio, invia all’equipaggio il segnale di “*all clear*”.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

**14.10.4.3.1 Modalità operativa**APRON EST:

- le operazioni di *push-back* sulla APN TWY saranno effettuate, di norma ed a meno di diverse istruzioni ricevute da TWR, rilasciando l’aeromobile con prua Ovest o Sud/Ovest;

APRON OVEST:

- le operazioni di *push-back* sulla APN TWY saranno effettuate di norma ed a meno di diverse istruzioni ricevute da TWR, rilasciando l’aeromobile con prua Ovest - Sud/Ovest.

**14.10.4.3.2 Simultaneità delle operazioni di *push-back***

Non sono consentite operazioni simultanee di *push-back*.

**14.10.5 Movimentazione sull’Apron di persone e veicoli**

Tutte le norme di sicurezza e di comportamento, i divieti e le norme di guida vigenti da rispettare nell’area *Airside*, con particolare riferimento all’area di movimento, sono disciplinate alla sezione 16 nel Manuale di Aeroporto e nel Regolamento di Scalo.

Ferme restando le previsioni dei Regolamenti in materia, sono richiamate, di seguito, le regole chiave della sicurezza relativamente alle precedenze tra aeromobili e veicoli:

- ✓ I veicoli di emergenza che procedono per assistere un aeromobile in pericolo devono avere la precedenza su tutto l’altro traffico di superficie;
- ✓ in ogni caso un veicolo che opera sull’apron dovrà dare la precedenza a:
  - o un veicolo impegnato in un’emergenza;
  - o un a/m in rullaggio, in procinto di rullare (luci anticollisione accese) in *push-back* o *trainato*;
  - o *Follow-me car* con a/m al seguito.

**14.11 STRUMENTI TECNICI DI SUPPORTO**

Sono di seguito indicati gli strumenti tecnologici funzionali all’applicazione della procedura di cui alla presente sezione.

- A. Frequenze radio VHF 119.175Mhz (TWR) per le comunicazioni T/B/T attestata presso la sala operativa TWR, registrate a cura dell’ENAV;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- B. Apparati ricetrasmittenti, presso Apron Control/Control Room e la sala operativa TWR, sulla frequenza radio UHF 440.450 Mhz per le comunicazioni tra la sala operativa TWR e i mezzi a terra, registrata a cura dell’ENAV;
- C. Frequenza radio VHF per le comunicazioni tra Apron Control/Control Room e gli aeromobili,
- D. Telecamere per monitorare i parcheggi degli aeromobili con relativi display e centraline di comando situate presso Apron Control/Control Room
- E. Sistema di registrazione della linea telefonica;
- F. Telefoni TWR: +39 0828 5474013 (registrato) e +39 0828-5474011 (non registrato);
- G. Ove necessario, messaggistica ATIS, informativa NOTAM, pubblicazione AIP.

La manutenzione e la garanzia di disponibilità dei sistemi restano in capo all’Ente proprietario dei sistemi stessi. Al fine di consentire la completa attuazione della Lettera di Operazioni, Gesac e ENAV concordano sulla necessità di perseguire l’obiettivo comune di migliorare e adeguare costantemente lo scambio dati sviluppando idonei processi integrativi.

**14.11.1 LINEE TELEFONICHE DIRETTE**

Le linee telefoniche dirette sono utilizzate per i coordinamenti necessari in caso di malfunzionamento degli apparati radio.

**14.12 PROCEDURE OPERATIVE PER GLI AEROMOBILI**

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

- saranno applicate anche in caso di avaria parziale dei sistemi di comunicazione;
- prevedono l’utilizzo di mezzi di comunicazione e scambio dati (si veda il precedente paragrafo “Strumenti tecnici di supporto”).

Durante le operazioni di *push-back*, sarà compito del personale che sta effettuando la manovra adottare tutte le precauzioni affinché l’aeromobile non interferisca con altri aeromobili o ostacoli/mezzi presenti sull’apron, quale che sia l’istruzione/informazione fornita dalla TWR.

- se non diversamente specificato, la piazzola assume lo status di piazzola “assegnata” quando l’a/m atterra;
- TWR comunica al pilota le modalità di movimentazione verso lo stand assegnato. Il rullaggio si deve arrestare secondo le indicazioni del Marshaller. A rullaggio concluso, la piazzola assume lo status di “occupata”;

### 14.12.1 Aeromobile in arrivo

- ✓ Non appena disponibile, l’AFIU fornisce via radio all’Ufficio Apron Control la sequenza di arrivo e/o l’orario stimato di atterraggio dei voli se non già disponibile tramite sistema AOIS;
- ✓ alla comunicazione dello stimato di arrivo l’Ufficio Apron Control indica all’AFIU lo stand assegnato;
- ✓ l’AFIU comunica al pilota di ciascun aeromobile lo stand assegnato;
- ✓ l’Arifield Operations, nel presupposto che tutti i mezzi e le persone si muovano secondo le prescrizioni del Regolamento di Scalo, verifica che l’area (ERA/ASA) dello stand assegnato siano libere da ostacoli prima che l’aeromobile vi acceda; nel caso in cui lo stand non risultasse agibile, informa tempestivamente l’AFIU via radio, fornendo, se disponibile, un altro stand o istruzioni alternative; assicura, nel contempo, che i veicoli ed il personale di rampa, ad eccezione di quello addetto alle operazioni di marshalling, interessino l’area della piazzola di sosta solo dopo che l’aereo ha raggiunto quest’ultima e si trova in stato di blocco così come definito.
- ✓ L’Ufficio Apron Control, ricevuta e verificata la comunicazione da parte dell’Handler e previa verifica visiva, comunica tempestivamente all’AFIU la condizione di “aeromobile BLOCCATO”. Da tale momento la gestione dell’aeromobile passa da ENAV a Gesac

### 14.12.2 Aeromobile in partenza

- ✓ Gesac, nel presupposto che tutti i mezzi e le persone si muovano secondo le prescrizioni del Regolamento di Scalo, ricevuta e verificata la comunicazione da parte dell’Handler della condizione prevista, comunica all’AFIU la condizione di “aeromobile READY” e lo stand in cui l’aeromobile è parcheggiato.

*(nominativo di chiamata dell’aeromobile) **READY***

Da tale momento la gestione dell’aeromobile, passa da Gesac a ENAV;

- ✓ qualora un aeromobile in status “READY”, debba essere nuovamente convertito allo status di “aeromobile BLOCCATO”, l’Ufficio Apron Control lo comunica tempestivamente all’AFIU;
- ✓ su richiesta dell’equipaggio di condotta, l’AFIU trasmette l’autorizzazione alla messa in moto ATC solo dopo la comunicazione di READY;
- ✓ alla richiesta di rullaggio e/o push-back, l’AFIU fornisce le informazioni disponibili necessarie per la manovra, compreso il rilancio di informazioni di ritardo per esigenze ATC e/o ATFCM;
- ✓ In caso di push-back, questo deve iniziare non appena l’equipaggio di condotta comunica all’operatore ground dell’Handler l’approvazione della manovra. A prescindere dalle informazioni fornite dall’AFIU all’equipaggio di condotta, durante le operazioni di push-back è compito degli operatori dell’Handler, che stanno effettuando la manovra, adottare tutte le precauzioni affinché l’aeromobile sottoposto a traino e/o push-back/ non collida con altri aeromobili od ostacoli/mezzi presenti sull’APRON. Quando viene riscontrata un’anomalia,

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

l’operatore dell’Handler interrompe immediatamente la manovra ed avverte l’AFIU, tramite l’equipaggio di condotta, in attesa delle opportune verifiche necessarie per riprendere la movimentazione. Tali verifiche devono svolgersi in coordinamento con il personale Airfield Operations di Gesac;

- ✓ qualora un aeromobile che abbia già iniziato il rullaggio comunichi la necessità di rientrare allo stand, l’AFIU richiede via radio all’Ufficio Apron Control il nuovo stand da assegnare;
- ✓ quando l’equipaggio di un aeromobile pronto a muovere comunica all’AFIU la necessità di permanere sullo stand, o quando non sia in grado di iniziare il rullaggio entro 15 minuti dalla comunicazione di aeromobile READY, l’ente ATS informa l’Ufficio Apron Control.

**14.12.3 Casi particolari**

Qualora per un volo richiedente l’autorizzazione alla partenza, TWR non abbia ancora ricevuto la comunicazione di “ready”, comunicherà al pilota di contattare il proprio Handler al fine di effettuare i necessari coordinamenti preventivi alla partenza.

**14.12.4 PROCEDURE PER GLI ELICOTTERI**

La movimentazione elicotteri sull’APRON EST è vietata tranne per casi eccezionali che saranno di volta in volta autorizzati da GESAC:

La movimentazione elicotteri è consentita sull’ APRON OVEST.

ENAV instruirà gli elicotteri in accordo alla piazzola assegnata come di seguito indicato:

- ELICOTTERI ARRIVO:
  - ✓ Piazzola assegnata su APRON OVEST : *push-back*;
- ELICOTTERI IN PARTENZA
  - ✓ Piazzola assegnata su APRON OVEST: *push-back*.

**14.12.5 DE-ICING/DE-SNOWING AEROMOBILI**

Sull’aeroporto di Salerno - Pontecagnano, in considerazione delle prevalenti condizioni meteo, non è previsto il servizio *de-icing* o *de-snowing*.

**14.12.6 PROVA MOTORI E MESSA IN MOTO AL PARCHEGGIO**

Le attività di prova e messa in moto a parcheggio avvengono come di seguito specificato.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

**14.12.6.1 Messa in moto a Parcheggio**

Qualora sia necessario un’attività di *Engine Test* a parcheggio, la stessa può essere effettuata esclusivamente all’Idle Power, previa autorizzazione dell’Airfield Operations e previa verifica delle seguenti condizioni e requisiti minimi:

- Il test non deve superare i 5 minuti;
- Lo *Stand* deve essere libero da uomini e mezzi ad eccezione di quelli strettamente connessi alle operazioni;
- Viabilità retro-stand sia stata interdetta al traffico veicolare.

Qualora sia necessaria la messa in moto a parcheggio ai fini del condizionamento dell’aeromobile, con APU non funzionante, la stessa può essere autorizzata, previo il soddisfacimento delle condizioni e requisiti minimi di cui sopra.

**14.12.7 PROCEDURA PER GLI AEROMOBILI AL TRAINO**

Tutte le operazioni di traino sono subordinate alla preventiva approvazione da parte di Apron Control/Control Room che avrà cura di inoltrare le specifiche di tale approvazione alla TWR, a seguito di coordinamento con il personale Airfield Operations. Successivamente la TWR autorizzerà l’operazione in accordo alla movimentazione in atto, tenendo in considerazione che, di norma, la movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

Per spostamenti di aeromobili a traino da uno stand ad un altro, l’Airfield Operations procederà alla scorta garantendo il coordinamento con la TWR e nello stesso tempo istruendo l’operatore del push-back in merito al tragitto da seguire e ad eventuali variazioni in funzione delle esigenze. Per tutta la durata della manovra, va mantenuto il continuo contatto radio bilaterale TWR – Airfield Operations.

**14.12.8 PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE****14.12.8.1 Procedura per l’impiego del *follow-me* sui piazzali**

Il servizio di *Follow-me* viene effettuato dall’Airfield Operations mediante l’utilizzo di veicoli-guida equipaggiati con pannello luminoso a messaggi variabili ed è svolto da personale specificatamente qualificato.

Il compito prioritario del *Follow-me* è quello di assistere la movimentazione degli aeromobili sui piazzali (Apron) da/per la pista di volo, operando esclusivamente in coordinamento e in accordo alle istruzioni della TWR.

Il servizio *Follow-me* è reso per le seguenti operazioni:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- a) guida degli aeromobili sui piazzali (*Apron*) e sull’Area di Movimento per scarsa familiarità del pilota con l’infrastruttura aeroportuale, su richiesta Handler/Vettore/Pilota;
- b) su richiesta della TWR a fronte di manovre errate compiute dagli aeromobili, situazioni di conflitto relative alla circolazione degli aeromobili, oppure quando ritenuto opportuno per motivi di *safety*;
- c) guida degli aeromobili in Area di Movimento in presenza di specifiche limitazioni (es. lavori in corso) o di scarse condizioni di visibilità.

Nota: Il servizio *Follow-me* può essere richiesto anche per operazioni pianificate, dall’Handler/Vettore via telefono 0828-354305 (Apron Control/Control Room – telefono registrato) almeno 10 minuti prima delle ETA/ETD.

**14.12.8.2 Servizio di *marshalling***

Il servizio di *marshalling* è assicurato, per tutti gli aeromobili in arrivo e in partenza, dagli Handler contrattualizzati ovvero dagli operatori *Follow-me* GeSAC, nei casi di messa in sicurezza dell’aeromobile per operatore mancante su piazzola.

[Per gli aeromobili di codice C appartenenti alle famiglie B737 e A319/320/321 e allocati agli stand nose-in \(da 102 a 107\) è richiesto, a cura dell’Handler di riferimento, il blocco della viabilità fronte stand durante l’attività di \*marshalling\* con l’impiego dei PIG’s in dotazione agli stand.](#)

**14.13 COORDINAMENTI PER LAVORI IN APRON/AREA DI MANOVRA**

Tutti gli interventi inerenti lavori di manutenzione ordinaria, straordinaria o realizzazioni ex-novo che comportino la temporanea chiusura/limitazione di pista, percorsi di rullaggio in Area di Manovra e piazzali aeromobili, devono essere coordinati da GESAC e ENAV ai fini dell’analisi sull’impatto operativo e relative azioni di mitigazione che consentano il prosieguo delle operazioni aeroportuali ed in accordo a quanto disciplinato nella procedura “*change management*” contenuta nella sezione 2\_Parte B del Manuale di Aeroporto.

Le attività impreviste ed imprevedibili verranno gestite in coordinamento tra GESAC ed ENAV in base ad accordi di natura tattica, in aderenza a quanto previsto dalla vigente normativa.

**14.14 PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA**

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

- il Regolamento di Scalo;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- Manuale di Aeroporto;
- IPI - Istruzioni Permanenti Interne di ENAV;
- “AWO” lettera di operazioni per la gestione delle operazioni in condizione di visibilità ridotta, sottoscritta tra ENAV e GESAC in vigore.

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

**14.15 PROCEDURE DI CONTINGENCY**

**14.15.1 Procedura fonetico-manuale**

Il coordinamento tra la TWR e Apron Control/Control Room avviene utilizzando l’apparato radio (freq. 440.450 registrata).

In particolare:

TWR:

- deve notificare ad AMO quanto prima, i dati di:
  - nominativo dell’aeromobile;
  - tipo di aeromobile.
- Deve fornire la sequenza degli aeromobili in arrivo entro 10 min. dall’ETA (*Estimated Time of Arrival*);

Apron Control/Control Room:

- deve assegnare le piazzole agli aeromobili successivamente alla ricezione della sequenza degli arrivi;
- lo status di aeromobile “bloccato” e di aeromobile “Ready”.

**14.15.2 Avaria apparati radio**

In caso di indisponibilità degli apparati radio e comunque al verificarsi di situazioni in cui, sia necessaria una rapida comunicazione tra Apron Control/Control Room e la sala operativa TWR, deve considerarsi preferenziale l’impiego della linea telefonica registrata.

ENAV – SALERNO TWR	
Sala Operativa	+39 0828-5474013 (linea registrata) + 0828-851521 (linea registrata back-up)
Sala Operativa (riserva)	+39 0828-5474011 (linea non registrata)

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

GESAC S.p.A.	
Sala Operativa Apron Control/Control Room	+39 0828-354302 (linea registrata)
Sala Operativa Apron Control/Control Room (riserva)	+39 0828-354305 (linea non registrata)

**14.15.3 Indisponibilità di porzioni dei piazzali**

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

**14.15.4 Avaria dell’automezzo sui piazzali**

Di seguito le azioni da mettere in atto in caso di problemi o avaria dell'automezzo sui piazzali:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati dalla TWR o dagli aeromobili;
- comunicare alla TWR posizione e problema usando la radio (frequenza UHF 440.450 MHz) o chiamando il +39 0828-5474013 (comunicazione registrata);
- comunicare al personale Airfield Operation in turno GESAC posizione e problema chiamando il +39 0828-354305.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30.05.2024	Accordo GESAC-ENAV	Ordinato movimento, mezzi e persone sui piazzali	All.to 6
ENAV	30.05.2024	Accordo GESAC-ENAV	All Weather Operation – AWO	
RdS	Lug '24	Regolamento di Scalo	Gestione operazioni su Apron	Cap. 6

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 15 - GESTIONE DELLA SAFETY SUL PIAZZALE

15.1 PREVENZIONE E PROTEZIONE DAL *JET BLAST* E *DOWNWASH*

## 15.1.1 JET BLAST

I gas di scarico di un motore di un aeromobile a reazione, potendo raggiungere velocità superiore ai 50 Km/h costituiscono un pericolo a persone e/o cose in relazione sia alla loro velocità che per le alte temperature che si possono raggiungere. Tali effetti (*Jet Blast*) dipendono dal tipo di motore e dal livello di potenza utilizzata dagli aeromobili nelle fasi di spinta. Inoltre, la velocità del flusso di scarico può essere altresì influenzata da particolari condizioni meteorologiche, come ad esempio la presenza del vento che si combina con il flusso dell'area dei motori.

Generalmente si considerano tre livelli di spinta dei motori:

*Breakaway thrust* = spinta di messa in movimento

*Idle thrust* = spinta minima

*Take off thrust* = spinta di decollo

Il primo livello è utilizzato dall'aeromobile per l'inizio delle fasi di rullaggio, il secondo per l'operazione di rullaggio verso la pista, il terzo livello per il decollo.

Parimenti all'effetto di *Jet Blast*, è ugualmente molto pericoloso l'effetto di ingestione dei motori definito *Engine intake*.

Le procedure di *push back*, allineamento sulla *apron taxiway* e relativa partenza, consentono operazioni simultanee tenendo in considerazione la distanza minima necessaria per una movimentazione in "*break away thrust*". Qualora quest'ultima non fosse ritenuta sufficiente a performare una adeguata spinta, il Pilota deve darne comunicazione alla TWR che provvederà a limitare operazioni di movimentazione aeromobili simultanee se previste.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**15.1.2 DOWNWASH**

Il *Downwash* del rotore è un fenomeno che si verifica durante il volo in elicottero in prossimità di una superficie di terra i cui effetti hanno il potenziale per causare danni significativi ad altri aeromobili, veicoli e oggetti vicini, così come alle persone.

**15.1.3 MISURE DI MITIGAZIONE**

In ambedue i casi la mitigazione consiste nell'effettuare operazioni su percorsi definiti limitando la movimentazione ai margini dei piazzali aeromobili. La configurazione degli stand assicurano le *clearance* necessarie per prevenire i fenomeni di *Jet Blast e Downwash*.

Per entrambi i rischi vanno adottate le seguenti misure generali di mitigazione oltre a quelle specificatamente previste per i singoli fenomeni come meglio riportato:

- obbligo di evitare di impegnare, per gli aeromobili, le aree antistanti e retrostanti i motori quando gli stessi sono accesi e, per gli elicotteri, l'area appositamente delimitata all'interno degli stand dedicati alle operazioni, secondo quanto riportato dalla normativa EASA CS HPT-DSN;
- in considerazione della presenza di una viabilità veicolare retrostand, è richiesto in adempimento alla procedura di push back, di non impegnare la veicolare durante le fasi di *push-back* sugli stand *nose in*;
- rispetto delle aree di servizio sugli stand e relativa segnaletica da parte degli operatori;
- adottare tutte le precauzioni al fine di prevenire il rischio FOD causato da oggetti portati dal getto del motore.

**15.2 MISURE DI SAFETY DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO  
CARBURANTE AGLI AEROMOBILI**

In questo paragrafo sono disciplinate le modalità operative da attuarsi durante le operazioni di rifornimento carburanti agli aeromobili che avvengono sui piazzali aeromobili dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano.

La responsabilità di assicurare la corretta applicazione della presente procedura è del Responsabile dei Servizi Operativi.

**15.2.1 DISPOSIZIONI GENERALI**

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

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili devono essere eseguite dall'*Handler* Rifornitore sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo che garantisce la supervisione di tali attività mediante la presenza di proprio personale di seguito individuato quale "Responsabile del Rifornimento", a tal fine adeguatamente formato.

Il rifornimento carburante agli aeromobili deve essere effettuato nel rispetto delle disposizioni e delle norme specifiche prescritte dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco di cui al DM 30 Giugno 2011.

Durante le operazioni di rifornimento devono essere predisposte ed attuate, a cura dell'Operatore Aereo/*Handler* Rifornitore e comunque da tutti i soggetti interessati, ciascuno per la propria responsabilità e per quanto di competenza, tutte le misure di sicurezza sia esse di prevenzione (misure attive e passive) che di protezione incendi, come previsto dalla presente procedura, dalle proprie/specifiche procedure nonché dalle normative vigenti in materia.

Ciascuna organizzazione è tenuta ad osservare le ordinanze e le disposizioni aeroportuali in tema di svolgimento delle operazioni in sicurezza nell'area movimento.

Ai fini dell'accesso e della circolazione dei mezzi sul piazzale si applicano tutte le disposizioni vigenti sullo Scalo.

Ciascuna organizzazione (Operatore Aereo, *Handler* Rifornitore, *Handler* incaricato dei servizi a terra), deve elaborare ed attuare specifiche procedure, in linea con la presente e con le disposizioni normative nazionali/internazionali vigenti, al fine di assicurare un efficace coordinamento operativo in tema di sicurezza e di prevenzione incendi.

L'Operatore Aereo deve:

- essere in possesso di procedure elaborate in conformità alle previsioni – EU-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking on board or disembarking e approvate dall'autorità aeronautica di competenza;
- individuare formalmente il Responsabile del Rifornimento.

L'*Handler* Rifornitore deve:

- essere in possesso di certificazione rilasciata dall'ENAC secondo i propri regolamenti che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza, fornendone evidenza al Responsabile dei servizi Operativi Gesac.
- eseguire le attività di rifornimento secondo quanto prescritto dalle procedure del proprio Manuale Operativo e dal *Ground Operation Manual* del Vettore assistito, con mezzi idonei e personale qualificato

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

e certificato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ai sensi delle normative in materia i.e. D.M. 30 giugno 2011.

Il Responsabile del Rifornimento deve:

- assolvere alle necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento, nonché il contatto con il personale dell'Operatore Aereo anche al fine di attivare le procedure di emergenza previste ed applicabili;

Ciascun operatore aeroportuale coinvolto nelle operazioni di rifornimento carburante ad aeromobili è responsabile ed assicura la costante e continua formazione del proprio personale relativamente alla normativa ed alle procedure aeroportuali che regolano le attività di rifornimento carburante.

**15.2.2 SAFETY NET**

Le operazioni di rifornimento carburante sono operazioni complesse che vengono condotte in un'area (piazza aeromobile) anche in contemporanea con altre attività relative alle operazioni di assistenza a terra agli aeromobili svolte da altri soggetti (*handler*).

I soggetti che, a vario titolo, contribuiscono a determinare gli obiettivi di sicurezza legati alle operazioni di rifornimento carburante sono gli Operatori Aerei, i Prestatori di Servizi di Assistenza a Terra (*Handler*) il corpo dei VVF e il Gestore Aeroportuale.

Ai fini di una corretta effettuazione delle operazioni di rifornimento carburante, è necessario che tutte le attività che avvengono sottobordo vengano armonizzate in maniera tale da assicurare un adeguato livello di sicurezza delle stesse senza determinare, allo stesso tempo, penalizzazioni per l'attività aeroportuale.

Per una efficace realizzazione della *safety net* è opportuno e necessario che ciascun addetto coinvolto nelle attività di rifornimento carburante assicuri un costante monitoraggio e controllo reciproco della regolarità delle operazioni e di segnalazione delle eventuali anomalie ed eventi incidentali rilevate che hanno o avrebbero potuto causare rischi potenziali per la sicurezza delle operazioni devono essere prontamente e idoneamente segnalati a Gesac con le modalità previste dalla sezione del MdA – Sez. 2.2.8.1 - “Segnalazione Gestione Eventi incidentali” fermo restando gli altri obblighi di segnalazione ad essi ascrivibili.

**15.2.3 MODALITÀ OPERATIVE**

Le operazioni di rifornimento devono prevedere che intorno all'aeromobile sia determinata una 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.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I mezzi adibiti al rifornimento devono essere ubicati a distanza di sicurezza dall’estremità della semiala, parallelamente alla fusoliera, a 3 m dalla “fuel-vent” e con le motrici rivolte verso i piani di coda degli aeromobili.

Ai fini statistici e della tracciabilità degli eventi, l’*Handler* Rifornitore annota, per ciascuna operazione di rifornimento effettuata, i seguenti dati:

- ora inizio rifornimento;
- ora fine rifornimento;
- operatore aereo;
- tipo di aeromobile e registrazione;
- stand utilizzato;
- nominativo del Responsabile del Rifornimento;
- se il rifornimento è avvenuto con o senza passeggeri a bordo o durante la fase di imbarco e sbarco passeggeri.

La suddetta documentazione dovrà essere archiviata dall’*Handler* Rifornitore per almeno 1 anno e resa disponibile su richiesta al Responsabile dei Servizi Operativi Gesac.

**15.2.4 Misure di sicurezza da attuare in caso di rifornimento carburante**

Al fine di garantire un’adeguata prevenzione incendi, il Responsabile del Rifornimento deve assicurarsi che:

- a) le operazioni di rifornimento non vengano effettuate (o se già iniziate, interrotte) in presenza di:
- Avverse condizioni meteo con scariche elettriche sull’aeroporto o nelle immediate vicinanze;
  - Condizioni di surriscaldamento dei ceppi del carrello principale dell’aeromobile riscontrato anche mediante spia in *cockpit*.

Lo stesso, prima dell’inizio delle operazioni, verifica che:

- b) le porte dell’aeromobile normalmente usate per l’imbarco/sbarco passeggeri siano aperte e libere da ogni ostacolo;

Nota	Se si necessita la chiusura delle porte, per ragioni climatiche o per ogni altra particolare ragione relativa all’esercizio, le stesse non devono mai essere serrate e il personale dell’Operatore Aereo deve permanentemente prendere posto presso ognuna di esse durante le operazioni di rifornimento.
------	---

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- c) le scale ordinarie o incorporate all’aeromobile siano approntate a ciascuna delle porte normalmente utilizzate per l’imbarco/sbarco dei passeggeri. Se disponibile una sola scala, le altre porte non devono essere ostruite da attrezzature di *handling* al fine di consentire l’uso degli scivoli di evacuazione;
- d) nella zona di sicurezza non siano attuate azioni che possano produrre l’innesco dei vapori del carburante;
- e) sia attiva nel *cockpit* la frequenza VHF relativa alla “TWR” al fine di consentire pronta segnalazione di eventuali situazioni di pericolo per l’immediata attivazione delle procedure di emergenza;
- f) sia stabilita una comunicazione bidirezionale (anche visiva) T/B/T con il cockpit;
- g) sia stabilita una comunicazione visiva bidirezionale con l’Operatore al Rifornimento;
- h) sia assicurato che i prescritti presidi antincendio siano prontamente disponibili;
- i) i veicoli e le attrezzature dei servizi di assistenza a terra siano posizionati intorno all’a/m in modo tale da non consentire ostacolo per le eventuali operazioni di emergenza.

Il Responsabile del Rifornimento, anche per il tramite dell’Agente di Rampa dell’*Handler* incaricato dei servizi a terra, deve altresì assicurare che:

- a) nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo si trovi dentro la zona di sicurezza (Fig 1);

Nota	La zona di sicurezza deve essere rimarcata per punti cospicui mediante apposizione di coni a costituire una delimitazione dell’area stessa.
------	---

- b) l’accesso alla piazzola da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli e attrezzature;
- c) sia garantita la rapida evacuazione del personale dell’Operatore Aereo e dell’*Handler* a bordo dell’aeromobile in caso d’emergenza.

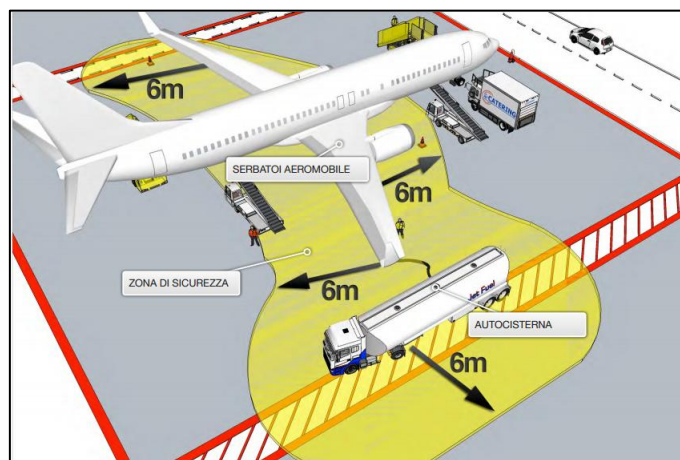


Fig. 1 – Esempio identificativo della zona di sicurezza

L'Handler rifornitore deve assicurare che:

- a) l'autobotte sia correttamente posizionata, presidiata e non sia impedito, da veicoli e attrezzature, l'eventuale rapido allontanamento dalla zona del rifornimento;
  - la parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala;
  - l'attrezzatura utilizzata per il servizio di manutenzione deve essere collocata ad una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili.
- b) la conformità dei collegamenti ivi compresi quelli elettrico e/o la messa a terra;
- c) i presidi antincendio di primo intervento, in dotazione alla piazzola, siano accessibili per pronto impiego.

Se il rifornimento di carburante è eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala, l'Handler Rifornitore deve assicurare la presenza di almeno un operatore di rifornimento certificato per ciascun punto d'attacco.

Gli Handler incaricati dei servizi a terra assicurano che:

- a) i propri veicoli e le attrezzature utilizzati nella piazzola ERA/ASA siano opportunamente schermati al fine di non produrre fiamme o scintille;
- b) il proprio personale operante nella piazzola ERA/ASA non abbia con sé accendini, fiammiferi e altre apparecchiature che, se azionate, siano in grado di produrre scintille. Parimenti, cellulari, cercapersone e altri utensili elettrici/elettronici a meno che non siano certificati ATEX;
- c) i presidi antincendio di primo intervento, in dotazione alla piazzola, siano accessibili per pronto impiego;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

d) nessun veicolo o personale transiti sotto le ali o acceda all’area di rifornimento.

GESAC quale gestore aeroportuale, assicura la dotazione, la verifica e il controllo dei presidi antincendio predisposti per le varie piazzole, costituiti da 100Kg di polvere secca e 50 Kg di schiuma.

Tutti i mezzi rifornitori operanti nella zona di sicurezza devono essere muniti di estintori in perfetta efficienza.

Resta inteso che i soggetti interessati devono adottare tutte le misure previste nelle proprie procedure operative al fine di prevenire spandimenti e/o inneschi del carburante.

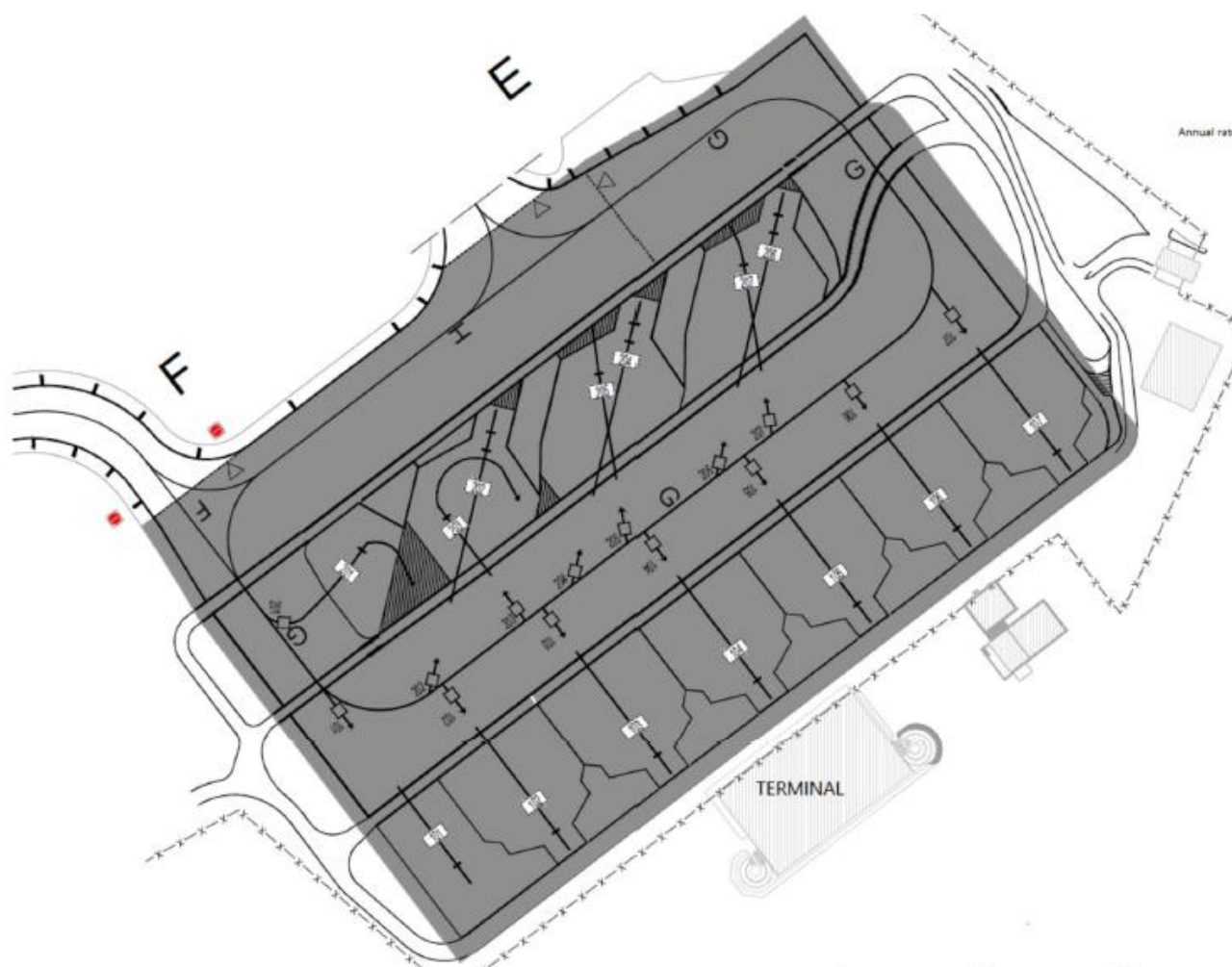
**15.2.5 Ulteriori misure precauzionali da adottare durante il rifornimento di carburante**

- a) i motori ausiliari di bordo (APU) devono essere messi in moto prima delle operazioni di rifornimento. Se un motore ausiliario viene fermato per una ragione qualsiasi durante le operazioni di rifornimento, non si deve rimetterlo in moto prima che l’operazione di rifornimento sia terminata;
- b) non bisogna collegare/scollegare dall’aeromobile generatori/convertitori (es. GPU) elettrici esterni durante le operazioni di rifornimento;
- c) le batterie dell’aeromobile non devono venire installate né rimosse, né si devono collegare, porre in funzionamento o scollegare apparati caricabatteria durante le operazioni di rifornimento;

**15.2.6 RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN  
IMBARCO/SBARCO**

Le operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco sono consentite solo ad aeromobili di Aviazione Commerciale.

In considerazione del layout del piazzale e del posizionamento dell’attuale presidio dei Vigili del Fuoco presenti sullo Scalo, al fine di un pronto intervento in caso di incendio o di proclamato pericolo, le operazioni di rifornimento di un aeromobile, con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco, possono essere svolte nei seguenti stand: 102, 103, 104, 105, 106, 107, 202, 204, 205, 206, 207.



### 15.2.6.1 Formazione del personale

Tutto il personale operante in *Apron* al fine di assicurare un efficace sistema di *Safety Net* deve essere formato ai sensi delle disposizioni normative vigenti in materia di lotta all’incendio. In particolare:

- Il personale dell’*Handler* Rifornitore deve essere certificato dai VVF secondo le previsioni del DM 30 Giugno 2011 nonché qualificato per la conduzione delle autobotti ai sensi della normativa vigente in materia di trasporto di merci pericolose;
- Il personale degli *Handler* incaricati dei servizi a terra deve conseguire la prevista formazione conforme alle specifiche “Linee guida per la predisposizione del programma del corso di formazione del personale operante in *APRON* durante il rifornimento di carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco” emanate da ENAC e dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- con nota ENAC Direzione Centrale Aeroporti prot n. 0168076 /IOP del 30/12/2011.

Tale formazione integra quella connessa agli obblighi in capo alle singole società, quali ad esempio quelli riguardanti la normativa sulla sicurezza sui luoghi di lavoro di cui Dlgs 81/08.

**15.2.6.2 Pianificazione delle attività**

Ai fini della pianificazione e assegnazione delle piazzole di sosta, l’Operatore Aereo (anche tramite il proprio *Ground Handler*), deve inoltrare preventiva richiesta di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco al Responsabile dei Servizi Operativi che valuterà la compatibilità delle procedure di Compagnia con la normativa vigente e più in particolare con le prescrizioni aggiuntive previste dal presente Manuale ai paragrafi 15.2.6.4 → 15.2.6.7.

Una volta verificate le suddette compatibilità, l’Operatore aereo (anche tramite *Ground Handler*), potrà richiedere l’applicazione della procedura:

- su base stagionale (*Summer/Winter*);

per singolo volo - con almeno due (2) ore in anticipo rispetto all’orario previsto di atterraggio (ETA), utilizzando l’apposito modulo allegato (per operazioni giornaliere), inviandolo via e-mail all’Ufficio Apron Control/Control Room all’indirizzo ops\_sa@gesac.it.

Apron Control/Control Room, ricevuta la suddetta autorizzazione dal Responsabile dei Servizi operativi, valuterà la richiesta:

- a) su base stagionale – assegna, in ambito della programmazione e per quanto possibile, i voli secondo quanto richiesto. Qualora non potesse essere assegnata una piazzola compatibile alle operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco, resta inteso che le operazioni di rifornimento dovranno avvenire in modalità senza passeggeri a bordo.
- b) per singolo volo - verifica che la piazzola precedentemente assegnata in ambito della programmazione voli, sia compatibile per tali operazioni (in alternativa può proporre una compatibile).

In caso di modifica delle informazioni preventivamente comunicate (es. diverso tipo di aeromobile, diverso orario di arrivo, ecc.), la richiesta precedentemente pervenuta è da intendersi annullata e, con le stesse modalità sopra descritte, deve essere inoltrata nuova richiesta.

**15.2.6.3 Informativa per VVF**

L’Ufficio Apron Control/Control Room invia comunicazione ai VV.F. dei voli per i quali è pianificata l’attività.

Le operazioni si intendono approvate da parte dei VVF a meno di loro esplicita comunicazione di indisponibilità in relazione a situazioni contingenti.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Il coordinamento delle operazioni così come sopra riportato non esula l’Operatore Aereo e il Responsabile del Rifornimento dalle responsabilità agli stessi attribuite dal DM 30/06/2011.

**15.2.6.4 Attività di pianificazione**

La pianificazione delle attività di rifornimento carburante con i passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco, propria dell’Apron Control/Control Room, verrà assicurata ai VVF mediante l’invio del programma voli giornaliero, su cui vengono evidenziati i voli pianificati per tali attività.

Tutte le variazioni e le ulteriori richieste – per singolo volo – che dovrebbero andarsi ad aggiungere al predetto programma, verranno comunicate mediante l’utilizzo della linea telefonica 0828-354305).

**15.2.6.5 Esecuzione delle attività**

Prima dell’avvio dell’attività di rifornimento l’Operatore Aereo, tramite il proprio Ground Handler, provvede a comunicare all’ Apron Control/Control Room l’inizio delle operazioni via telefono registrato (nr. 0828-354305).

Apron Control/Control Room, a sua volta, provvede a darne comunicazione ai VVF mediante l’utilizzo di linea telefonica registrata al fine di minimizzare i tempi di intervento a seguito di emergenze connesse alle operazioni stesse.

A questo punto, l’effettuazione del rifornimento da parte dell’*Handler* Rifornitore può avvenire se in presenza del Responsabile del rifornimento e solo dopo l’assenso del Comandante dell’aeromobile.

Al termine dell’operazione di rifornimento, l’Operatore Aereo, tramite il proprio *Ground Handler*, comunica all’ Apron Control/Control Room via telefono registrato (nr. 0828-354305), la fine dell’attività di rifornimento.

Apron Control/Control Room a sua volta, provvede a darne comunicazione ai VVF.

**15.2.6.6 Misure di sicurezza aggiuntive da adottarsi per rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco**

Per le operazioni di rifornimento carburante ad aeromobili con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, le misure precauzionali da adottarsi a bordo dell’aeromobile sono quelle previste dalla normativa operativa comunitaria ed internazionale.

L’Operatore Aereo deve, pertanto, elaborare le proprie procedure ad hoc secondo le previsioni dei Regolamenti di certificazione ad esso applicabili con le specifiche disposizioni riferite al caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco secondo la norma EU-OPS 1.305 “Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking” o equivalenti.

In particolare, le procedure dell’Operatore Aereo devono specificamente indicare:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- i compiti e la consistenza dell’equipaggio;
- le attività di bordo compatibili con le operazioni di rifornimento;
- le informazioni ai passeggeri;
- l’uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi ed uso delle cinture di sicurezza;
- l’uso delle uscite di emergenza.

L’Operatore Aereo deve inoltre garantire che sia attiva una comunicazione a due vie tra il Responsabile del rifornimento ed un membro dell’equipaggio di condotta dell’aeromobile presente a bordo.

In aggiunta a quanto richiesto per le operazioni di rifornimento, durante le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, devono essere osservate altresì le seguenti ulteriori misure di sicurezza di seguito riportate.

- a) Devono essere instaurate e mantenute, con un sistema di intercomunicazione o con altri sistemi idonei, comunicazioni bidirezionali tra il Responsabile del Rifornimento ed un membro del personale di condotta dell’aeromobile;
- b) Il personale di bordo deve:
  1. avvertire i passeggeri che saranno compiute operazioni di rifornimento carburante e che, pertanto, è vietato produrre in qualsiasi modo sorgenti di ignizione;
  2. avvertire i passeggeri ricordando loro che è vietato fumare;
  3. accendere l’illuminazione delle vie di uscita d’emergenza;
  4. assicurare che le porte normalmente usate per sbarco/imbarco dei passeggeri siano aperte o socchiuse ma non bloccate e che siano predisposte procedure specifiche per eventuali Passeggeri a Ridotta Mobilità;
  5. assicurare un sicuro percorso di fuga per ognuna delle uscite da utilizzare durante l’emergenza.
- c) Le attività di servizio, sia a terra che all’interno dell’aeromobile, devono essere svolte in modo da non ostruire le uscite;
- d) Il personale di bordo deve costantemente rimanere nell’aereo per dirigere una eventuale evacuazione secondo le procedure predisposte dall’Operatore Aereo;
- e) Nel caso si avvertisse all’interno dell’aeromobile la presenza di vapori di carburante, si devono interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento; eventuali operazioni come pure la pulizia interna dell’aeromobile eseguita a mezzo di apparecchiature elettriche devono essere interrotte fino a quando ci siano le condizioni che permettano di proseguire.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Il personale dell’operatore aereo provvede alla evacuazione dell’a/m ove necessaria, nei casi e modi previsti dalle proprie procedure.

Oltre alle disposizioni precedentemente citate devono essere osservate le seguenti ulteriori misure di sicurezza a cura del Ground Handler e dall’Operatore Aereo:

- a) preventiva verifica che sulle piazzole attigue non siano già in atto operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco; nel caso non iniziarle;
- b) assicurazione di una pronta interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio Antincendio per sopraggiunte emergenze all’interno del sedime aeroportuale;
- c) tutte le apparecchiature ed attrezzature per l’imbarco/sbarco dei passeggeri e dei bagagli debbono essere approntate prima dell’inizio delle operazioni di rifornimento;
- d) Non è consentito lo sbarco/imbarco con mezzo Bus interpista posizionato a mezz’ala; ogni mezzo/attrezzatura deve essere posizionato nei pressi della relativa scala, e cioè ad almeno 6 m di distanza dalle posizioni dei serbatoi e sfiati degli aa/mm e dalle attrezzature e veicoli (refuellers) utilizzati per il rifornimento.
- e) non è consentito il rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco dallo stesso lato dell’a/m sul quale hanno luogo tali operazioni.
- f) deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco (al gate) o sbarco (a bordo), il divieto di fumo e di utilizzo di telefoni cellulari;
- g) i passeggeri devono essere opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento; tali operazioni, comunque, non possono interessare i serbatoi lato salita/discesa passeggeri o interferire con le altre operazioni di assistenza a terra. Il percorso da seguire deve essere chiaramente indicato e il Responsabile delle operazioni di assistenza a terra deve poter sorvegliare i movimenti dei passeggeri ovvero farli scortare a piccoli gruppi nei loro movimenti da e verso l’aeromobile.

L’Handler Rifornitore deve prevedere, all’interno del proprio Manuale Operativo una procedura conforme alle disposizioni della presente procedura che disciplini le modalità dell’interruzione del servizio in caso di emergenza e le conseguenti azioni da intraprendere in coordinamento con l’Operatore Aereo.

**15.2.6.7 Passeggeri con Ridotta Mobilità**

Durante le operazioni di rifornimento le operazioni di imbarco/sbarco dei PRM potranno avvenire come di seguito specificato.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- a. Il mezzo *Ambulift* deve essere posizionato all’aeromobile - secondo le modalità descritte alla sezione 16, par. 16.4.5 - e approntato per il trasbordo del passeggero prima dell’inizio delle operazioni di rifornimento e sostare a motore spento.

Qualora l’*Ambulift* venga posizionato presso la seconda porta anteriore lato destro, dovrà essere comunque assicurato il contatto visivo tra il Responsabile del rifornimento e l’Operatore addetto al rifornimento.

Qualora l’*Ambulift* venga posizionato presso la seconda porta posteriore lato destro, dovrà essere comunque assicurata la via fuga dell’autobotte.

- b. Seguito punto a., le operazioni di rifornimento possono avere inizio. In questa fase è consentito il solo trasbordo del passeggero dall’aeromobile al mezzo *Ambulift* e viceversa. L’Operatore alla guida del mezzo *Ambulift* dovrà mantenere stretto contatto visivo con l’Operatore al rifornimento ed essere pronto all’allontanamento del mezzo in caso di emergenza.
- c. A operazioni di rifornimento terminate, seguite anche dallo sgancio delle manichette, l’Operatore al mezzo *Ambulift* potrà mettere in moto e allontanarsi dall’aeromobile.

Qualora non ci si intenda avvalere della procedura di cui sopra, in linea generale, i PRM dovranno essere imbarcati per primi o sbarcati per ultimi, sempre a rifornimento terminato ovvero non iniziato.

**15.2.6.8 Limitazioni**

Sullo Scalo non possono essere effettuate più di 3 (tre) operazioni contemporanee di rifornimento carburante a/m con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco e non su stand adiacenti, al fine di garantire la disponibilità di mezzi di soccorso necessari in caso di emergenza.

In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all’interno del sedime aeroportuale, le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco non possono iniziare e devono comunque essere interrotte qualora già avviate. Tale evenienza è comunicata dal Gestore aeroportuale agli Operatori Aerei che hanno operazioni di rifornimento in corso. Pertanto, in caso di situazione di emergenza che implichi il dispiegamento dei VVF nel rispetto del Piano di Emergenza Aeroportuale, Apron Control/Control Room sospende le attività di rifornimento in corso e non autorizza nuove attività di rifornimento ove richieste.

**15.2.7 GESTIONE DELLE EMERGENZE**

La gestione delle emergenze è disciplinata alla sezione 19 del Manuale di Aeroporto.

### 15.3 PROGRAMMA DI CONTROLLO DEI DETRITI DI OGGETTI ESTRANEI

Il FOD (Foreign Object Debris) è qualsiasi oggetto, materiale o liquido che potrebbe causare danni a un aeromobile. Rappresenta uno dei pericoli più gravi, ma evitabili, per gli aerei a terra. L'attività aeroportuale genera una grande quantità di rifiuti e detriti; esempi comuni di FOD sono:

- Imballaggi;
- Legno, fili, cavi, viti e chiodi
- Componenti meccanici di veicoli e attrezzature
- Componenti di bagaglio, come ruote, lucchetti, maniglie
- Giornali, etichette per bagagli, carte d'imbarco
- Rifiuti di bordo
- Materiali di costruzione
- Attrezzature e materiali lasciati da tecnici aeronautici
- frammenti di piante e fauna selvatica
- Detriti di pista, vie di rullaggio e piazzole di sosta aeromobili (cemento, asfalto, sigillante per giunti)

Questi detriti possono essere rinvenuti nell'area di movimento dove possono rappresentare un rischio significativo per gli aeromobili e gli operatori.

Quindi, l'importanza di prevenire il verificarsi di FOD e la loro tempestiva rimozione dall'area di movimento non deve mai essere sottovalutata.

#### 15.3.1 PROGRAMMA CONTROLLO FOD

Gesac ha attivo un programma di controllo FOD che si espleta attraverso ispezioni e attività di pulizia di tutte le aree airside.

Sono elaborati anche degli appositi indicatori di *performance* {KPI} relativi a segnalazioni di presenza di FOD in area di manovra e in area di movimento. I suddetti indicatori sono presentati e discussi nei Comitati Aeroportuali quali il *Safety Review Board* e l'*Aerodrome Safety Committee*, con lo scopo di illustrare e monitorare il fenomeno, coinvolgendo e sensibilizzando, al tempo stesso, il *management*

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Gesac che partecipa al *Safety Review Board* e i rappresentanti di Operatori Aeroportuali e Compagnie Aeree convocati all'*Aerodrome Safety Committee*.

**15.3.1.1 RESPONSABILITA' CONTROLLO**

La responsabilità di assicurare la corretta applicazione della procedura relativa alla prevenzione FOD è del Responsabile dei servizi Operativi.

Ne caso in cui GESAC si avvallesse della facoltà di appaltare i servizi di pulizia a ditta esterna, la stessa, regolarmente selezionata secondo la normativa vigente, opererà sotto la supervisione, e piena responsabilità di GESAC, garantendo anche che la stessa debba prevedere per l'espletamento del servizio, un'organizzazione (mezzi, personale, attrezzature etc.) capace di svolgere, a perfetta regola d'arte, tutte le attività e le prestazioni demandategli, nonché la tempestiva risoluzione di criticità previste e/o imprevedute (presenza di FOD, rifiuti ingombranti, da spazzamento etc.).

**15.3.1.2 PREVENZIONE FOD****15.3.1.2.1 CONSAPEVOLEZZA DEL PERSONALE OPERANTE IN AIRSIDE**

Tutto il personale che opera in airside deve costantemente essere informato in relazione al rischio FOD, incoraggiato a identificare e segnalare eventuali potenziali pericoli che possono generarlo e istruito in relazione alla sua immediata rimozione in caso di ritrovamento.

**15.3.1.2.2 FORMAZIONE DEL PERSONALE IN RELAZIONE AL FOD**

Ogni Operatore Aeroportuale deve garantire che il proprio personale che opera in airside sia formato in relazione al rischio FOD.

Il programma di formazione FOD deve mirare ad aumentare la consapevolezza del personale sulle cause e gli effetti dei danni che possono scaturire e a promuovere la loro partecipazione attiva all'eliminazione dei FOD durante l'esecuzione dell'attività lavorativa.

Il programma di formazione FOD deve contenere gli argomenti di cui alla Parte B sez. 3 del presente Manuale di Aeroporto.

**15.3.1.2.3 MISURE DI MITIGAZIONE**

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I FOD possono essere prodotti da molte attività e possono essere generati dal personale, dalle infrastrutture aeroportuali (pavimenti, luci e segnaletica), dall'ambiente (ad es. vento, pioggia battente), aeromobili, veicoli o altre apparecchiature operanti nell'aeroporto.

**a) Aircraft servicing e manutenzione aeromobili**

Durante le attività legate all'assistenza aeromobili possono essere generati vari tipi di FOD che possono essere lasciati o trasferiti su piazzali, strade di servizio e altre aree operative, ad es. piccole parti di bagagli, rifiuti di cabina, articoli in plastica o metallo, ecc. I FOD possono anche essere generati da veicoli o attrezzature che operano in queste aree.

Gesac ha allocato nelle aree Apron dei contenitori denominati "Campane FOD", dedicati alla raccolta del FOD rilevato nelle piazzole, viabilità veicolare e altre aree operative.

Tali contenitori sono in grado di resistere a forti venti e sono di "tipo chiuso" per evitare che il vento ne sposti il loro contenuto. L'accesso ai contenitori deve essere sgombro da veicoli e/o attrezzature.

L'attività di svuotamento dei contenitori è affidata a una ditta terza che è allertata con congruo anticipo dal personale Airfield Operations.

I rifiuti di bordo non devono essere lasciati incustoditi sul piazzale e/o a bordo delle scale utilizzate per lo sbarco/imbarco dei passeggeri. Essi devono essere immediatamente smaltiti utilizzando i contenitori dedicati, poiché i rifiuti di cabina possono attirare la fauna selvatica.

Anche l'attività di manutenzione e controlli tecnici agli aeromobili può generare FOD, sotto forma di rifiuti o piccoli oggetti lasciati inavvertitamente sullo stand come rivetti, bulloni, strumenti, ecc. E' necessaria, pertanto, la rimozione dei rifiuti prodotti al termine delle attività di manutenzione.

Ulteriore azione di mitigazione è l'ispezione dello stand prima del block-on e al termine delle operazioni di servicing; tale attività rientra nelle competenze e responsabilità dell'Handler che effettua l'assistenza agli aeromobili, come specificato alla Parte E sez. 16.

**b) Attività di costruzione/manutenzione infrastruttura/impianti airside**

Durante le attività di costruzione/manutenzione di infrastrutture e impianti airside, diversi materiali (sassi, attrezzi, parti di veicoli, ecc.) possono diventare FOD se trasferiti da veicoli, fenomeni meteorologici, ecc. nell'area di movimento o in altre aree operative. Per questo motivo, una opportuna valutazione del rischio

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

di produzione FOD viene effettuata da Gesac e le misure mitigative che devono essere applicate e rispettate sono indicate nel Permesso di Lavoro, come specificato alla Parte E sez. 13.

**c) Attività di sfalcio erba**

Anche l'attività di sfalcio erba può generare FOD, che in particolare per le aree erbose a ridosso di pista, raccordi e apron può aumentare il rischio di "engine intake" durante il rullaggio degli aeromobili.

Se necessario, viene impiegata la spazzatrice per la rimozione dei detriti derivanti da tale attività.

**d) Movimentazione veicoli**

I pneumatici dei veicoli che per esigenze operative devono accedere ad aree in cui è presente il manto erboso, ad es. veicolo BCU, veicolo Manutenzione, ecc, devono essere ispezionati e, se necessario, puliti una volta che tali veicoli si immettono sulla viabilità veicolare, per evitare che eventuale FOD contaminino le zone prossime all'area di manovra e generare un rischio per gli aeromobili.

**15.3.1.3 RILEVAMENTO, RIMOZIONE, CONTENIMENTO E SMALTIMENTO FOD**

L'attività ispettiva condotta dal personale *Airfield Management* e disciplinata alla Parte E sez. 9 del presente Manuale di Aeroporto prevede, tra l'altro, il rilevamento e la rimozione di FOD dall'Area di Movimento. Nel caso di presenza di FOD in Area di Manovra, il personale *Airfield Management* si coordina per la rimozione immediata con Enav che, a sua volta, informa gli aeromobili in rullaggio o in fase di avvicinamento della momentanea inibizione dell'infrastruttura per il tempo necessario alla rimozione del FOD, valutando con i comandanti eventuali azioni da attuare (es. *go-around*, ecc).

Nel caso di rilevamento FOD relativo a parti di aeromobili, il personale *Airfield Management* notifica immediatamente l'evento a Enav che a sua volta dirama l'informativa agli aeromobili che hanno operato sullo scalo in un lasso di tempo precedente il rilevamento.

**15.3.1.3.1 RILEVAMENTO E RIMOZIONE**

In aggiunta all'attività ispettiva condotta dal personale *Airfield Management* nell'ambito delle competenze di settore, ogni Operatore è obbligato a raccogliere dall'Area di Movimento ogni tipologia di FOD.

**15.3.1.4 CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE**

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Gesac organizza con cadenza periodica la "Campagna FOD", invitando Operatori Aeroportuali, Rappresentanti di Compagnie Aeree e Enti di Stato.

Lo scopo della campagna è sottolineare l'importanza della responsabilità congiunta e della consapevolezza del rischio, con particolare focus sulla conoscenza dei rischi associati, rinforzando il concetto di ambiente FOD *FREE*.

Tale iniziativa contribuisce ad aumentare la familiarità con le condizioni aeroportuali locali e promuove una comunicazione efficace tra Gesac e Operatori/Enti di Stato.

**15.3.1.5 ANALISI DEL FOD E MIGLIORAMENTO CONTINUO**

Il FOD raccolto viene registrato, analizzato e valutato.

Per la registrazione del FOD è utilizzata una planimetria con lo scopo di identificare la fonte se necessario.

In base all'entità e al luogo di ritrovamento (es. in area di manovra), si procede con un'indagine secondo quanto disciplinato alla Parte B sez. 2.2., identificando opportune azioni correttive e preventive.

Le sorgenti di FOD, compresa la loro ubicazione e le attività che generano FOD sull'aeroporto, sono identificate, registrate e analizzate per identificare le tendenze e le aree problematiche, nonché per concentrare gli sforzi del programma di controllo dei FOD.

Allo stesso tempo, sono anche registrate le azioni correttive e preventive intraprese.

L'elaborazione periodica di indicatori di performance come indicato al par. 15.3.1, consente di valutare l'efficacia del programma di prevenzione e delle azioni introdotte.

**15.3.2 DISPOSIZIONI GENERALI**

In tutte le aree oggetto della presente sezione devono essere mantenuti elevati standard di qualità del servizio e le attività condotte a regola d'arte, tali da prevenire ed eliminare sempre ed in ogni luogo la presenza di FOD, per garantire ed assicurare le richieste condizioni di sicurezza delle operazioni.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**15.3.3 PIANO E PROGRAMMA DI PULIZIA**

Le attività di pulizia dell’area Airside, sia ordinaria che straordinaria, sono garantite dalla funzione Airfield Operations interna a GESAC.

**15.3.4 MODALITA’ OPERATIVE**

La normativa vigente non fa alcun riferimento alla frequenza di pulizia ma tale attività deve essere svolta in modo da garantire l’assenza di FOD ed il servizio strutturato in modo da garantire la rimozione immediata di FOD, eventualmente rilevato nel corso delle ispezioni.

Il piano di pulizia, con particolare riferimento alla frequenza, è strutturato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- numero di movimenti mensili schedulati;
- stagione (winter/summer);
- caratteristiche d’uso dell’infrastruttura.

Più in particolare:

- *Aprons* e viabilità ordinaria - frequenza giornaliera;
- *Area di Manovra* – n°1 intervento settimanale nella winter e n°2 interventi settimanali nella summer;
- *Perimetrale* - in orario diurno con frequenza bisettimanale con moto-spaZZatrice.

**15.3.4.1 Modalità di conduzione della motospazzatrice**

La pulizia dell’area di Manovra deve essere svolta con mezzo motospazzatrice, utilizzando soffioni e magneti per il recupero al suolo di oggetti metallici, con esclusione assoluta di utilizzo delle spazzole in dotazione.

Per quanto riguarda la pulizia dei piazzali e delle altre aree escluse dall’area di Manovra, è svolta con l’ausilio di spazzole, aspiratori e abbattitori di polveri.

Il mezzo dovrà essere condotto sempre con velocità limitata affinché l’attività venga condotta a regola d’arte, ed in ogni caso evitando di superare i limiti massimi di velocità prestabiliti e consigliati per tale servizio.

In caso di manovre in retromarcia, dovrà essere utilizzata, laddove disponibile, videocamera interna al mezzo e, in ogni caso, tramite l’ausilio di un addetto che consenta al conducente l’esecuzione delle manovre preservando le inderogabili condizioni di *Safety*.

### 15.3.5 SPANDIMENTO OLII E CARBURANTE

Nel verificarsi di spandimenti accidentali di liquidi ed olii, il personale GESAC Airfield Operations deve attenersi a quanto previsto nelle procedure aeroportuali del Manuale di Aeroporto nonché dalle procedure ambientali predisposte da GESAC a tal fine.

### 15.3.6 DISERBO VEGETAZIONE

Il diserbo consistente nella rimozione della vegetazione spontanea sulle superfici pavimentate e ai bordi delle stesse. L’operazione, affidata alla ditta che si occupa della manutenzione delle aree a verde Airside, è svolta principalmente ai margini delle superfici pavimentate o nei punti in cui manti cementizi o parti di asfalto, siano stati oggetto di cedimento.

### 15.3.7 ALTRE AREE/ AREE DI SERVIZIO

Per altre aree in airside e/o di servizio quali ad esempio spazi affidati in subconcessione e/o infrastrutture centralizzate, etc si applicheranno altre e/o diverse specifiche procedure secondo le competenze e responsabilità previste dalle disposizioni aeroportuali vigenti in materia.

## 15.4 VERIFICA DEL RISPETTO DELLE PROCEDURE DI SAFETY DA PARTE DEL PERSONALE OPERANTE SUL PIAZZALE

In caso di inosservanza delle disposizioni contenute nel Manuale di Aeroporto e richiamate al Regolamento di Scalo, a seguito della rilevazione, GESAC avvia un procedimento di verifica sull’operatore privato che si concluderà con l’accettazione delle azioni correttive indicate dall’operatore per evitare il riporsi dell’inosservanza. Nel caso in cui l’operatore fornisca azioni correttive insufficienti o inadeguate, il Gestore segnala all’Autorità la presenza dell’inadempienza producendo a supporto ogni documentazione necessaria a dimostrazione dell’avvenuta inadempienza, quanto sopra per le eventuali azioni di competenza.

Viene di seguito disciplinata l’attività di monitoraggio delle operazioni di *turnaround* degli aeromobili sui piazzali, nonché dei mezzi impiegati al fine di verificare il rispetto delle procedure di safety e standard da impiegarsi nelle attività operative, nonché qualora coinvolti in eventi incidentali.

Vengono altresì qui definiti gli indicatori di *performance* per il processo di monitoraggio.

### 15.4.1 RESPONSABILITA'

Responsabilità

Attività

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Airfield Operations	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Svolgimento attività ispettiva giornaliera sulla base dei criteri di pianificazione stagionale;</li> <li>○ Inserimento quotidiano risultati audit in SIGEMA;</li> <li>○ Valutazione dell’efficacia delle azioni correttive degli <i>Handlers</i>.</li> </ul>
Responsabile Servizi Operativi	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pianificazione su base stagionale dei voli da monitorare;</li> <li>○ Trasmissione agli <i>Handlers</i> con cadenza quindicinale delle <i>check-list</i> dei relativi processi monitorati e valutazione azioni correttive;</li> <li>○ Elaborazione mensile KPI;</li> <li>○ Condivisione risultati audit con gli <i>Handlers</i> in appositi incontri</li> <li>○ Verifica corretta applicazione della Procedura;</li> <li>○ Aggiornamento e/o integrazione della Procedura</li> </ul>

### 15.4.2 ATTIVITA’ DI MONITORAGGIO

L’attività di monitoraggio riguarda i seguenti processi:

1. *Aircraft turnaround*;
2. Imbarco/sbarco passeggeri a piedi;
3. Rifornimento carburante aeromobile durante le fasi di sbarco/imbarco;
4. Operazioni PRM con *ambulift*.

La stessa prevede anche la verifica dell’efficienza e degli standard di *safety* delle attrezzature di rampa degli *Handlers*. Tale verifica è estesa anche alle attrezzature coinvolte in eventi incidentali.

L’attività di monitoraggio si esplica attraverso la compilazione di apposite schede (*check-list*), distinte per processo/ispezione, disponibili nella piattaforma SIGEMA.

### 15.4.3 PIANIFICAZIONE DELLE ATTIVITA’

#### 15.4.3.1 Pianificazione Operazioni

Sulla base del programma voli stagionale, il Responsabile Servizi Operativi definisce i criteri sulla base dei quali devono essere selezionati i voli soggetti a monitoraggio, distinti per *handler*, tipologia aeromobile e vettore.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**15.4.3.2 Pianificazione Mezzi**

Sulla base delle tabelle riepilogative relative al parco mezzi degli *Handlers*, il personale Airfield Operations individua le attrezzature da verificare (compresi carrelli e dolly), in modo tale da garantire per ogni attrezzatura almeno una (1) verifica semestrale.

**15.4.4 MODALITA’ DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA’ DI TURNAROUND  
DELL’AEROMOBILE**

La verifica è svolta presso lo *stand* assegnato all’a/m oggetto alle attività ispettive, così come previsto dal piano, posizionandosi in anticipo rispetto al previsto blocco dell’aeromobile (almeno dieci minuti prima).

**15.4.4.1 Operazioni di *in/out* aeromobile e *servicing***

Il monitoraggio deve riguardare singole fasi di singole attività secondo la seguente distinzione in fasi:

1. Controllo dello Stand prima del *Block – on* dell’aeromobile;
2. *Block – on* dell’aeromobile;
3. *Servicing* dell’aeromobile;
4. *Block – off* dell’aeromobile;
5. Controllo dello *stand* dopo il *Block - off* dell’aeromobile.

**15.4.4.2 Altre Operazioni del *servicing***

Qualora applicabili:

- ✓ Rifornimento aeromobile con passeggeri a bordo;
- ✓ Operazioni con *Ambulift* per imbarco/sbarco passeggero Prm;
- ✓ Imbarco/sbarco passeggeri a piedi.

Per alcuni item della *check-list*, quali ad esempio il mancato blocco della viabilità retro stand, in caso di esito negativo, il personale Airfield Operations procede alla formalizzazione del modello di segnalazione infrazione come previsto dal Regolamento di Scalo.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**15.4.5 MODALITA’ DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA’ ISPETTIVE DELLE  
ATTREZZATURE DI RAMPA**

La verifica delle attrezzature di rampa degli *Handlers*, con la compilazione delle singole voci delle *check-list*, avviene in presenza di un responsabile in turno dell’*Handler*.

**15.4.5.1 Verifica con riscontro anomalie**

In caso di riscontro di una o più anomalie relative agli item specifici indicati nella *check-list*, il personale Airfield operations procede con il fermo dell’attrezzatura, ritirando l’AVP, consegnandolo all’Ufficio Permessi.

L’*Handler* ha 7 giorni di tempo per il ripristino della stessa. In questo periodo di tempo, l’*Handler* ha, comunque, facoltà di contattare il personale Airfield Operations al fine di richiedere una verifica ad hoc manifestando il rientro dell’anomalia riscontrata sull’attrezzatura già oggetto di precedente verifica.

Trascorsi i 7 giorni è, poi, responsabilità del personale Airfield Operations contattare il Responsabile dell’*Handler* per la nuova verifica, in contraddittorio, dell’attrezzatura.

L’esito positivo della verifica autorizza la rimessa in esercizio dell’attrezzatura; il personale Airfield Operations procede ad informare l’ufficio ASS per il rilascio dell’AVP.

**15.4.6 REGISTRAZIONE DEI DATI**

L’attività ispettiva viene svolta utilizzando i *tablet* in dotazione al personale Airfield Operations, con collegamento internet al sistema SIGEMA. Tale sistema consente anche l’elaborazione di dati statistici.

**15.4.7 ELABORAZIONE KPI****15.4.7.1 Indicatore “Safety Performance” degli Handlers**

Il Responsabile Servizi Operativi elabora, con cadenza mensile, gli indicatori della misurazione del processo operativo. I risultati dell’andamento, distinti per *Handler*, sono condivisi in appositi meeting con i Responsabili delle Società interessate.

L’andamento trimestrale è, invece, argomento di discussione in *Aerodrome Safety Committee*.

**15.4.8 CHECK LIST**

1. *Aircraft turnaround - Safety Audit Check Form*;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

2. Imbarco/sbarco passeggeri a piedi - *Check Form*;
3. Rifornimento carburante aeromobile durante le fasi di sbarco/imbarco - *Check Form*;
4. Operazioni PRM con *ambulift*- *Check Form*;
5. *Safety Audit* attrezzature di rampa *Check Form*.

**15.5 SCORTA, SORVEGLIANZA E PROTEZIONE DEI PASSEGGERI SUL  
PIAZZALE, DAL TRAFFICO VEICOLARE E MOVIMENTAZIONE  
AEROMOBILI, USO DI PERCORSI PREDEFINITI, EVITANDO  
INTERFERENZE CON LE OPERAZIONI DI ASSISTENZA AGLI AEROMOBILI  
IN SOSTA****15.5.1 MOVIMENTAZIONE MEZZI E PERSONE SUI PIAZZALI**

La società ENAV, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore Aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

Il Gestore sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

Al fine di assicurare un opportuno coordinamento della movimentazione di aeromobili, uomini, mezzi e di gestione delle piazzole di sosta sugli Apron, GESAC ed ENAV nell'ambito delle rispettive competenze ed autonomie organizzative hanno disciplinato tale attività nell'ambito *dell'Apron Management Service* più dettagliatamente descritto nella relativa sezione di questo Manuale.

La circolazione in airside è regolamentata dal Codice della Navigazione, dal Regolamento di Scalo, dal Codice della Strada, ed in ultimo dalle particolari disposizioni emanate da GESAC e dalle Pubbliche Autorità competenti in ambito aeroportuale. La segnaletica Airside, sia orizzontale che verticale, è conforme sia alle norme ICAO, sia alle circolari ENAC e alle *Certification Specification* EASA e, limitatamente percorsi veicolari, anche al Codice della Strada.

Al fine di assicurare una sicura circolazione di mezzi e veicoli sul piazzale e più in generale in airside, in considerazione della particolarità delle aree interessate visto la presenza di aeromobili e passeggeri, nonché presenza di più e diversi soggetti che a vario titolo vi operano, è fatto obbligo di dotare tutti i veicoli

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

veicoli/mezzi/attrezzature motorizzate operanti in airside di un sistema di rilevazione satellitare che consenta di rilevare posizione, velocità, percorso e distanze, ed eventuali incidenti.

Alla luce della forte attinenza della misura sopra richiamata con la *safety* aeroportuale, GESAC ha implementato e gestisce un'apposita piattaforma informatica per il monitoraggio avanzato relativo alla movimentazione dei veicoli in *Airside*, mediante l'utilizzo di un sistema di rilevazione GPS. E' altresì richiesto di assicurare sempre ed in ogni momento la tracciabilità di chi, a vario titolo, utilizza e/o ha utilizzato tali veicoli/mezzi/attrezzature.

La guida in *Airside* in prossimità degli aeromobili ed in aree di intensa attività richiede una profonda conoscenza delle regole che la disciplinano. La conoscenza dei contenuti del Manuale A.S.D.O.C. (*Airside Safety & Driving Operations Code*), redatto da GESAC; tale manuale rappresenta lo strumento necessario per conseguire l'abilitazione alla guida dei mezzi in *airside* e in esso sono riassunte le relative regole di comportamento e circolazione in sicurezza.

### 15.5.2 PROCEDURE DI IMBARCO/SBARCO PASSEGGERI A PIEDI

Vengono di seguito disciplinate le operazioni di imbarco e sbarco a piedi dei passeggeri sul piazzale "Apron EST" dell'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano.

In particolare, per quanto riguarda gli sbarchi, essi potranno avvenire unicamente verso la sala Arrivi (Schengen o extra-Schengen).

In condizioni ordinarie, tali regole si applicano ogni qual volta vengano pianificate attività di imbarco/sbarco passeggeri a piedi utilizzando percorsi predefiniti da/per specifiche infrastrutture aeroportuali (*sala Arrivi*/piazzole di sosta aeromobili

In aggiunta a operazioni ordinariamente previste e pianificate, l'accesso a piedi di passeggeri da/verso *stand/sala Arrivi* può anche avvenire per esigenze non programmate, per le quali si applicano ulteriori misure tese alla salvaguardia del processo e dei suoi fruitori e gestite con l'impiego di risorse aggiuntive messe a disposizione dal Gestore.

#### 15.5.2.1 RESPONSABILITA'

La responsabilità di assicurare la corretta applicazione della presente procedura è del Responsabile Servizi Operativi di GESAC.

Inoltre, ai fini dell’attuazione della presente procedura vengono definite le figure competenti per le attività di pianificazione, coordinamento, sorveglianza e controllo:

Competenza	Attività
Apron Control/Control Room GESAC	Pianificazione e assegnazione gate d'imbarco
Apron Control/Control Room GESAC	Aggiornamento operativo della pianificazione piazzole di sosta aeromobili.
Responsabile Servizi Operativi o suo delegato	Approvazione delle richieste di modifica alle assegnazioni pianificate, nonché gestione di <u>situazioni di Contingency</u>
Handler (o Vettore in autoproduzione)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sorveglianza e assistenza passeggeri durante tutta l'operazione d'imbarco/sbarco passeggeri.</li> <li>2. Interruzione circolazioni in viabilità con gestione dei flussi.</li> <li>3. Inibizione temporanea del transito mezzi dall'area frontale della piazzola di sosta aeromobili ove previsto.</li> </ol>
Airfield Operations	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Monitoraggio applicazione della presente procedura;</li> <li>2. Monitoraggio a salvaguardia dei flussi di passeggeri ove previsto</li> <li>3. Supervisione delle attività</li> </ol>

\* Le modalità di richiesta e i criteri di assegnazione delle infrastrutture per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri a piedi, sono riportate nel Regolamento di Scalo.

### 15.5.2.2 OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO PASSEGGERI A PIEDI

Le operazioni di imbarco/sbarco a piedi devono essere opportunamente e preventivamente pianificate al fine di evitarne la loro contemporaneità, ridurre al minimo le condizioni di rischio al contorno ed eventuali disservizi agli operatori ed utenti.

### 15.5.2.3 MODALITA' OPERATIVE

Le operazioni di imbarco o sbarco passeggeri a piedi devono avvenire sotto la supervisione del personale preposto della Compagnia Aerea o dell'Handler di riferimento; il Gestore invece garantisce, anche in condizioni ordinarie attraverso proprio personale, il monitoraggio delle suddette operazioni e la conformità delle stesse alla vigente procedura.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Tutti i percorsi pedonali, sia fronte Terminal che lato Stand, sono opportunamente evidenziati dalla segnaletica orizzontale conforme alle normative vigenti e delimitati e protetti da barriere fisse (in tutte le aree in cui l’installazione è possibile) o barriere mobili di tipo *PIGS* (da posizionare solo per il tempo necessario all’utilizzo) per impedire che i passeggeri possano uscire dai suddetti percorsi.

Le operazioni di imbarco/sbarco a piedi comportano la necessaria interruzione del traffico veicolare mediante l’estensione del nastro dei sistemi *PIGS* posti all’estremità di tutti gli attraversamenti pedonali fronte Terminal.

Al fine di consentire comunque l’operatività sulla strada veicolare, qualora indispensabile, l’interruzione deve essere messa in atto a valle del transito in sicurezza dei passeggeri.

Il transito deve essere organizzato a gruppi di passeggeri assicurando che gli stessi sostino in sicurezza in idonee aree prima dell’attraversamento della viabilità veicolare.

Le aree per il temporaneo raggruppamento sono di seguito individuate:

- Imbarchi a piedi: l’area antistante il cancello di imbarco ad opportuna distanza dal bordo della strada veicolare;
- Sbarchi a piedi: l’area della specifica piazzola immediatamente prossima alla scala/e dell’aeromobile.

Il personale di *Handling* e/o Compagnia preposto alle operazioni deve:

➤ **Prima dell’imbarco/sbarco**

1. Indossare il giubbotto ad alta visibilità e i DPI come previsti dalle disposizioni e normative vigenti;
2. Verificare che sussistano tutte le condizioni necessarie affinché si possa procedere con le operazioni di imbarco o sbarco;
3. Assicurare che siano stati applicati all’aeromobile i dispositivi per inibire il transito dei passeggeri sotto le ali e in vicinanza dei motori;
4. Verificare che non vi siano aeromobili in movimento nelle piazzole contigue;
5. Verificare che nella piazzola adiacente non siano in corso operazioni di rifornimento carburante con il posizionamento dell’autobotte che interessa il flusso dei passeggeri;
6. Delimitare quella parte del percorso pedonale che, per evidenti motivi non può essere protetta da barriere fisse (attraversamenti della viabilità, percorsi pedonali antistanti la piazzola di sosta aeromobili), estendendo i nastri degli appositi *PIGS* posizionati ad inizio e fine di tali aree;
7. Verificare che il percorso individuato non sia già impegnato da attività analoghe da/verso altri *stand/gate*;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

8. Informare i passeggeri in attesa al *gate*/aeromobile che non sarà utilizzato un mezzo interpista per raggiungere l’aeromobile/aerostazione e che, durante questo transito, non sarà consentito l’uso di dispositivi cellulari.

**➤ Durante l’imbarco/sbarco**

1. vigilare e controllare che il percorso dal *gate* all’aeromobile e dall’aeromobile alla sala Arrivi Schengen sia sempre libero e privo di ostacoli;
2. assistere e controllare i passeggeri per il percorso prestabilito affinché rispettino la segnaletica riportata;
3. Benché prevista la presenza costante di personale del gestore per particolari aree, il personale dell’*Handler* anche in tali casi è tenuto a monitorare il processo come ordinariamente previsto.

**➤ Dopo imbarco/sbarco**

1. assicurarsi che, in caso di sbarco, non vi siano più passeggeri sull’aeromobile;
2. assicurarsi che, in caso di imbarco, non vi siano più passeggeri al *gate*;
3. assicurarsi che le porte dei *gate* siano chiuse ed allarmate;
4. assicurarsi che non vi siano passeggeri ancora in transito lungo il percorso pedonale utilizzato;
5. riavvolgere i nastri dei sistemi *PIGS* assicurandosi che non siano di intralcio alle operazioni di rampa.

**15.5.2.4 LIMITAZIONI**

L’imbarco/sbarco passeggeri a piedi, con attraversamento della strada veicolare, non è consentito in caso di condizioni meteorologiche avverse come precipitazioni di pioggia e/o neve, ridotta visibilità e *blackout* elettrico. In tali evenienze, tutte le operazioni di imbarco/sbarco già iniziate, dovranno essere sospese e proseguite a mezzo interpista.

Ulteriori limitazioni all’imbarco/sbarco passeggeri a piedi, possono determinarsi qualora siano in atto Procedure Aeroportuali che ne limitano o ne vietino l’applicazione (Regolamento di Scalo, Manuale di Aeroporto Parte E-Sezione 15 e Manuale di Aeroporto Parte E-Sezione 23).

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**15.6 ALLEGATI**

ALLEGATO 1 - MDA\_PARTE E\_SEZ 15: Modulo di richiesta di autorizzazione al rifornimento carburante aeromobili con passeggeria a bordo o in fase di imbarco/sbarco

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
RdS	ON GOING	Regolamento di Scalo	Circolazione e mezzi	Par. 2.8
SEC 101	30/11/2023	Procedura	Gestione tesserino di ingresso aeroportuale (T.I.A.-T.A.S) - QSR	PSA

--- INTENZIONALMENTE BIANCA ---

## SEZIONE 16 - CONTROLLO DEI VEICOLI OPERANTI IN AREA DI MOVIMENTO, REGOLE DI CIRCOLAZIONE E RILASCIO DELLE PATENTI AEROPORTUALI

### 16.1 PERMESSO DI GUIDA SULL’AIRSIDE

#### 16.1.1 Responsabilità

Attività	Responsabilità
Richiesta rilascio A.D.P.	Società/Ente aeroportuale
Gestione e controllo documentazione candidato	GESAC (Ufficio Permessi)
Organizzazione ed erogazione sessione di formazione e addestramento con relativi test	GESAC Airfield Operations
Verifica test di formazione	Commissione d’esame: GESAC
Emissione/ Sostituzione / riemissione A.D.P.	Gestore aeroportuale Ufficio Permessi

#### 16.1.2 Rilascio e mantenimento delle patenti aeroportuali

Nel presente paragrafo viene definito il processo di regolamentazione per il rilascio o il rinnovo da parte della GESAC dell’"AUTORIZZAZIONE ALLA GUIDA" - A.D.P. (*Airside Driving Permit*) - nell’area airside dell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano.

#### 16.1.3 Disposizioni regolamentari

1. Tutti i conducenti di veicoli e/o attrezzature che circolano e/o operano sull’*Airside* dell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano devono essere in possesso di un permesso di guida, successivamente indicato nella presente procedura A.D.P., in corso di validità che attesta l’avvenuto superamento del percorso formativo.
2. L’ A.D.P. è rilasciato dopo l’avvenuto accertamento della conoscenza teorica e pratica delle vigenti norme e regolamenti ed è subordinato all’avvenuto superamento di una prova di esame

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

teorico e di una successiva prova di esame pratico, relativi ad una stessa sessione d’esame programmata (Initial Training).

3. L’A.D.P. è emesso e distribuito da GESAC (*Ufficio Permessi*), visti gli esiti degli esami trasmessi dal *Responsabile Servizi Operativi* della GESAC;
4. L’A.D.P. ha durata triennale
5. Il possesso dell’A.D.P. è strettamente legato ai seguenti requisiti:
  - o Patente di guida in corso di validità;
  - o Tesserino di riconoscimento aeroportuale rilasciato in corso di validità;
  - o Sussistenza di regolare contratto di lavoro tra l’intestatario e la Società/Ente richiedente;

La mancanza di una delle sopraccitate condizioni farà decadere la validità dell’A.D.P.;

La sospensione, o il ritiro da parte delle Forze dell’Ordine, della patente di guida, comporta la sospensione o il ritiro dell’A.D.P. e deve essere comunicato tempestivamente dal dipendente alla Società/Ente di appartenenza e GESAC (*Ufficio Permessi*).

6. La mancata sussistenza del rapporto di lavoro/contratto dell’intestatario con la Società/Ente di appartenenza/Committente comporta la sospensione dell’A.D.P. con immediata inibizione al titolare dell’abilitazione a guidare in airside. L’A.D.P. cesserà definitivamente la validità allo scadere del terzo mese.
7. In caso di interruzione/cessazione del rapporto di lavoro, in forza del quale è stata effettuata la prima richiesta di rilascio A.D.P., il titolare dell’abilitazione è tenuto alla restituzione immediata del titolo in questione all’Ufficio Permessi. Laddove il titolare del documento, nel corso del periodo di validità dell’A.D.P. (3 anni), dovesse variare la Società di appartenenza, potrà richiedere all’Ufficio ASS, in un periodo che va da un minimo di 3 mesi ad un massimo di 12 mesi dalla data di interruzione/cessazione del precedente rapporto lavorativo, la remissione del documento, con relativo addebito dei costi di emissione alla Società, previa partecipazione al corso predisposto per il rinnovo dell’ADP (Refresh Training) e superamento di test scritto (Refresher Test). La scadenza sarà, in ogni caso, la stessa del primo rilascio
8. Nel caso in cui il titolare dell’A.D.P. commette un’infrazione alle regole codificate nel Regolamento di Scalo per le quali è previsto il ritiro dell’A.D.P., il personale GESAC preposto provvede a ritirare l’A.D.P. con immediata inibizione al titolare dell’abilitazione a guidare in airside e a consegnarlo all’Ufficio Permessi. Il Titolare dell’A.D.P. che ha commesso la infrazione deve sostenere il “*refresher test*” secondo le modalità previste per il rinnovo, fatto

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

salvo diverse disposizioni in merito da parte del Gestore, che si riserva la facoltà di revocare l’abilitazione alla guida a tempo indeterminato.

9. In caso di smarrimento dell’A.D.P., il titolare è tenuto a denunciare l’accaduto immediatamente alle Autorità competenti e a darne tempestiva evidenza all’Ufficio Permessi. Quest’ultimo, sulla base della richiesta della Società/Ente di appartenenza, provvede all’emissione del duplicato previa ricezione di copia autentica della denuncia di smarrimento, addebitando i relativi costi alla Società/Ente di appartenenza dell’interessato ed annotando tale circostanza nell’apposito *Data-Base*.
10. In caso di deterioramento dell’A.D.P., la GESAC (Ufficio permessi), su richiesta della Società/Ente di appartenenza dell’interessato, provvede alla emissione del duplicato del documento deteriorato addebitando i relativi costi alla suddetta Società/Ente ed annotando tale circostanza nell’apposito *Data-Base*.
11. L’A.D.P. è strettamente personale e non può essere ceduto a terzi.
12. L’A.D.P. consente la circolazione esclusivamente nelle aree aeroportuali ove si è autorizzati ad accedere attraverso il tesserino di riconoscimento aeroportuale.
13. L’A.D. P non sostituisce la patente di guida rilasciata dalle Pubbliche Autorità che resta l’unico documento valido ai fini dell’individuazione delle capacità tecniche, fisiche e psichiche e delle categorie di veicoli per le quali si è autorizzati alla conduzione.
14. Il titolare dell’A.D.P. è autorizzato ad utilizzare e condurre i soli veicoli/attrezzature della Società/Ente di appartenenza muniti di A.V.P. (*Airside Vehicle Permit*), fatte salve eccezionali deroghe che dovranno essere notificate preventivamente al Responsabile Servizi Operativi e da quest’ultimo formalmente autorizzate.
15. Gli operatori di ditte terze/lavoratori autonomi che operano per Società/Enti aeroportuali che devono operare per periodi medio-brevi, anche non consecutivi, alla guida di veicoli/mezzi/attrezzature sull’airside, possono:
  - Conseguire l’A.D.P. con le medesime modalità di cui alla presente procedura.
  - Richiedere con congruo anticipo al Responsabile Servizi Operativi o suo delegato, servizio di *follow-me* avendo cura di indicare:
    - luogo delle attività / cantiere/ durata lavori / estremi del permesso di lavoro;
    - frequenza degli spostamenti;
    - tipologia e numero mezzi da scortare;

La richiesta dell’A.D.P. e quant’altro previsto, deve essere effettuata a cura e responsabilità

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

della Società o Ente presente stabilmente in aeroporto, per conto del quale la “ditta esterna” opera nell’aeroporto stesso.

**16.1.4 Modalità per il conseguimento dell’ADP**

Il conseguimento dell’A.D.P. attesta l’avvenuto completamento di un programma di formazione e addestramento somministrato da GESAC ai candidati. Il programma comprende aspetti operativi e di *Safety* aeroportuale connessi alla conoscenza, alla familiarizzazione e all’approfondimento di norme teoriche e pratiche di comportamento per una guida sicura in *Airside*.

GESAC comunica mensilmente, a tutti i destinatari del Manuale di Aeroporto, le date di effettuazione dei corsi di formazione per il conseguimento dell’ADP.

**16.1.5 EMISSIONE ADP**

Con cadenza prestabilita, il *Responsabile Servizi Operativi* comunica, a mezzo mail, a Ufficio permessi i nominativi dei candidati che hanno superato le prove.

GESAC (Ufficio Permessi) provvede:

- ad emettere gli A.D.P., aggiornando contestualmente il relativo *database*;
- a distribuire gli A.D.P. convalidati alle Società/Enti richiedenti. È a cura delle Società/Enti richiedenti la distribuzione degli A.D.P. al proprio personale interessato.

**16.1.6 RINNOVO ADP**

Allo scadere dei tre anni di validità dalla data di emissione, il permesso di guida sull’*Airfield* (A.D.P.) è rinnovato qualora il titolare della A.D.P., a seguito di un *Recurrent Training*, superi un test teorico definito “*Refresher Test*”, volto a verificare le conoscenze dei candidati in termini di *Safety* e circolazione in *airside*.

E’ responsabilità delle singole Società/ Enti verificare l’elenco dei dipendenti per i quali le abilitazioni alla guida risultano essere in scadenza, provvedendo a richiedere a GESAC la partecipazione del personale interessato alle prime sessioni disponibili di *Recurrent Training*.

**16.1.7 ARCHIVIAZIONE E REGISTRAZIONE ADP**

Gesac conserva traccia di tutti gli A.D.P. rilasciati tramite un database informatico. Provvede, inoltre, a custodire la relativa documentazione presentata, i Verbali d’Esame, le Schede dei Test teorico/pratico presso gli uffici competenti per un periodo minimo di quattro anni dopo la fine del rapporto di lavoro.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**16.1.8 FORMAZIONE ED INFORMAZIONE**

E' responsabilità del *Responsabile Servizi Operativi* dare informazione (ed eventuale formazione) a tutti i soggetti interessati, inclusi i destinatari del Manuale di Aeroporto.

**16.2 NORME DI CIRCOLAZIONE, OBBLIGHI E DIVIETI**

La pericolosità connessa alla circolazione in *Airside*, in quanto continuamente attraversata da aeromobili, da autobotti per il trasporto di carburante e da mezzi speciali e complessi, obbliga tutti coloro che vi operano a prestare sempre la massima attenzione nello svolgimento delle proprie attività e ad assicurare un continuo rispetto di tutte le regole di sicurezza e di circolazione vigenti quali quelle riportate nel Regolamento di Scalo di cui si riassumono le principali norme e regole di circolazioni.

Le persone e i veicoli devono tassativamente rispettare le regole di circolazione e di sicurezza all'interno dell'*Airfield*. Salvo per quanto diversamente disposto dalla presente procedura, tutti i mezzi e veicoli ed i rispettivi conducenti devono attenersi a quanto riportato nel Codice della Navigazione e sono tenuti al rispetto del Codice della strada e s.s.m.i. Conseguisce l'assoluto divieto di entrare in collisione o semplicemente urtare un aeromobile in sosta o in movimento in maniera tale da causare qualsiasi tipologia di danno allo stesso.

Nell'area di movimento è vietato circolare a piedi, ad eccezione delle zone in cui si è impegnati a lavorare. I passeggeri che verranno fatti imbarcare a piedi dovranno essere contenuti nell'apposito percorso, sotto la diretta responsabilità degli addetti di scalo incaricati alle operazioni di imbarco (cfr. sezione 15 del Manuale di Aeroporto).

Il personale operante in *airside* deve indossare abbigliamento ad alta visibilità e le cuffie e, più in dettaglio, i DPI (dispositivi individuali di protezione) previsti dai documenti di valutazione dei rischi dei rispettivi operatori. Sussiste obbligo in *Airside* di indossare un abbigliamento che, in modo chiaro ed inequivocabile consenta di individuare immediatamente la società di appartenenza.

Tutti i conducenti dei veicoli e/o attrezzature che circolano e/o operano sull'*Airside* dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano devono essere in possesso di A.D.P. (*Airside Driving Permit*), in corso di validità, da conseguirsi secondo la relativa vigente regolamentazione aeroportuale e il Regolamento di Scalo.

Tutte le attrezzature ed i veicoli devono rispettare gli standard stabiliti dalla GESAC e dalla normativa vigente. I veicoli e le attrezzature ad eccezione degli ULD e carrelli, devono essere provvisti di AVP valido da esporre a vista e disporre a bordo della apposita *Grid Map* dell'aeroporto.

E' obbligatorio in *Airside*, alla guida di un veicolo o attrezzatura, essere in possesso ed esibire:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- L’A.V.P che, in quanto apposita autorizzazione della GESAC, dovrà essere esposto, in originale e in corso di validità, sul parabrezza e in mancanza dello stesso e in un punto visibile del mezzo;
- L’A.D.P. in originale ed in corso di validità. L’A.D.P. non consente la circolazione in zone dell’*Airside* ove non si è autorizzati a mente delle vigenti regolamentazioni.

Chiunque si metta alla guida di un mezzo, deve sempre preventivamente all’inizio della guida verificarne, la sua piena efficienza; nel caso di evidenti malfunzionamenti, effettuare immediata comunicazione al proprio responsabile. Deve tenere, altresì, una condotta di guida che, in qualsiasi condizione di tempo e visibilità non costituisca un pericolo per la sicurezza delle persone o causa d’intralcio alla circolazione degli aeromobili.

E’ vietato utilizzare o condurre veicoli o attrezzature non di proprietà della società ente di appartenenza senza preventivo e formale ottenimento di autorizzazione da parte del Responsabile Servizi Operativi o suo delegato.

E’ obbligatorio rispettare la segnaletica stradale (orizzontale e verticale, diurna e notturna) che regola la circolazione, passare al di sotto di mezzi ed attrezzature con carichi sospesi, (siano essi appoggiati o in movimento), circolare alle spalle o davanti ai motori di aeromobili in movimento, circolare parallelamente agli aeromobili in movimento nonché condurre veicoli sotto le ali degli aeromobili, a meno che non sia strettamente necessario per motivi operativi.

È vietato effettuare retromarce presso un aeromobile senza assistenza.

E’ vietato trasportare persone su mezzi destinati al trasporto di cose.

E’ obbligatorio accendere i fari in ore notturne ed in condizioni meteo avverse anche secondo quanto previsto dal Codice della strada (è obbligatorio accendere sempre i fari anabbaglianti durante la marcia)

In tutto l’*Airside* è vietato fumare (anche all’interno dei veicoli) e gettare rifiuti al di fuori degli appositi contenitori e/o campane predisposte per prevenire il FOD.

Si riporta di seguito l’insieme degli obblighi e divieti cui attenersi durante la circolazione in *airside*, la cui violazione comporterà l’applicazione di sanzioni previste dall’art. 1174 del Codice della Navigazione. A titolo cautelativo quale misura interdittiva di carattere temporaneo, fermo restando quanto già disciplinato nel presente Regolamento al capitolo relativo alle sanzioni e misure interdittive, il Gestore procede con il ritiro dell’ADP per violazioni degli artt. 1, 3, 4, 12, 18, 20, 21.

**Art. 1-Limiti di velocità e rispetto segnaletica**

1. E’ vietato superare, nell’area di movimento, il limite di velocità di 30 km/h ovvero lì dove indicato quello pari a 10 Km/h.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

2. E' vietato effettuare sorpassi azzardati o fuoriuscire dalla veicolare delimitata dalla segnaletica orizzontale. Il suddetto divieto si riferisce anche al trasferimento degli automezzi speciali, i quali, parimenti, dovranno circolare, pur sempre, seguendo l'apposita e prevista segnaletica orizzontale.

In caso di superamento dei limiti di velocità, il legale rappresentante della società per la quale lavora il conducente che compie l'infrazione è obbligato in solido con quest'ultimo.

**Art. 2 - Airside Vehicle Permit e Airside Driving Permit**

E' obbligatorio in airside, alla guida di un veicolo o attrezzatura, essere in possesso ed esibire:

1. L'AVP che, in quanto apposita autorizzazione della GESAC, dovrà essere esposto, in originale e in corso di validità, sul parabrezza e in mancanza dello stesso e in un punto visibile del mezzo;
2. L'ADP in originale ed in corso di validità. L'ADP non consente la circolazione in zone dell'airside ove non si è autorizzati a mente delle vigenti regolamentazioni.

**Art. 3 - Circolazione e precedenza in area di movimento**

1. E' fatto obbligo dare la precedenza ai velivoli, anche se trainati.
2. E' fatto obbligo, in caso di emergenza, dare sempre la precedenza ai mezzi operativi di soccorso (soccorso antincendio, sanitario, polizia e operativi) aventi luce lampeggiante in funzione.

**Art. 4 - Movimentazioni di veicoli presso aeromobili**

1. La movimentazione di veicoli e mezzi in zone limitrofe a velivoli in sosta o movimento, deve seguire le seguenti limitazioni:
  - a. Non circolare posteriormente e/o davanti a motori di un aeromobile in moto.
  - b. E' vietato avvicinarsi ad un aeromobile, o transitarvi dietro, fino a quando non è completamente fermo con i motori ed i segnali anticollisione spenti.
  - c. E' vietato condurre o parcheggiare in prossimità dell'aeromobile, veicoli non addetti alla sua assistenza.
  - d. E' vietato condurre veicoli sotto le ali degli aeromobili a meno che non sia necessario per motivi operativi, adottando, nel caso, la massima cautela.

**Art. 5 - La sosta e fermata di mezzi in airside**

1. E' vietato lasciare in sosta automezzi in spazi non allo scopo riservati e/o utilizzare le vie di scorrimento per la sosta, anche temporanea, di automezzi. Tali vie dovranno essere sgombre da attrezzature o materiali di qualsiasi genere.
2. E' vietato parcheggiare veicoli e/o attrezzature sulle striscie gialle. Sulle centre line, nelle aree tratteggiate, davanti le uscite di imbarco, sotto la fusoliera e le ali degli aeromobili, su una veicolare ovvero bloccando le uscite degli uffici e quelle di emergenza.
3. E' vietato lasciare incustoditi veicoli in funzionamento.
4. E' vietato, durante la sosta sotto bordo, lasciare i motori dei veicoli e delle attrezzature

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

non direttamente impegnate nelle operazioni di assistenza, con i motori in funzionamento, senza i freni di stazionamento o gli stabilizzatori inseriti.

5. E' vietato parcheggiare, anche temporaneamente, un veicolo presso un aeromobile in sosta ostruendo la via di uscita di altri mezzi di assistenza già posizionati e, particolarmente, la via di entrata/uscita dei mezzi destinati al rifornimento.

**Art. 6 - Limitazioni alla circolazione in airside**

E' fatto divieto, in area di movimento, circolare nelle seguenti modalità:

- Con autovetture private;
- Con motocicli e biciclette;
- A piedi. Quest'ultimo divieto non include la specifica area dove si deve lavorare.

**Art. 7 - Segnaletica ICAO diurna e notturna**

E' vietato circolare nell'area di movimento con automezzi, e mezzi speciali privi dei segnali diurni {SCACCHI BIANCHI E ROSSI} e notturni (LUCE LAMPEGGIANTE GIALLA).

**Art. 8 - Conduzione di mezzi di rampa senza titolo di proprietà**

E' vietato utilizzare o condurre veicoli o attrezzature non di proprietà della società ente di appartenenza senza preventivo e formale ottenimento di autorizzazione da parte del Responsabile Servizi Operativi o suo delegato.

**Art. 9 - Traino e Sosta di Dollies carrelli e contenitori**

E' vietato trainare Dollies/carrelli in numero superiore a quattro oppure 1 nastro con più di due dollies/carrelli. Questi potranno essere lasciati in sosta unicamente se bloccati con le apposite barre frenanti. E', inoltre, vietata la conduzione di contenitori o carrelli senza le sponde e le chiusure adeguatamente bloccate.

**Art. 10 - Traino di autoveicoli e mezzi in area di movimento**

E' vietato trainare autoveicoli o mezzi nell'area di movimento senza darne preventiva informativa al personale operativo del settore Airfield Operations della Gesac, attenendosi alle eventuali istruzioni operative impartite dagli stessi addetti.

**Art. 11 - Utilizzo della radio in area di manovra e sulla strada perimetrale**

E' obbligatorio avere la radio costantemente accesa quando si circola nell'area di manovra, sull'apposita frequenza e comunque è sempre obbligatorio attenersi precisamente alle procedure relative alle comunicazioni radio.

**TITOLO II - La Circolazione in area di manovra e Strada Perimetrale****Art. 12 - Ingresso in Pista e Area di manovra**

E' assolutamente vietato immettersi sulla pista di volo o avvicinarsi ad una distanza inferiore a mt 150 dall'asse della stessa, senza la preventiva autorizzazione della Torre di Controllo. Parimenti è vietato immettersi in area di manovra senza il nulla osta della Torre di Controllo laddove richiesto.

**Art. 13 - Circolazione su area di manovra e su strada Perimetrale**

E' obbligatorio impegnare l'area di manovra e Strada Perimetrale con veicoli muniti di:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

1. apparati UHF, operanti sulle apposite frequenze radio all'uopo dedicate, ovvero scortati da mezzi dotati dei suddetti apparati;
2. luci lampeggianti in funzione posta sul punto più alto del veicolo nelle ore diurne e notturne e in situazioni di ridotta visibilità in genere.
3. segnaletiche standard EASA;

TITOLO III - La Safety in Airside

Art. 14 - Conformità dei mezzi alla normativa vigente e necessaria attività manutentiva

1. Tutte le attrezzature operanti in airside dovranno essere conformi alla normativa vigente. In particolare, ogni attrezzatura dovrà essere marcata "CE" e dotata di certificato di conformità, nonché corredata del manuale d'uso relativo all'attrezzatura stessa.
2. Tutti i veicoli targati/non targati e le attrezzature dovranno essere costantemente mantenuti, identificati con apposita targhetta nel rispetto della normativa vigente a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza e di decoro per il personale e di efficienza delle attività aeroportuali.
3. E' obbligo di chiunque si metta alla guida di un mezzo, verificarne, preventivamente l'inizio della guida, la sua piena efficienza. Nel caso di evidenti malfunzionamenti, effettuare immediata comunicazione al proprio superiore.
4. E' vietato passare al di sotto di mezzi ed attrezzature con carichi sospesi, siano essi appoggiati o in movimento.
5. E' vietato trasportare persone su mezzi destinati al trasporto di cose

Art. 15 - Accensione fari in ore notturne ed in condizioni meteo avverse

E' obbligatorio azionare i fari anabbaglianti in condizioni meteo avverse e durante le ore notturne. In caso di ridotta visibilità vige la procedura contenuta nella sezione 23 del Manuale di Aeroporto.

Art. 16 - Utilizzo di veicoli con parafiamma

E' assolutamente vietato operare con veicoli a motore privi del parafiamma nella zona di rifornimento di un velivolo.

Art. 17 - Spargimento di FOD e di rifiuti in genere

E' vietato qualsiasi spargimento in airside, che sia esso volontario o involontario, di FOD, di materiali di risulta, scarto o di rifiuti in genere.

Art. 18 - Fumo in Airside

Sussiste divieto di fumo sull'intera area di movimento sia dentro che fuori i veicoli.

Art. 19 - I Dispositivi individuali di protezione

E' fatto obbligo a tutto il personale operante in airside di indossare i DPI (dispositivi individuali di protezione) previsti dai documenti di valutazione dei rischi di operatore aeroportuale, che dovranno essere preventivamente comunicati a Gesac. Durante tale permanenza in airside l'apposito abbigliamento ad alta visibilità.

Art. 20 - Limitazioni all'uso di apparecchi Radio/Telefonici

E' vietato utilizzare le apparecchiature radio/telefoniche durante:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- le operazioni di rifornimento carburanti, in prossimità delle autobotti e dei serbatoi degli aeromobili;
- la guida di ogni tipo di mezzo GSE, o più in generale di ogni automezzo, in Airside tranne che se dotati di dispositivi auricolari conformi a quanto previsto dall'articolo 173 del Codice della Strada.

**Art. 21 - Incidenti in Airfield**

1. E' obbligatorio comunicare immediatamente a Apron Control/Control Room qualsiasi incidente che coinvolga un aeromobile, un veicolo, una persona o qualsiasi altra situazione anomala.
2. E' obbligatorio, in caso di incidenti, non rimuovere i mezzi coinvolti senza aver avuto la preventiva autorizzazione del Responsabile Servizi Operativi o suo delegato e/o delle pubbliche autorità competenti, fatto salvo il caso in cui la rimozione immediata sia necessaria per motivi di sicurezza.

**Art. 22 - Sversamento di carburante in airside**

E' obbligatorio segnalare immediatamente all'Airfield Operations qualsiasi fuoriuscita di carburante, o di qualsiasi altro liquido da veicoli, attrezzature o aeromobili. Per quanto riguarda lo sversamento di carburanti durante le operazioni di rifornimento aeromobili, dovrà essere attuato quanto previsto dall'Airport Emergency Plan (AEP) allegato al Manuale di Aeroporto.

**Art. 23 - La circolazione dei mezzi in aree chiuse**

E' vietata la circolazione dei mezzi con motore a scoppio in aree chiuse, particolarmente in quelle di consegna e prelievo bagagli, allo scopo di evitare l'accumulo di gas di scarico tossici per gli operatori.

**TITOLO IV - Disposizioni Finali e generali****Art. 25 - Esposizione del Tesserino aeroportuale**

E' obbligatorio in area di movimento esporre il tesserino aeroportuale di riconoscimento, in corso di validità e in buono stato di conservazione, sui capi di vestiario esterni, in maniera chiaramente visibile.

**Art. 26 - Abbigliamento "Sociale"**

Sussiste obbligo in Airside di indossare un abbigliamento che, in modo chiaro ed omogeneo, consenta di individuarne immediatamente la società di appartenenza.

**Art. 27 - Ritrovamento e successiva consegna di materiale rinvenuto**

E' obbligatorio consegnare, immediatamente, ai punti di smistamento, qualsiasi sacco postale, involucre, pacco, bagaglio o altro materiale regolarmente identificabile per origine e/o destinazione, rinvenuto su una via di rullaggio, veicolare o su un piazzale.

**Art. 28 - Scorta mezzi sanitari**

La circolazione dei mezzi sanitari di soccorso in area di movimento, appartenenti al presidio sanitario dell'aeroporto di Salerno - Pontecagnano, sarà consentito unicamente a mezzo scorta dei mezzi dell'Airfield Operations, laddove il personale addetto alla guida sia sprovvisto di ADP. La circolazione di veicoli ambulanza esterni allo scalo di Salerno, e cioè che non si possano riferire al presidio Sanitario

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

dell'aeroporto di Salerno possono circolare in area airside soltanto se scortati in via principale dall'Handler, laddove se ne possa riscontrare uno, e solo in via secondaria dall'Airfield Operations.

**Art. 29 - Codice delle Strada**

Per tutto quanto non regolamentato dalla presente procedura, si rimanda, alle norme del vigente "Codice della Strada", al netto di tutte le modifiche ed integrazioni che si sono prodotte e/o produrranno nel tempo. La violazione della prescrizione sopra richiamate comporta l'irrogazione della sanzione prevista ai sensi dell'art. 1174, del Codice della Navigazione.

**16.2.1 Diritti di precedenza**

Il diritto di precedenza è riservato nell'ordine:

- agli aeromobili, anche se trainati, in movimento o in procinto di muoversi;
- ai pedoni;
- ai mezzi operativi, in particolar modo ai mezzi di soccorso con le luci lampeggianti attive, ai *cobus* per passeggeri in servizio di collegamento e ai mezzi adibiti al trasporto per i passeggeri PRM.

**16.2.2 Limiti di velocità e sorpassi**

Il limite di velocità sulla viabilità dell'airside è di 30 km/h. In presenza di condizioni meteo avverse (pioggia, nebbia, ecc) si riduce a 10 Km/h. Nella parte di viabilità fronte *Terminal* il limite di velocità è fissato in ogni caso a 10 Km/h.

Negli *stand* per lo stazionamento degli aeromobili i veicoli e mezzi devono essere sempre condotti a passo d'uomo.

Non sono ammessi i sorpassi azzardati o fuoriuscire dalla veicolare delimitata dalla segnaletica orizzontale.

**16.2.3 Circolazione su Apron**

La circolazione e la sosta dei veicoli, autorizzati ad accedere al piazzale aeromobili, deve essere limitata ad effettive esigenze di servizio per le sole aree previste e per il tempo strettamente necessario alla prestazione. Il percorso da utilizzare sul piazzale aeromobili è individuato da apposita segnaletica orizzontale delimitato da strisce di colore bianco.

La movimentazione di veicoli e mezzi in zone limitrofe a velivoli in sosta o movimento, dovrà sempre essere condotta tenendo conto di:

- non avvicinarsi ad un aeromobile fino a quando non è completamente fermo con i motori ed i segnali anticollisione spenti;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- non condurre o parcheggiare in prossimità dell’aeromobile, veicoli non addetti alla sua assistenza nonché non condurre veicoli sotto le ali degli aeromobili a meno che non sia necessario per motivi operativi, adottando, nel caso, la massima cautela;
- in fase di sblocco A/M, bloccare preventivamente la viabilità veicolare retro stand in modo da evitare che qualsiasi mezzo possa transitare.

I veicoli e mezzi che operano/circolano sui piazzali e sulle piazzole (ERA/ASA), tra le altre cose previste alla sezione 8 del Manuale di Aeroporto, devono essere dotati di parafiamma.

**16.2.4 Circolazione in area di manovra**

Ogni intersezione delle strade di circolazione e della perimetrale con l’area di manovra, che prevede l’assoluto diritto di precedenza agli aeromobili, è chiaramente indicata con l’apposita e idonea segnaletica. Ai punti di accesso all’area di manovra sono installati cartelli indicanti il divieto di accesso agli automezzi non autorizzati.

I veicoli e mezzi che possono operare sull’area di manovra devono essere preventivamente autorizzati dal Responsabile dei Servizi Operativi che, a sua volta, comunicherà ad ENAV il nominativo (*call-sign*) attribuito al soggetto autorizzato per il periodo indicato.

I mezzi e i veicoli autorizzati ad operare sull’area di manovra, oltre ad avere i requisiti previsti alla sezione 8 del Manuale di Aeroporto, devono essere dotati di un apparato radio UHF sintonizzato sulla frequenza di servizio della TWR (440.450Mhz).

L’accesso all’area di manovra è consentito esclusivamente previa autorizzazione data dalla Torre di Controllo e richiesta a mezzo radio ricetrasmittente.

Durante la circolazione e permanenza in area di manovra è fatto obbligo di mantenere il contatto radio con la TWR (ogni 10’) fino al disimpegno dell’area di manovra, allo scopo di ricevere informazioni essenziali sull’imminenza di traffico aereo e quindi consentire l’allontanamento tempestivo dall’area di manovra.

In caso di *contingency* durante la circolazione in area di manovra (avaria radio o avaria automezzo), si potranno osservare le indicazioni previste alla sezione 9 del Manuale di aeroporto.

I veicoli e mezzi autorizzati operanti in area di manovra devono avere il dispositivo lampeggiante giallo sempre in funzione.

**16.2.5 Circolazione su strada perimetrale**

Sulla strada perimetrale possono circolare solo i veicoli e mezzi condotti da personale in possesso di idoneo tesserino aeroportuale per l’accesso a tale area previsto dalle procedure e normative aeroportuali vigenti in

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

materia di *Security* (T.I.A.). I mezzi e i veicoli autorizzati devono essere dotati di un apparato radio UHF, sintonizzato sulla frequenza di servizio della TWR (440.450Mhz).

Sulla Perimetrale non sono ammesse soste e/o parcheggi.

In caso di incidenti, avaria del mezzo, perdite di olio e/o combustibile, perdita del carico e per ogni anomalia in genere informare prontamente l'*Airfield Operations* telefonicamente al numero 0828-354302 fornendo:

- identificativo delle persone e mezzo;
- posizione del mezzo;
- tipo di avaria;

e attendere i soccorsi. Durante l’attesa dei soccorsi posizionare la segnaletica di emergenza (triangolo) e indossare abbigliamento ad alta visibilità.

Prima di un attraversamento fermarsi agli appositi STOP e assicurarsi che nessun aeromobile sia in fase di movimento anche a traino e procedere con la dovuta solerzia senza interruzioni.

### 16.2.6 Circolazione dei mezzi sanitari

La circolazione dei mezzi sanitari di soccorso in area di movimento, appartenenti al Servizio Sanitario Aeroportuale dell’aeroporto di Salerno - Pontecagnano, sarà consentita unicamente a mezzo scorta dei mezzi dell'*Airfield Operations*, laddove il personale addetto alla guida sia sprovvisto di ADP.

La circolazione di veicoli ambulanza esterni allo scalo di Salerno - Pontecagnano, e cioè che non si possano riferire al presidio Sanitario dello scalo, possono circolare in area *Airside* soltanto se scortati in via principale dall'*Handler* che vi provvederà secondo le modalità previste e disposte in merito, laddove se ne possa riscontrare uno, e solo in via secondaria dall'*Airfield Operations*.

Per tutto quanto non regolamentato dalla presente procedura, si rimanda, alle norme del vigente “Codice della Strada”, al netto di tutte le modifiche ed integrazioni che si sono prodotte e/o produrranno nel tempo.

### 16.2.7 PARCHEGGIO E SOSTA

In *Airside* sono disponibili aree di sosta e parcheggio. I mezzi/attrezzature possono essere posizionati esclusivamente all’interno delle aree assegnate, siano esse dedicate o di utilizzo comune.

Il posizionamento dei mezzi nell’area deve essere tale da permettere adeguata possibilità di circolazione e ispezione di ciascun mezzo.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Tutte le attrezzature devono sempre essere all’interno dell’area opportunamente delimitata; non è consentita alcuna parte sporgente che possa comportare rischio.

Qualsiasi comunicazione operativa inerente all’utilizzo delle aree di parcheggio e di sosta è comunicata da GESAC al riferimento operativo del prestatore o auto produttore.

Ogni operatore deve essere in grado di fornire a GESAC un dettagliato elenco dei veicoli/attrezzature presenti nell’area ad esso in uso.

Non è consentito lasciare in sosta e/o parcheggiare mezzi e veicoli:

- sui piazzali di sosta aeromobili al fine di evitare intralcio o impedimento al movimento degli aeromobili o degli altri veicoli;
- presso un aeromobile in sosta ostruendo la via di uscita di altri mezzi di assistenza già posizionati e, particolarmente, la via di entrata/uscita dei mezzi destinati al rifornimento;
- in spazi non allo scopo riservati e/o utilizzare le vie di scorrimento per la sosta, anche temporanea, di automezzi. Tali vie dovranno essere sgombre da attrezzature o materiali di qualsiasi genere.
- sulle strisce gialle, sulle centerline, nelle aree tratteggiate, davanti le uscite di imbarco, sotto la fusoliera e le ali degli aeromobili, su una veicolare ovvero bloccando le uscite degli uffici e quelle di emergenza;
- occultando la segnaletica;
- durante la sosta sottobordo, lasciando i veicoli e le attrezzature non direttamente impegnate nelle operazioni di assistenza con i motori in funzionamento, senza i freni di stazionamento o gli stabilizzatori inseriti;
- sulla strada perimetrale;
- all’interno della zona di tolleranza rappresentata da 5 mt di distanza dalla recinzione perimetrale.

I veicoli/attrezzature in sosta non devono essere posizionati o occupare aree destinate al transito, passaggi pedonali, uscite/percorsi di emergenza o comunque in maniera tale da inficiare la sicurezza operativa aeroportuale e/o pregiudicare la corretta erogazione dei servizi aeroportuali.

I veicoli, mezzi e attrezzature quando non impiegati in attività operative, potranno sostare incustoditi, frenati, esclusivamente nelle apposite aree di sosta segnalate e destinate a tale scopo.

Non è consentito inoltre:

- lasciare incustoditi veicoli in funzionamento;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- trainare *dollies* o carrelli in numero superiore a quattro. Questi potranno essere lasciati in sosta unicamente se bloccati con le apposite barre frenanti. E', inoltre, vietata la conduzione di contenitori o carrelli senza le sponde e le chiusure adeguatamente bloccate;
- trainare autoveicoli o mezzi nell'area di movimento senza darne preventiva informativa al personale operativo del settore *Airfield* della GESAC, attenendosi alle eventuali istruzioni operative impartite dagli stessi addetti.

Il personale addetto del settore *Airfield* procede ad effettuare ispezioni e controlli delle aree al fine di verificarne il corretto utilizzo in ordine alla destinazione d'uso delle stesse.

Eventuali non conformità riscontrate relativamente alle ispezioni condotte nelle aree/mezzi possono comportare la sospensione temporanea o definitiva dell'utilizzo dell'area.

**16.2.8 AREE OPERATIVE PER IL SERVIZIO AGLI A/M – ESA (EQUIPMENT SERVICE AREA)**

Area destinata allo stazionamento delle attrezzature/veicoli utilizzati per l'espletamento del servizio di *Ground Handling*. Sono aree di sosta poste immediatamente a ridosso degli *stand*. Le aree risultano delimitate da linee bianche e rosse. In tali aree possono sostare esclusivamente specifiche tipologie di mezzi. Tutte le attrezzature devono sempre essere all'interno delle linee bianche e rosse dipinte per la delimitazione delle aree, non è consentita alcuna parte sporgente che possa comportare rischio per gli aeromobili e gli utenti dell'aeroporto.

A secondo delle specializzazioni funzionali, compatibilmente con gli spazi a disposizione e comunque tali da assicurare un servizio efficiente e sicuro, gli *handlers* possono organizzarsi al fine di avere prontamente a disposizione in tali aree le attrezzature idonee alla assistenza quale a titolo esemplificativo ma non esaustivo si individuano:

- *push-back*
- trattorino/i con carrello
- scala/e
- autovettura/e
- nastro/i per lo scarico dei bagagli

È vietato avvicinarsi ad un aeromobile fino a quando non è completamente fermo con le luci anticollisione spente.

Tali attrezzature/veicoli devono essere rimosse dall'area una volta completata l'attività.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

A turnaround terminato, i veicoli/attrezzature non più necessari alla assistenza, qualora non necessari ad un immediatamente successivo utilizzo presso le piazzole cui sono destinate, devono essere riposizionati presso le aree remote previste in uso/affidate agli *Handlers*.

**16.2.9 NORME E DISPOSIZIONI OPERATIVE PER L’UTILIZZO DELLE AREE**

Le attrezzature/veicoli danneggiati non devono parcheggiare/sostare nell’aree destinate a tale scopo; essi devono essere rimossi e trasferiti a cura dell’*Handler* nell’apposito centro di manutenzione. Nel caso in cui un veicolo/attrezzatura non possa essere rimosso, è obbligatorio informare l’Airfield Operations (tel 0828-354302)

Non è consentita la riparazione di veicoli/attrezzature nelle aree indicate nella presente sezione e comunque al di fuori delle apposite aree destinate a tale scopo.

E’ vietato lo stazionamento di veicoli di diversa tipologia e che richiedono diverso impiego in aree diverse da quelle ad essi dedicati.

I veicoli e/o le attrezzature devono essere posizionati negli appositi stalli in modo corretto tale da non costituire pericolo per persone e cose, rispettando la segnaletica di sicurezza.

Tutti gli utenti devono sempre garantire le aree prive di materiale di risulta ovvero FOD e correttamente condotte.

**16.2.10 INCIDENTI O ANOMALIE DI MEZZI, VEICOLI E/O ATTREZZATURE**

In caso di incidenti/avaria del mezzo o situazioni quali, perdite di olio e/o combustibile, perdita del carico e per qualsiasi altra anomalia, è necessario informare il Gestore Aeroportuale - secondo quanto riportato alla sez. 2.2.8 del Manuale di Aeroporto - fornendo:

- identificativo delle persone e mezzo;
- posizione del mezzo;
- tipo di avaria;

e attendere i soccorsi.

È vietato in caso di incidenti rimuovere i mezzi coinvolti senza aver avuto la preventiva autorizzazione delle autorità competenti, fatto salvo il caso in cui sia necessaria per motivi di sicurezza la rimozione immediata.

Durante l’attesa dei soccorsi posizionare la segnaletica di emergenza (triangolo) e indossare abbigliamento ad alta visibilità.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

E' fatto obbligo segnalare immediatamente qualsiasi incidente che coinvolga un aeromobile, un veicolo, una qualsiasi struttura o qualunque situazione anomala.

**16.3 Servicing dell'aeromobile****16.3.1 Controllo della piazzola prima del *Block-on* dell'aeromobile**

Fermo restando quanto già disciplinato nel presente Manuale, il personale del Prestatore/Vettore in autoproduzione prima di accedere alla piazzola dedicata all'assistenza dell'aeromobile in arrivo, deve effettuare il controllo della piazzola, al fine di verificare l'assenza di FOD e di olio o carburante e di veicoli o attrezzature che ne ostruiscano l'ingresso. In particolare, il personale addetto alle operazioni di *servicing*, prima del *Block-on* dell'aeromobile deve effettuare le seguenti azioni:

- a) ispezionare la piazzola in modo da verificare l'assenza di FOD. Qualora se ne rilevasse la presenza, provvedere alla rimozione del FOD;
- b) verificare l'assenza di spargimenti di olio e/o carburante all'interno della piazzola. Nel caso avvertire il personale Airfield Operations;
- c) verificare che non siano presenti veicoli o attrezzature dedicate alle operazioni di assistenza a terra degli aeromobili che ostruiscono l'ingresso dell'aeromobile alla piazzola e segnalarne l'eventuale presenza al personale Airfield Operations;

**16.3.2 *Block-on* e *servicing* dell'aeromobile**

Durante le operazioni di assistenza a terra degli aeromobili, il personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione deve utilizzare gli indumenti ad alta visibilità, nonché gli appositi DPI (dispositivi di protezione individuale) e le cuffie antirumore del tipo previsto dalle singole società/enti.

È consentito al personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione l'avvicinamento all'aeromobile solo dopo che le luci anticollisione ed i motori sono stati spenti e sono stati posizionati i tacchi all'aeromobile. Il personale di rampa che si occupa del posizionamento dei tacchi potrà avvicinarsi all'aeromobile per le suddette attività solo dopo che le luci anticollisione e i motori siano stati spenti.

Per tutte le attrezzature ed i mezzi complessi, ovvero tutti quelli che approciano l'aeromobile (*push-back*, nastri, scale, *loader*, *ambulift*, mezzi per il rifornimento di *catering*), si rende obbligatorio effettuare la prova freni in fase di avvicinamento alla piazzola, ad una distanza di almeno 3 metri dall'aeromobile.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I mezzi complessi che sono impiegati per il *servicing* all’a/m devono prevedere l’assistenza della manovra (avvicinamento/allontanamento) da attuarsi con l’ausilio di un *banksman* e/o con l’impiego di dispositivi alternativi e/o complementari approvati dal vettore assistito ed accettati da GESAC.

All’interno della piazzola i mezzi impiegati per le operazioni di assistenza a terra devono essere condotti a passo d’uomo e mantenere una velocità non superiore ai 10km/h e comunque entro i limiti di velocità imposti dal presente Manuale e disciplinati dalle procedure aeroportuali.

Le scale devono essere posizionate prossime all’a/m e comunque secondo quanto disciplinato dai GOM dei singoli vettori.

Sia nel caso delle scale che dell’*ambulift* e comunque per tutte le attrezzature che lo prevedono è fatto obbligo a tutto il personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione di provvedere all’estensione degli appositi corrimano/spondine protettive dopo il loro posizionamento vicino all’a/m.

La pedana del nastro per il caricamento dei bagagli nelle stive deve essere abbassata durante l’approccio del mezzo all’aeromobile; inoltre, il terminale del nastro non deve essere inserito all’interno della stiva, in modo da prevenire eventuali danni all’a/m.

Durante le operazioni di rifornimento carburante, i mezzi e le attrezzature impiegate per le operazioni di assistenza a terra devono essere parcheggiati in modo da non ostacolare la via di fuga delle autobotti.

Durante le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri è compito del personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione di verificare il rispetto del divieto di transito dei passeggeri sotto le ali dell’aeromobile, in conformità con quanto disciplinato dal presente Manuale e dal Regolamento di Scalo.

**16.3.3 Block-off dell’aeromobile e controllo della piazzola**

Prima del *Block-off* dell’aeromobile, e in caso di *push-back*, il personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione deve provvedere al preventivo blocco della viabilità veicolare retrostante la piazzola in cui è parcheggiato l’aeromobile in partenza, al fine di evitare attraversamenti sulla veicolare in concomitanza e/o presenza di aeromobile in movimento.

Una volta che l’aeromobile è uscito dalla piazzola, il personale del Prestatore / Vettore in autoproduzione deve effettuare le seguenti operazioni:

- a) ispezionare la piazzola in modo da verificare l’assenza di FOD. Qualora se ne rilevasse la presenza, provvedere alla rimozione del FOD;
- b) verificare l’assenza di spargimenti di olio e/o carburante all’interno della piazzola. Nel caso avvertire

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- il personale Airfield Operations;
- c) liberare la piazzola da mezzi ed attrezzature impiegati nelle operazioni di *servicing* e riposizionarli negli spazi dedicati al loro ricovero;

**16.3.4 Tacchi e coni per aeromobili**

I Prestatori / Vettori in autoproduzione devono possedere una adeguata dotazione di tacchi e coni per servire tutti gli aeromobili di competenza, nel rispetto delle normative e disposizioni vigenti.

Il posizionamento dei tacchi deve avvenire in accordo alle raccomandazioni del costruttore o alle disposizioni di ciascun vettore di cui ai relativi *Ground Operation Manual* (GOM) e mai in numero minore di 3 tacchi.

Il personale addetto deve sempre dare immediata e pronta comunicazione al comandante dell’avvenuto posizionamento dei tacchi.

In condizioni di vento forte, il numero di tacchi applicati deve essere incrementato, in ottemperanza a quanto previsto dai GOM di Compagnia ed in ogni caso mai in numero minore di 6 (ref. MdA - Parte E – Sez. 25).

Il posizionamento dei coni (*marker cones*) deve avvenire in accordo alle linee guida fornite dal Manuale IATA (AHM 630) ovvero dalle disposizioni di ciascun vettore e mai in numero minore di 3 coni (estremità delle ali e al piano di coda) e comunque in maniera da rendere evidente un’area a protezione dell’aeromobile da eventuali danni. Tale area non deve assolutamente essere interessata dal transito di uomini, veicoli e attrezzature.

Tacchi e coni devono essere rimossi immediatamente prima della partenza dell’aeromobile al fine di assicurarne la massima protezione e dovranno essere riposti nelle apposite aree di pertinenza sulle piazzole di sosta.

**16.3.5 Procedura di imbarco/sbarco dei PRM sull’aeromobile con mezzo *Ambulift***

Il servizio PRM è affidato da GESAC ad una società terza che gestisce direttamente l’assistenza a passeggeri con disabilità e ai passeggeri con ridotta mobilità, secondo quanto disciplinato nel Regolamento di Scalo. Per erogare il servizio la società dispone di apposite aree dedicate dette Sala Amica ed alloca risorse adeguatamente formate per l’espletamento delle varie mansioni suddivise in addetti al servizio PRM ed operatori/conducenti mezzi.

Al fine di poter operare con maggiore disponibilità di spazio a bordo degli AA/MM e non intralciare le operazioni di sbarco / imbarco dei passeggeri, il PRM verrà imbarcato per primo e sbarcato per ultimo, ove le condizioni lo permettano.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Di seguito vengono disciplinate le modalità operative da eseguirsi durante le fasi di imbarco/sbarco dei PRM sull’aeromobile.

**16.3.5.1 Procedura Imbarco PRM con mezzo *Ambulift***

Le manovre di avvicinamento ed allontanamento dell’*ambulift* alla porta dell’aeromobile costituiscono un’operazione a cui deve essere dedicata la massima attenzione al fine di scongiurare il pericolo di cadute.

Si ricorda, riportando in maniera esemplificativa e non esaustiva, che è necessario adottare le seguenti prescrizioni di sicurezza:

- Controllare il mezzo prima di ogni utilizzo e verificare l’operatività dello stesso;
- Mantenere una velocità a passo d’uomo nei pressi dell’aeromobile;
- Vietato avvicinarsi all’aeromobile nel caso in cui l’*Anti Collision Beacon* sia acceso;
- Controllare la funzionalità dei freni;
- Effettuare le manovre di entrata ed uscita del mezzo dallo stand prestando molta attenzione e con ausilio di un banksman e/o con l’impiego di dispositivi alternativi e/o complementari approvati dal vettore assistito ed accettati dal Gestore. Tale operatore dovrà essere sempre visibile al conducente del veicolo e dovrà utilizzare i segnali manuali standard per facilitare le operazioni di movimentazione del mezzo sullo *stand*;
- Obbligo di mantenere gli stabilizzatori estesi durante le operazioni di imbarco e sbarco del PRM;
- Porre la massima attenzione a NON lasciare incustodita la porta di accesso all’a/m attraverso la quale avviene l’operazione di imbarco/sbarco del passeggero PRM;
- È compito dell’operatore/conducente del PRM segnalare ad un membro dell’equipaggio di bordo di chiudere la porta e di attendere fino a quando non sarà chiusa completamente dal *crew*;
- In caso di scarsa attenzione da parte degli equipaggi a seguire le indicazioni sopra riportate, l’operatore/conducente del PRM informerà prontamente l’agente di rampa del volo ovvero il proprio coordinatore, affinché proceda alle dovute segnalazioni secondo quanto previsto dalle procedure aeroportuali, e il Gestore
- L’approccio *ambulift* all’a/m e il successivo allontanamento deve essere effettuato solo con la porta chiusa;
- Prima di movimentare il mezzo *ambulift*, l’operatore PRM dovrà assicurarsi che il/i PRM presenti a bordo siano stati assicurati alle relative sedie con le apposite cinture di sicurezza e che le sedie siano state saldamente assicurate al veicolo mediante gli appositi dispositivi di ancoraggio.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Sono seguita descritte in 3 fasi le operazioni messe in atto durante l’approccio del mezzo *ambulift* all’aeromobile:

**I FASE**

Il conducente:

- Effettua la prova freni con un “*full brake check*” prima di entrare nell’ERA o a 5 m dalla fusoliera;
- Procedo lentamente all’approccio dell’A/M;
- Inserisce gli stabilizzatori e posiziona la piattaforma del mezzo a livello della porta.

La porta dell’aeromobile dovrà essere costantemente controllata dall’equipaggio di cabina durante la fase di imbarco/sbarco PRM. L’operatore, pertanto, deve comunicare all’equipaggio (verbalmente o attraverso i segnali convenzionali) l’inizio di tali operazioni.

In fase di avvicinamento dell’*ambulift* all’aeromobile, la protezione in gomma della pedana del mezzo non deve mai toccare l’aeromobile.

**II FASE**

L’operatore:

- esce dal vano e si posiziona sulla piattaforma;
- rimuove il parapetto di protezione chiuso;
- bussa alla porta con due tocchi e ritorna in posizione di sicurezza (chiudendo il parapetto di protezione);
- attende un tempo di 10 secondi per consentire al *crew* di aprire la porta;

Il *crew* procede all’apertura della porta e, solo allora, l’operatore del PRM procede a posizionare le spondine laterali di sicurezza, in modo appropriato, per avviare l’imbarco del passeggero PRM.

**III FASE**

- L’operatore accompagna il passeggero PRM:
  - a) Camminando dal vano dell’*ambulift* fino al posto assegnato e provvede alla sistemazione del bagaglio a mano in cappelliera;
  - b) trasferisce nel vano dell’*ambulift* il passeggero che non deambula dalla sedia a rotelle alla *aisle chair* assicurandolo con le cinture di sicurezza e procede con la sedia fino al posto assegnato. Il

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

passaggero viene trasferito dalla *aisle chair* al posto a sedere e il suo bagaglio viene posto in cappelliera;

- L’operatore lascia l’a/m informando il *crew* delle successive manovre prima della rimozione dell’*ambulift*;
- Il *crew* si mette in posizione per la chiusura della porta,
- L’operatore PRM resta posizionato sulla piattaforma fino a quando il *crew* avrà completato la procedura di chiusura porta;
- L’operatore rientra nella cabina solo quando la porta sarà correttamente chiusa;
- Il conducente dell’*ambulift* potrà allontanarsi dall’a/m.

**16.3.5.2 Procedura sbarco PRM con mezzo *Ambulift***

Il conducente del mezzo, arrivando allo *stand*, procederà all’approccio dell’A/M seguendo le stesse modalità come indicato al paragrafo precedente.

Dopo lo sbarco del/dei PRM l’*ambulift* potrà raggiungere la Sala Arrivi dove il servizio termina.

**16.3.5.3 Procedura di imbarco/sbarco PRM con mezzo *Pulmino Special-Care***

Con riferimento ai passeggeri trasportati con *pulmino special-care*, le misure di sicurezza riguardano l’uso corretto della cintura di sicurezza. Il conducente effettua la prova freni con un “*full brake check*” prima dell’avvicinamento all’A/M, per poi procedere alle operazioni di imbarco del PRM.

In caso di aeromobili parcheggiati su stand fronte Terminal, l’imbarco avviene con l’operatore PRM senza ausilio di *Pulmino Special Care*.

**16.3.5.4 Trasporto PRM sui mezzi**

Durante le operazioni di imbarco/sbarco, il personale addetto all’assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità dovrà seguire le seguenti disposizioni stabilite in materia di sicurezza relativamente al trasporto PRM sui mezzi:

- Durante il trasporto su sedia a rotelle, il PRM deve essere adeguatamente assicurato. Ciò comporta che la sedia deve essere strettamente fissata al veicolo tramite gancio a terra e il passeggero assicurato sulla sedia;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Se quanto stabilito al primo punto non può essere effettuato, il passeggero deve essere trasferito su sedia standard ed ivi opportunamente assicurato;
- Il PRM non può essere accompagnato da alcun familiare se non vi sono posti disponibili dovutamente ancorati.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
SEC 101	3011/2023	Procedura	Gestione tesserino di ingresso aeroportuale (T.I.A. – T.A.S.) - QSR	PSA

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 17 - GESTIONE DEI PERICOLI DERIVANTI DALLA FAUNA SELVATICA**

La presenza di fauna/avifauna negli aeroporti costituisce un pericolo per la sicurezza della navigazione aerea. Gli impatti con volatili possono arrecare gravi danni agli aeromobili e a tutti i loro apparati

La presente sezione definisce le attività messe in atto da GESAC per la prevenzione ed il controllo della avifauna/fauna, allo scopo di promuovere ed implementare gli standard di *Safety* di GESAC per la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi, riducendo, in tal modo, i rischi associati alla presenza di volatili e/o animali selvatici all’interno e all’esterno del sedime aeroportuale.

**17.1 CAMPO DI APPLICAZIONE**

La presente sezione si applica all’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano per le aree di competenza di GESAC ed in particolare:

- Per l’attività di monitoraggio e allontanamento della fauna selvatica, si applica a tutto il sedime aeroportuale, compresi i corridoi di avvicinamento e decollo, e comunque all’interno del sedime aeroportuale e per un’altezza massima di 300 ft (ALLEGATO 4 MDA\_PARTE E\_SEZ 17: *Grid map*);
- Per l’attività di notifica all’ENAC di eventi o presunti tali di *wildlife strike*, la stessa si applica all’area delimitata entro i 60 metri della center line della pista, compresi i corridoi di avvicinamento e decollo;
- Per l’attività di monitoraggio delle sorgenti attrattive interne al sedime, la stessa si applica all’intero sedime aeroportuale.

Per l’attività di monitoraggio delle sorgenti attrattive esterne al sedime, la stessa si applica alle zone limitrofe dell’aeroporto fino ad un buffer di 13 Km dalla recinzione aeroportuale e condizionata alla tipologia delle fonti attrattive nell’ambito dello studio annuale *WildLife Strike*.

**17.2 LA VALUTAZIONE DEI PERICOLI DERIVANTI DALLA FAUNA SELVATICA E L’ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI CONTROLLO DELLA STESSA****17.2.1 RESPONSABILITA'**

La responsabilità di redigere e di assicurare la corretta applicazione della presente sezione è del Responsabile dei Servizi Operativi che si avvale del supporto dell’*Airfield Operations*, struttura sottoposta allo stesso RSO, per le attività di cui alla presente sezione, secondo lo schema seguente più ampiamente descritto ai successivi paragrafi.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Titolo	Responsabilità	Attività
Responsabile Servizi Operativi	<b>Coordinatore BCU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Coordinamento giornaliero operazioni BCU.</li> </ul>
Airfield Operations	<b>Agente BCU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monitoraggio, controllo e allontanamento volatili</li> <li>▪ Ispezione e agibilità aree e infrastrutture.</li> </ul>

### 17.2.2 AGGIORNAMENTO DELLA PROCEDURA

La presente sezione viene aggiornata ogni qualvolta si renda necessario, ovvero:

- A seguito di modifiche occorse alle risorse umane e/o strumentali impiegate;
- Quando il trend dell’indice di rischio è in crescita e/o superi la soglia di attenzione (valore 0,5 del BRI2);
- In caso di modifica dell’assetto normativo in materia di *WildLife Strike*.

Nei casi sopra elencati, il RSO provvede alla redazione degli eventuali emendamenti richiesti.

La sezione aggiornata è proposta per approvazione all’*Accountable Manager* e comunicata in sede di *Safety Board*.

Sia il Report Annuale *Wildlife Strike*, sia la Procedura antivolatili sono sottoposti a:

1. ENAC - BSCI (per la valutazione di competenza);
2. ENAC - DTC (per la successiva approvazione nell’ambito del processo di mantenimento della certificazione dell’aeroporto).

### 17.2.3 AGGIORNAMENTO CON CARATTERE D’URGENZA

Il Coordinatore Responsabile dell’attività della BCU (RSO), oltre al continuo contatto con gli agenti BCU, monitora periodicamente i *report* prodotti ed interviene in caso di eventi anomali che richiedano urgente attenzione ed intervento convocando con urgenza un incontro con il Responsabile ATC, gli agenti BCU, nonché il *Safety Manager* ed ENAC (se necessario). Sulla base di quanto accaduto e delle determinazioni emerse dall’incontro, il RSO provvede alla redazione dell’eventuale emendamento alla presente procedura (anche in forma di integrazione alla stessa), e/o procede all’emissione di ordini di servizio temporaneo.

Tali azioni sono immediatamente comunicate e rese operative agli operatori coinvolti e vengono altresì trasmesse a:

PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ENAC - BSCI (per la valutazione di competenza);
- ENAC - DTC (per la necessaria verifica ed approvazione).

### 17.2.4 PROCESSO

GESAC al fine di diminuire la quantità di fauna/avifauna presente in aeroporto ed evitare/ridurre conseguentemente il numero di eventuali *Bird/Wildlife Strike*, applica quanto contenuto nella presente sezione attraverso la definizione di una struttura organizzativa.

GESAC attua la presente struttura organizzativa:

- **Responsabile Servizi Operativi:**
  - Porta immediatamente all’attenzione del top management dell’aeroporto le problematiche relative al rischio di *wildlife strike*;
  - Redige gli emendamenti alla presente sezione, secondo quanto concordato con gli altri soggetti responsabili/coinvolti (*Accountable Manager*, altri *Post Holders*, *Safety Manager*, Responsabile ATC, ENAC DTC), in merito alla valutazione del rischio e conseguenti azioni di mitigazione da intraprendere;
  - Effettua, anche tramite l’ausilio di società di consulenza esterne, la valutazione del rischio e la produzione dei report mensili ed annuali;
  - Stabilisce le azioni di mitigazione del fenomeno del *Bird Strike* da adottare;
  - Sottoscrive e trasmette ad ENAC la relazione annuale di *Wildlife Strike*;
  - Esprime ed espone osservazioni e pareri ad ENAC o agli Enti territoriali in riferimento alla compatibilità delle attività svolte entro i 13 km dalla recinzione aeroportuale per quanto concernente la sicurezza delle operazioni aeronautiche.
- **Safety Manager:**
  - Raccoglie i dati statistici emersi dal monitoraggio;
  - Indica i *Safety Review Board*;
  - Indica i *Safety Committee* ed altri comitati specifici allo scopo di informare e sensibilizzare sulle tematiche legate al *WildLife Strike*;
  - Valuta l’impatto delle azioni di mitigazione del *WildLife Strike* proposte dal RSO sugli standard di *Safety* aeroportuali.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**• Coordinatore Responsabile BCU (RSO):**

A tale figura sono ascrivibili i seguenti compiti e responsabilità:

- Coordinare le operazioni degli agenti BCU;
- Vigilare sull’applicazione della presente procedura in ambito BCU;
- Monitorare i dati prodotti durante le attività della BCU;

**• Agente BCU – BIRD CONTROL UNIT:**

Tale ruolo è ricoperto dall’*Airfield Operations*. Il personale BCU opera secondo le indicazioni contenute nella presente sezione ed è coordinato dal Coordinatore Responsabile BCU (RSO). Gli agenti BCU che espletano le necessarie attività ad essi ascritte sono, uno per ogni turno lavorativo. Il personale addetto alla BCU ha accesso ad ogni settore dell’aeroporto, dispone delle abilitazioni alla guida in tutta l’Area di Movimento (ADP - *Airside Driving Permit*) e di tutte le competenze necessarie all’uso di apparati ricetrasmittenti e dei sistemi di allontanamento incruento.

Il personale BCU è raggiungibile attraverso i seguenti contatti:

- Coordinatore BCU (RSO):+39 349-4031181;
- Agente BCU (Airfield Operations) radio: UHF 440.450;

Le comunicazioni con la TWR avvengono sulla frequenza UHF 440.450 utilizzando il *Call Sign* “GESAC BCU”.

**17.2.5 PIANO DI MONITORAGGIO DELLA FAUNA SELVATICA ALL’INTERNO DEL  
SEDIME AEROPORTUALE**

Il “Piano di Monitoraggio” definisce le azioni intraprese in caso di:

1. Monitoraggio Preventivo della *wildlife* presente in aeroporto (Ispezioni Programmate);
2. Monitoraggio Correttivo (richieste di allontanamento incruento dei volatili in aera di manovra).

**17.2.6 INTERVENTI DI MONITORAGGIO PREVENTIVI**

Per Intervento di Monitoraggio Preventivo della *wildlife* si intende il dedicato ed esclusivo controllo sistematico quotidiano delle presenze di avifauna/fauna e la loro registrazione per specie, numero ed ubicazione, nonché

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

la verifica dell'efficacia dei sistemi di allontanamento e la localizzazione di eventuali fonti attrattive. Se, durante il monitoraggio preventivo viene rilevata la presenza di avifauna, si provvede all'allontanamento incruento (secondo le modalità previste nel *par* 17.1.10).

Il monitoraggio preventivo prevede anche la verifica del manto erboso (caratteristiche della vegetazione e sua altezza, tipologia, distribuzione, nonché valutazioni concernenti altre fonti attrattive presenti nel sedime aeroportuale).

Il BCU effettua tali interventi di monitoraggio seguendo le periodicità riportate nel presente piano e registra gli avvistamenti tutti gli animali a terra o in volo fino ad un'altezza di circa 300 ft.

L'area di intervento è individuata nell'ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - Aree soggette a monitoraggio *Wildlife Strike*.

Le attività di ispezione si espletano nella parte di sedime aeroportuale che si estende lateralmente, in modo simmetrico rispetto all'asse pista (CL), per una distanza di 500 metri dalla *Center Line*, comprendendo i piani di avvicinamento, fino al raggiungimento della recinzione aeroportuale.

Al termine di ogni ispezione di monitoraggio, tramite il tablet, l'operatore BCU compila il *Bird Strike Monitoring Form* – BSMF (ALLEGATO 3 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00).

Nel caso di rinvenimento di carcasse di animali morti o feriti durante l'attività di monitoraggio preventivo nella parte di sedime aeroportuale che si estende lateralmente, in modo simmetrico rispetto alla *Center Line* di pista, per una distanza di 60 metri dalla stessa (comprendendo i piani di avvicinamento fino al raggiungimento della recinzione aeroportuale), la BCU dovrà operare secondo quanto previsto nei *parr.* 17.1.12, 17.1.13, 17.1.14, 17.1.15, 17.1.16

**17.2.7 MODALITÀ E PERCORSO DEGLI INTERVENTI DI MONITORAGGIO PREVENTIVI**

Gli uccelli sono più attivi soprattutto nelle prime e, secondariamente, nelle ultime ore della giornata; conseguentemente è necessario concentrare le attività di monitoraggio in questi orari. L'agente BCU opera un monitoraggio giornaliero continuo, dall'alba al tramonto, e ad intervalli programmati così come stabiliti responsabile della BCU.

La BCU effettua un percorso standard all'interno del sedime aeroportuale percorrendo le aree così come indicate nell'ALLEGATO 1- MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - Aree soggette a monitoraggio *Wildlife Strike*; procede, inoltre, ad effettuare ispezioni e monitoraggi non programmati al fine di evitare che l'efficacia degli stessi interventi non venga vanificata dal fatto che l'avifauna/fauna selvatica ha eventualmente memorizzato i percorsi effettuati.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Il coordinatore responsabile BCU può decidere, previa comunicazione all’agente BCU, sia la variazione del percorso standard, sia il periodo di monitoraggio, dopo aver considerato le zone di maggiore concentrazione di avifauna/fauna, nonché ove sussistano rischi maggiori rispetto al traffico aeroportuale.

Tali ispezioni di monitoraggio vengono condotte con apposita autovettura munita di strumenti dissuasori, o a piedi, interessando anche l’area di manovra, al fine di avere una migliore visuale della pista di volo.

Durante gli interventi di monitoraggio preventivo, vengono attuati le azioni dissuasive, attenzionando le zone in cui gli aerei sono più a rischio, ovvero quelle in corrispondenza delle soglie pista e del *rotation point*.

Tali azioni dissuasive vengono attuate considerando il c.d. “effetto assuefazione”, ossia il processo per il quale un animale acquisisce familiarità con un suono o con la vista di qualcosa che inizialmente lo spaventava.

Qualora durante il monitoraggio sia avvistata avifauna/fauna sulla pista di volo, sulle *strip* e sulle RESA, ecc., il BCU provvede all’allontanamento della stessa, fino alla completa messa in sicurezza delle aree interessate e al completo ripristino degli standard di *Safety*.

In caso di ritrovamento di carcasse di animali e/o di loro parti, queste devono essere prontamente rimosse dalla zona di ritrovamento, congiuntamente ad ogni eventuale residuo organico, e trattati secondo quanto previsto nei *parr.* 17.1.12 e 17.1.13.

In regime di “Ridotta Visibilità” (LVP) diurna, l’addetto BCU sospende il monitoraggio preventivo già condotto e chiede alla TWR l’ingresso in pista per effettuare un’ispezione straordinaria. Per le ore notturne, si prevede un’ispezione pista preventiva all’occorrenza delle operazioni di tutti i c.d. “voli notturni” ai quali sia stata accordata preventiva autorizzazione.

Al termine di ogni giro di monitoraggio verrà compilato il *Bird Strike Monitoring Form – BSMF* (ALLEGATO 3 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00).

**17.2.8 INTERVENTI DI MONITORAGGIO CORRETTIVI (RICHIESTE DI INTERVENTO)**

L’“Intervento di Monitoraggio Correttivo” si attiva quando, a seguito dell’accertata e/o presunta presenza di avifauna/fauna in area diversa da quella monitorata durante il “Monitoraggio Preventivo” segnalata da altri operatori/enti aeroportuali, l’operatore BCU tempestivamente si reca nella zona ove è stata segnalata la presenza di fauna/avifauna e provvede ad allontanarla utilizzando i dispositivi per l’allontanamento disponibili, che devono essere necessariamente adeguati al tipo di avifauna individuata.

L’attività di allontanamento incruento termina nel momento in cui la presenza dell’avifauna/fauna rilevata sia stata completamente dispersa.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

L’accesso alla pista di volo ed ai raccordi è subordinato all’ottenimento della necessaria e preventiva autorizzazione da parte della TWR. Durante tutto il tempo di permanenza in Area di Manovra, il BCU deve mantenere il contatto radio con la TWR.

Al termine dell’intervento, si procede alla compilazione della scheda di monitoraggio (BSMF) evidenziando la tipologia di intervento correttivo posto in essere.

Nel caso di rinvenimento di carcasse di animali morti o feriti durante l’attività di monitoraggio correttivo nella parte di sedime aeroportuale che si estende lateralmente, in modo simmetrico rispetto alla *Center Line* di pista, per una distanza di 60 metri dalla stessa (comprendendo i piani di avvicinamento fino al raggiungimento della recinzione aeroportuale), il BCU deve operare secondo quanto previsto nei precedenti paragrafi.

**17.2.9 RIPORTO SULLA PRESENZA DI FAUNA SELVATICA IN AREA DI MANOVRA E ALLONTANAMENTO**

La presenza di avifauna/fauna in area di manovra deve essere tempestivamente comunicata alla TWR dall’operatore BCU, specificandone la posizione occupata, la taglia (piccola, media o grande) ed il numero degli esemplari presenti. Nel verificarsi di tali casi, la BCU comunica alla TWR il risultato ottenuto, aggiornando la stessa in merito alla nuova posizione che i volatili hanno raggiunto, mantenendo la zona interessata in costante monitoraggio per evitare che i volatili tornino ad interessarla.

La comunicazione con la TWR deve essere puntuale, sintetica, precisa ed esaustiva, al fine di consentire allo stesso Ente la necessaria possibilità di comunicare le medesime informazioni agli equipaggi e meglio coordinare le attività di volo.

**17.2.10 DISPOSITIVI PER L’ALLONTANAMENTO INCRUENTO**

Esistono sul mercato diversi mezzi di disturbo e di allontanamento incruenti, fissi o mobili la cui efficacia si diversifica a seconda delle circostanze e della tipologia di fauna interessata. Tuttavia, tali dispositivi non forniscono una soluzione definitiva della gestione dell’avifauna/fauna selvatica in aeroporto, ma solo un contenimento del fenomeno.

Il BCU deve utilizzare i dispositivi per l’allontanamento incruento solo quando è ritenuto necessario per svolgere in maniera efficace la suddetta attività, al fine di evitare che i volatili subiscano il c.d. “*effetto assuefazione*”, e cioè evitare che l’uso continuativo dei dispositivi di cui sopra, renda l’avifauna insensibile alle azioni di allontanamento effettuate, tali da rendere le stesse inefficaci.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I dispositivi per l’allontanamento incruento operati dalla BCU sono:

- N.02 richiami d’angoscia (*distress call*) veicolari;
- N.07 cannoni a gas propano fissi comandati via radio da operatore BCU e via PC dall’ufficio *Airfield*.  
La postazione PC presente presso l’Ufficio *Airfield* consente, da remoto, anche la rilevazione della percentuale di carica delle bombole di gas propano e delle batterie;

Nello specifico i *distress call* sono collocati sulle due auto *Airfield*, di cui una dedicata allo svolgimento delle attività di monitoraggio ed allontanamento dell’avifauna.

L’operatore BCU, prima dell’inizio del proprio turno lavorativo, deve procedere al controllo del veicolo e dell’equipaggiamento per l’allontanamento incruento dei volatili, al fine di verificarne la piena funzionalità ed operatività.

Il personale *Airfield Operations* deve assicurarsi che almeno un apparato *distress call* sia sempre operativo. In caso di *contingency* causato da un’avaria e/o inoperatività degli apparati *distress call*, l’operatore BCU provvederà a darne tempestiva comunicazione all’RSO, nonché ad utilizzare tutti gli altri dispositivi di allontanamento incruento a disposizione ed attuare le azioni di disturbo della fauna con modalità manuali.

### 17.2.11 AUTOMEZZO BCU

L’operatore BCU svolge il controllo della avifauna selvatica con appositi mezzi veicolari, ovvero:

- N° 2 veicoli

I suddetti veicoli sono dotati dei dispositivi di comunicazione radio per l’ingresso in Area di Manovra (UHF veicolare ed almeno un apparato portatile sulla frequenza di UHF di TWR), nonché sono equipaggiati con dispositivi per l’allontanamento incruento e dei DPI necessari per permettere l’eventuale rimozione delle carcasse in pista.

Nel caso in cui l’autovettura BCU risulti in avaria, l’operatore utilizzerà un’altra auto *Airfield*, anch’essa dotata degli stessi dispositivi.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**17.2.12 GESTIONE DEGLI EVENTI DI IMPATTO O PRESUNTO TALE CON AVIFAUNA**

Un evento di *Bird/Wildlife Strike* sulle superfici di volo può comportare un rischio di FOD sull’intera area di movimento e può costituire, quindi, un ulteriore pericolo per gli aeromobili anche successivamente all’impatto stesso.

In caso di notifica di un *Bird/WildLife Strike*, il personale BCU dopo aver ricevuto dalla TWR la richiesta di ispezione per “presunto impatto volatile”, si dirige verso l’area in cui è avvenuto il presunto *Wildlife Strike*, ed in caso di ritrovamento di carcasse, provvede alla rimozione delle stesse, previo utilizzo dei DPI in dotazione, comunicando successivamente all’ATC l’avvenuto ripristino delle condizioni di agibilità. Nel caso in cui la rimozione della carcassa si presenti non di immediata risoluzione, assume il coordinamento delle operazioni di pulizia a mezzo spazzatrice e, una volta ripristinata l’agibilità, provvede a comunicarla alla TWR.

In caso di mancato rinvenimento della carcassa, il BCU procede all’ispezione della pista di volo e dell’area compresa entro 60 metri dalla center line (CL) e comunica alla TWR l’esito negativo dell’ispezione.

In ogni caso di rinvenimento o di mancato rinvenimento della carcassa animale, il personale BCU compila l’apposito modulo BSRF.

Il modulo BSRF compilato digitalmente o sul supporto cartaceo sono inviati dall’agente BCU al coordinatore BCU.

**17.2.13 IDENTIFICAZIONE E SMALTIMENTO DEI RESTI**

Una volta esauriti i compiti di identificazione e compilazione della reportistica, il personale BCU fotografa e conferisce i resti depositandoli nel congelatore in dotazione al BCU, contattando, in seguito, una ditta specializzata e regolarmente autorizzata ai sensi della vigente normativa in vigore, affinché le stesse carcasse siano oggetto di prelievo e successivo smaltimento secondo le normative vigenti.

**17.2.14 LA SEGNALAZIONE DI CIRCOSTANZE RILEVANTI PER IL SERVIZIO AIS**

L’attività di segnalazione degli eventi di *Bird/Wildlife Strike* viene effettuata nei seguenti casi:

- Impatto (o presunto tale) accertato direttamente dal personale navigante (ALLEGATO 1a MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 -BSRF);
- Danno all’aeromobile segnalato dal personale addetto alla manutenzione (ALLEGATO 1b MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - BSRF);
- Segnalazione di impatto (o presunto tale) pervenuta dal personale del servizio ATS (ALLEGATO 1c MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - BSRF);

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Ritrovamento di carcasse e/o resti di avifauna sulla pista o nell’area compresa entro 60 mt dalla center line (ALLEGATO 1d MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - BSRF) da parte del personale della BCU;
- Effetti sulla conduzione di un volo (riattaccata, decollo abortito, ecc.) dovuti alla presenza di animali, come manovra evasiva, ma senza il verificarsi di un impatto (ALLEGATO 1c MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00 - BSRF) da parte del servizio ATS.

È importante che la notifica di impatto certo o presunto da parte di ogni Soggetto, Società o Ente coinvolto, sia formalizzata il più rapidamente possibile al coordinatore BCU.

Dato che la normativa nazionale pone in capo al gestore aeroportuale la definizione e l’attuazione delle misure di prevenzione del rischio di *WildLife Strike*, è fondamentale che allo stesso pervengano tutte le segnalazioni degli eventi verificatisi, avendo cura di segnalare sempre la quota dell’evento, in quanto solo gli impatti verificatisi al di sotto dei 300 ft rientrano nell’ambito di competenza di ogni scalo aeroportuale.

Il coordinatore BCU ricevuta la segnalazione degli eventi dal suddetto personale in forma cartacea, verifica che ogni modulo BSRF ricevuto, sia stato compilato in tutte le sue parti e provvede all’archiviazione nel *database birdsafety*.

Nel caso di impatti accertati o presunti, il coordinatore BCU, sulla base di quanto contenuto nel BSRF, procede alla segnalazione dell’evento ad EASA/ENAC, ai sensi della Circolare GEN-01, attraverso il sistema ECCAIRS, nonché ad informare il RSO e il SM.

### 17.2.15 MODALITA’ DI SEGNALAZIONE

La BCU nel caso di ritrovamento di carcasse animali durante l’attività di monitoraggio preventivo o correttivo, deve compilare il BSRF in modalità digitale o, in alternativa, nel formato cartaceo da consegnare al coordinatore BCU. Nel caso di segnalazione da parte di ENAV, è necessario indicare sul BSRF la dicitura “Impatto dichiarato da TWR”.

Inoltre, in tutti i casi citati ai paragrafi precedenti, il BCU registra nel modulo BSRF elettronico del *tablet* o cartaceo, le seguenti ulteriori informazioni:

1. Condizioni dei resti;
2. Specie e numero volatili coinvolti;
3. Eventuali resti fotografati da allegare alla mail;
4. Informazioni aggiuntive, se disponibili.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**17.2.16 A CHI SEGNALARE**

L’onere dell’invio dei BSRF ricade in capo a tutti i Soggetti, Enti, Società che abbiano avuto notizia o riscontrato direttamente eventi di impatti certi o presunti. I BSRF compilati, pur tenendo in considerazione le rispettive organizzazioni interne, devono essere inviati a:

- ENAC - BSCI;
- ENAC DTC;
- GESAC - RSO e *Safety Manager*.

**17.2.17 RACCOLTA DATI DI MONITORAGGIO**

L’operatore BCU effettua le attività di monitoraggio tramite un Tablet munito di apposita applicazione “*Wildlife Monitor*”, ovvero compilando il BSMF conforme alla Circolare ENAC APT-01B, ed invia i dati al server alimentando una banca dati. I dati raccolti sono contenuti in un database informatico (*Bird Strike Management System*) che risiede sul sito web [www.birdsafety.it](http://www.birdsafety.it) con accesso protetto tramite *login* e *password*.

Il coordinatore BCU, in caso di problematiche interessanti il dispositivo *hardware*, riceve dall’agente BCU i BSMF in forma cartacea, procedendo successivamente all’archiviazione all’interno del database “*birdsafety*”.

**17.2.18 ANALISI DEI DATI DI MONITORAGGIO**

Le informazioni raccolte costituiscono la base dei dati indispensabili al fine di elaborare analisi statistiche che permettano:

1. Effettuare una corretta valutazione del rischio anche in funzione degli andamenti stagionali;
2. Identificare i rischi non precedentemente considerati e non contemplati nella presente procedura;
3. Valutare l’efficacia degli strumenti di allontanamento adottati al fine di rimodulare le strategie difensive ed effettuare una nuova analisi del rischio.

**17.2.19 ELABORAZIONE E COMUNICAZIONE STATISTICA**

I dati raccolti dai monitoraggi vengono raggruppati in una base di dati statistica ed elaborati, dietro richiesta ed incarico conferito dal RSO, da una società di consulenza specializzata nel settore, la quale redige ed invia allo stesso RSO e al *Safety Manager*:

- Report Mensile contenente dati e statistiche afferenti al mese oggetto di valutazione;
- Report Annuale Wildlife strike.

Il *Safety Manager* sulla base degli stessi dati ed informazioni in esso contenuti propone la discussione in sede di *Safety Board*.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

In occasione della trasmissione del “*Report Annuale Wildlife Strike*”, possono essere considerate e proposte anche ulteriori azioni correttive per l’anno a venire, osservando le seguenti modalità, criteri e sequenzialità:

1. Il RSO, sulla base dei dati statistici ottenuti, stabilisce quali azioni correttive intraprendere, sottoponendole all’attenzione ed alla valutazione del *Safety Manager*;
2. Il *Safety Manager*, valuta e verifica la compatibilità delle azioni correttive.
3. Il RSO, valutato il risultato delle analisi effettuate dal *Safety Manager*, decide la possibilità di applicare le azioni correttive precedentemente stabilite
4. Il RSO trasmette il “*Report Annuale*” entro il mese di febbraio successivo relativo all’anno precedente. Nello stesso *Report* sono previste le eventuali azioni di mitigazione proposte per l’anno a venire ad ENAC BSCI e ad ENAC DTC, al fine di ottemperare ai necessari processi di valutazione ed approvazione.

Il *Report Annuale Wildlife Strike* deve necessariamente contenere, in aggiunta alle informazioni e ai dati statistici, anche un puntuale ed analitico “Studio sulle Fonti Attrattive Interne al Sedime”, nonché similare “Studio afferente alle Fonti attrattive Esterne al Sedime”.

**17.2.20 SEGNALAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE NELL’AREA INTERNA AEROPORTUALE**

Gli addetti BCU hanno l’obbligo di identificare e segnalare la presenza di tutte le eventuali fonti attrattive avvistate nell’area interna al sedime aeroportuale e nelle aree esterne immediatamente prossime alla recinzione perimetrale.

La verifica della eventuale presenza di fonti attrattive, viene fatta in concomitanza all’espletamento delle ispezioni di BCU, prestando attenzione mediante un’attività di controllo sia alle aree di possibile nidificazione (zone a verde, zone di cantiere, grandi manufatti particolarmente frequentati dai volatili, depositi, luoghi di stoccaggio dei rifiuti, locali fatiscenti, siti abbandonati o in disuso etc.), sia in riferimento all’integrità della recinzione aeroportuale ed al mantenimento dell’altezza dell’erba secondo quanto stabilito dalle disposizioni ICAO in materia, nonché sulla base di quanto stabilito dalle “Linee Guida per la Gestione delle Aree a Verde”. Tali ispezioni e monitoraggi delle infrastrutture e/o locali di cui sopra vengono effettuati al fine di porre in essere concrete azioni atte ad eliminare l’attitudine di attrattività alle stesse.

Qualora durante l’espletamento del servizio BCU venga rilevata la presenza di una o più fonti attrattive, gli addetti BCU devono darne comunicazione scritta al coordinatore BCU, al RSO. Alla comunicazione devono essere allegate possibilmente foto o filmati della stessa fonte giudicata come “attrattiva”.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

La segnalazione non potrà, comunque, prescindere dall'utilizzo del *Wildlife Monitoring Form*, nel quale devono essere riportate tutte le informazioni necessarie ed utili all'individuazione delle stesse fonti (es. identificazione dell'ubicazione delle fonti attrattive attraverso utilizzo *Grid Map*, foto, coordinate gps, etc..).

Il RSO ricevuta la segnalazione e a seguito di valutazione sulle più opportune azioni di mitigazione da mettere in atto e sulla natura delle criticità riscontrate, richiede al Responsabile Manutenzione i necessari interventi risolutivi, allorquando ricadano in capo a quest'ultimo le attività risolutive da attuare.

**17.2.21 INTERVENTI DI MONITORAGGIO ESTERNI AL SEDIME AEROPORTUALE**

GESAC in relazione a quanto indicato nel *par. 17.1* della presente sezione del Manuale, effettua attività di monitoraggio e controllo nelle zone limitrofe all'aeroporto fino a 13 km dalla recinzione aeroportuale. Tutto viene svolto in conformità a quanto previsto dalle linee guida ENAC citate nel riferimento normativo. A tale scopo, GESAC redige ed aggiorna annualmente lo "Studio sulle Fonti Attrattive Esterne al Sedime" basato su:

- Interventi di monitoraggio preventivi esterni al sedime: trattasi di ispezioni annuali effettuate da personale di società specializzata di consulenza, tese a monitorare e verificare il mutamento delle condizioni ambientali e delle fonti attrattive limitrofe al sedime;
- Interventi di monitoraggio specifici esterni al sedime: trattasi di ispezioni *ad hoc* effettuate in seguito a specifiche segnalazioni o in presenza di una quantità cospicua di avifauna, effettuate da personale di società di consulenza esterna o da personale di GESAC.

Lo "Studio sulle Fonti Attrattive Esterne al Sedime", così come redatto, viene controllato ed approvato dal *Safety Board* di GESAC ed allegato al *Report Annuale Wildlife Strike*.

**17.2.22 SEGNALAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE ESTERNE**

A seguito di quanto emerso dal suddetto monitoraggio, raccolto annualmente nello "Studio sulle Fonti Attrattive Esterne al Sedime", viene eseguita una valutazione di rischio sulla pericolosità che talune fonti possano influire sulla sicurezza delle operazioni aeronautiche dell'aeroporto.

Le segnalazioni a GESAC possono essere fatte anche da parte di Enti e/o soggetti esterni laddove si ravvisi che le stesse possano risultare delle potenziali fonti attrattive per l'avifauna.

Qualora venga individuata una fonte attrattiva esterna pericolosa, GESAC:

- Porta tale problematica all'attenzione degli Enti locali competenti e dell'ENAC DTC che può, qualora necessario, e per quanto di sua competenza, richiedere l'applicazione di quanto prescritto dall'art. 711 (*Pericoli per la navigazione*) del Codice della Navigazione.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Partecipa ai tavoli tecnici con gli assessorati competenti delle varie Amministrazioni locali (comuni, provincie, regioni), ogni qualvolta si tratti della realizzazione di opere e/o dell’esercizio di attività che possono costituire richiamo per la fauna selvatica nei dintorni dell’aeroporto anche tramite la condivisione ed analisi di atti pubblici, effettuando, laddove vi sia accessibilità, le analisi del caso.

**17.2.23 GESTIONE AMBIENTALE DEL SEDIME**

Le azioni di mitigazione del rischio intraprese da GESAC, oltre ai costanti interventi di monitoraggio, si traducono nelle seguenti attività:

- Controllo ambientale al fine di ridurre al minimo le fonti attrattive naturali e volto a rendere l’ambiente meno favorevole alla riproduzione ed alla ricerca di cibo dei volatili con l’eliminazione della vegetazione arborea presente;
- Gestione e smaltimento dei rifiuti di bordo effettuati nel rispetto del Dlgs 152/2006 attraverso strutture certificate ISO 14001;
- Divieto di coltivazione delle aree prative all’interno del sedime e di allevamento di animali di qualsiasi genere.

**17.2.24 INFORMAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE E FORMAZIONE**

In linea con le indicazioni contenute al par. 3 della Circolare ENAC APT 01, il RSO dedica particolare attenzione alla sensibilizzazione ed all’informazione di tutti gli operatori aeroportuali e del personale operativo sui rischi che derivano dalla presenza di volatili ed animali selvatici all’interno del sedime aeroportuale.

**17.2.25 INFORMAZIONE**

Nel caso di presenza continua e consistente di avifauna/fauna nell’aeroporto o nelle sue immediate vicinanze, tale circostanza viene riportata in A.I.P., precisando:

- l’eventuale stagionalità delle presenze;
- le specie problematiche;
- ogni altra notizia utile.

In caso di presenze non continue e in situazioni particolari o di momentanea criticità, sono previste le seguenti azioni informative:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- *BIRD NOTAM* (con determinazione temporale);
- *briefing* pre-volo;
- comunicazioni t/b/t;
- AIC.

**17.2.26 SENSIBILIZZAZIONE**

GESAC, effettua un’attività di sensibilizzazione in merito all’argomento del *Wildlife Strike* e delle relative fonti attrattive dell’avifauna.

L’azione di sensibilizzazione svolta da GESAC avviene su tre distinti livelli:

1. Periodica:

GESAC, di norma in occasione dei *Safety Review Board* (per il vertice aziendale) e dei *Safety Committee* (per tutti gli operatori aeroportuali), espone i progressi conseguiti nell’applicazione del piano; presenta i *report* sui dati raccolti, le azioni correttive poste in essere a fronte degli eventi occorsi, nonché gli obiettivi prefissati per l’anno successivo. In tale sede sono anche illustrati ed approfonditi i previsti emendamenti alla presente sezione.

In occasione della formazione annuale di recurrent training, GESAC informa il personale della BCU sui progressi conseguiti e sulle azioni di mitigazione da attuare per la lotta al *WildLife Strike*.

2. Correttiva:

A fronte di eventi particolarmente rilevanti per i quali si rendesse necessario una revisione della procedura, il RSO, riunisce il personale BCU, il Safety Manager, il responsabile ATC ed ENAC DTC, al fine di esporre, analizzare e/o informare sull’evento e sulle determinazioni applicate e/o da applicare quale risposta correttiva.

**17.2.27 ARCHIVIAZIONE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE**

GESAC custodisce la documentazione per almeno dieci anni presso gli Uffici dell’*Airfield Operations*, al fine di consentire, a posteriori, indagini statistiche sul medio-lungo periodo. La documentazione è sempre disponibile per eventuali consultazioni e/o richieste provenienti da ENAC DTC.

**17.3 I MODULI PER LA SEGNALAZIONE DEGLI IMPATTI CON FAUNA SELVATICA**

GESAC custodisce la documentazione per almeno dieci anni presso gli Uffici dell’*Airfield Operatios*, al fine di consentire, a posteriori, indagini statistiche sul medio-lungo periodo. La documentazione è sempre disponibile per eventuali consultazioni e/o richieste provenienti da ENAC DTC.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I moduli da utilizzare per la segnalazione sono i seguenti:

ALLEGATO 1 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: Aree soggette a monitoraggio *Wildlife Strike*;

ALLEGATO 2 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: Aree delimitate oggetto di ritrovamento carcasse;

ALLEGATO 3 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: BSMF – *Bird Strike Monitoring Form*;

ALLEGATO 4 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: *Grid map – Aeroporto di Salerno - Pontecagnano*”;

ALLEGATO 5 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: BSRF *Bird Strike Reporting Form – All.to 1a*”;

ALLEGATO 6 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: BSRF *Bird Strike Reporting Form – All.to 1b*”;

ALLEGATO 7 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: BSRF *Bird Strike Reporting Form – All.to 1c*”;

ALLEGATO 8 MDA\_PARTE E\_SEZ 17 REV 00: BSRF *Bird Strike Reporting Form – All.to 1d*”.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 18 - MONITORAGGIO DELL’AEROPORTO E DELLE AREE  
LIMITROFE (SURROUNDINGS)**

GESAC ha formalizzato l’accordo con Enav con il quale sono disciplinate le attività di monitoraggio delle aree limitrofe all’aeroporto. In particolare, l’accordo ed il suo allegato nr 7 “Monitoraggio degli ostacoli alla navigazione aerea”, definiscono quanto segue.

GESAC, ai sensi del 705, lettera f, del Codice della Navigazione fornisce tempestivamente notizie all’ENAC, all’ENAV, ai vettori e agli enti interessati circa la presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell’ambito del sedime di concessione.

GESAC, inoltre, ai sensi dell’art. 712 del Codice della Navigazione ha il compito di monitorare l’efficienza dei segnali nelle zone di cui all’art. 707 del CdN.

GESAC ai sensi del Regolamento UE 139/2014 ADR.OPS.B.075, lettera a) monitora l’aeroporto e i suoi dintorni:

1) le superfici di protezione e di limitazione degli ostacoli come stabilito dalla base di certificazione, e le altre superfici ed aree associate all’Aeroporto per adottare, nei limiti delle sue competenze, le misure appropriate per attenuare i rischi associati alla penetrazione di tali superfici e aree; 2) la segnaletica e l’illuminazione degli ostacoli per poter adottare azioni nell’ambito della propria competenza, a seconda dei casi; e 3) i pericoli correlati alle attività umane ed all’utilizzo del territorio al fine di adottare azioni nei limiti della propria competenza, a seconda dei casi.

GESAC, infine, ai sensi del Regolamento UE 139/2014 ADR.OPS.B.075, lettera b) dispone di procedure per ridurre i rischi associati ad ostacoli, sviluppi territoriali e altre attività nelle aree monitorate che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili all’interno, da o verso l’aeroporto.

ENAV S.p.A., ai sensi dell’art. 691bis del CDN, redige e pubblica le Carte Ostacoli di tipo A e di tipo B per l’aeroporto di Salerno - Pontecagnano all’esito del recepimento delle autorizzazioni dell’ENAC ex art. 709, secondo comma e previa ricezione dei dati relativi agli ostacoli alla navigazione aerea da parte del gestore.

**18.1 MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI E LE AZIONI DA ADOTTARE, NEI  
LIMITI DELLE COMPETENZE DEL GESTORE AEROPORTUALE**

Il monitoraggio degli ostacoli e delle aree esterne al sedime aeroportuale è svolto conformemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) 139/14, dal Codice della Navigazione e dalle Linee Guida ENAC.

GESAC effettua tale monitoraggio secondo quanto riportato nei paragrafi successivi.

### 18.1.1 DEFINIZIONI

Close In	Tipologia di ostacolo localizzato nelle immediate vicinanze della pista di volo.
AOC-TYPE A	<b>Aerodrome Obstacle Chart – Tipo A.</b> Planimetria della pista e dei relativi sentieri di decollo e atterraggio, nonché la sezione verticale dell’asse pista con ostacoli verticali compresi.
AOC-TYPE B	<b>Aerodrome Obstacle Chart – Tipo B.</b> Studio planimetrico di tutta la zona circostante l’aeroporto con una estensione di circa 6 km intorno alla pista.

### 18.1.2 RESPONSABILITA’

Responsabile	Attività
RSO	Monitoraggio dell’efficienza dei dispositivi di segnalazione degli ostacoli
Responsabile Manutenzione	Manutenzione ordinaria e straordinaria dei dispositivi di segnalazione degli ostacoli
RSO	Ricezione da parte di ENAV delle carte ostacoli di “tipo A” e di “tipo B”
ENAV	Redazione Carte Ostacoli
Personale Airfield Operations	Rilevazione della presenza di nuovi ostacoli non pubblicati nella carta ostacoli di tipo A e B in vigore; Rilevazione dell’inefficienza della segnaletica diurna e notturna nelle zone di cui all’art. 707 CdN; Rilevazione della presenza di nuovi ostacoli non pubblicati nella carta ostacoli di tipo A e B in vigore.

Fermo restando le responsabilità di cui ai punti precedenti, GESAC ha commissionato ad Enav una survey ostacoli ed uno studio sulle superfici di delimitazione ostacoli (ver. 1.1 08.03.2024)

Da tale analisi, previsto dalla CS ADR-DSN.Q.840 lettera (D) (1), è emersa la seguente lista di ostacoli, che viene sottoposta a monitoraggio secondo quanto disciplinato nei paragrafi successivi.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

ID ENAV	Tipo di Ostacolo	Localizzazione	Latitudine	Longitudine	Elevazione	Cartografia
LIRI_23_296_ENAV	Ciminiera	CINCOTTI - SS 18 – tergo THR23	N 040 37 33.7227	E 014 55 13.309	63.28 m	Enav
LIRI_3126_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.9087	E 014 55 11.1451	51.01 m	Enav
LIRI_3127_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS– tergo THR23	N 040 37 31.1065	E 014 55 11.6627	51.47 m	Enav
LIRI_3128_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.6667	E 014 55 11.9114	51.43	Enav
LIRI_3129_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.8459	E 014 55 12.4800	52.32	Enav
LIRI_23_323_ENAV	Palo TE Ferrovia FS	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.5405	E 014 55 12.3353	51.61	Enav
LIRI_3134_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.4217	E 014 55 12.6803	51.56	Enav
LIRI_3135_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.1748	E 014 55 13.4550	51.28	Enav
LIRI_23_324_ENAV	Palo TE Ferrovia FS	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.7893	E 014 55 14.6976	52.03	Enav
LIRI_3139_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 30.0995	E 014 55 14.8296	52.76	Enav
LIRI_3140_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.6839	E 014 55 15.0051	51.97	Enav
LIRI_3141_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.8622	E 014 55 15.5660	51.86	Enav



**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

LIRI_3143_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.4343	E 014 55 15.7995	51.6	Enav
LIRI_3144_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.6020	E 014 55 16.3845	51.81	Enav
LIRI_3145_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.1748	E 014 55 16.6261	51.98	Enav
LIRI_3146_ENAV	Palla B/R per segnalazione cavi ferrovia	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.3495	E 014 55 17.1620	52.72	Enav
LIRI_803_ENAV	Palo TE Ferrovia FS	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 29.0423	E 014 55 17.0532	52.24	Enav
LIRI_3149_ENAV	Palo TE Ferrovia FS	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 28.5875	E 014 55 19.5708	53.1	Enav
LIRI_23_325_ENAV	Palo TE Ferrovia FS	Ferrovia FS – tergo THR23	N 040 37 28.2909	E 014 55 19.4162	52.7	Enav
LIRI_23_247_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 32.1567	E 014 55 15.0413	60.13 (ante potatura)	Enav
LIRI_23_248_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 32.2703	E 014 55 14.9352	60.11 (ante potatura)	Enav
LIRI_23_249_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 32.7791	E 014 55 15.2849	60.61 (ante potatura)	Enav
LIRI_A103_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 34.4589	E 014 55 15.7314	64.49 (ante potatura)	Enav
LIRI_3190_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 34.5053	E 014 55 15.7554	63.5 (ante potatura)	Enav
LIRI_23_245_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 30.1257	E 014 55 22.4795	61.96 (ante potatura)	Enav
LIRI_A110_ENAV	Albero	Cimitero di Guerra Inglese – tergo THR23	N 040 37 30.6755	E 014 55 23.9402	64.52 (ante potatura)	Enav
LIRI_23_255_ENAV	ANTENNA Stazione Meteo ENAV	stazione meteo ENAV c/o TWY C	N 040 37 16.4442	E 014 54 40.4493	43.42	Enav

### 18.1.3 MODALITÀ DI MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI INTERNI E DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE DIURNO/NOTTURNO

Il controllo ed il monitoraggio degli ostacoli all’interno dell’aeroporto, al fine di poter adottare azioni di propria competenza, vengono svolti nell’ambito delle attività ispettive di routine di cui alla sezione 9 del Manuale di Aeroporto a cui si rimanda.

In particolare, per gli ostacoli esistenti già censiti, viene verificato l’eventuale cambiamento (mutazione della struttura riferita alle dimensioni) e l’efficacia della segnaletica diurna e/o notturna; qualora nel corso dell’ispezione si rilevi la presenza di nuovi ostacoli non censiti viene immediatamente data comunicazione al RSO per le azioni di conseguenza.

Il monitoraggio di tutte le luci ostacolo interne al sedime viene svolto dal personale Airfield Operations. Per gli ostacoli “Dominanti” la cadenza di ispezione è settimanale, mentre per quelli “Non Dominanti” è mensile.

Per gli ostacoli interni- esistenti e già censiti - non di proprietà del gestore, viene svolto un controllo visivo che prescinde dalle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, svolgendo bensì delle formali azioni di segnalazione – da parte del RSO ai referenti delle aree - in caso di non conformità/non funzionamento riscontrate, al fine di provvedere al ripristino delle luci ostacolo non funzionanti.

### 18.1.4 MODALITÀ DI MONITORAGGIO DEGLI OSTACOLI ESTERNI E DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE DIURNO/NOTTURNO

Durante le suddette ispezioni di routine, viene altresì condotta una ispezione delle aree adiacenti e intorno al confine aeroportuale per controllare che non vi siano ostacoli tali da interferire con le superfici protette, nei sentieri di avvicinamento e di decollo delle piste, con particolare riferimento alla presenza di attrezzature che comportano elevazione in altezza, quali ad esempio gru. In tale caso viene immediatamente data comunicazione al RSO per le azioni di conseguenza. GESAC svolge, inoltre le attività di monitoraggio degli ostacoli nelle aree esterne dell’Aeroporto, secondo quanto definito dalle linee guida ENAC del 12/12/2016, limitatamente alle aree di territorio rappresentate nella carta ostacoli di tipo B, con il limite esterno della superficie conica.

Per quanto riguarda gli ostacoli esterni Dominanti, il monitoraggio del cambiamento (mutazione della struttura riferita alle dimensioni) e delle luci ostacolo di tipo “Close In” viene effettuato a vista, con l’eventuale utilizzo di binocolo, a cadenza giornaliera, da parte del personale Airfield Operations, al “crepuscolo serotino” ovvero prima del tramonto, avendo cura di rilevare lo stato di funzionamento delle lampade (acceso/spento).

Il monitoraggio dei restanti ostacoli dominanti è effettuato mensilmente dal RSO con le stesse modalità di cui sopra.

### 18.1.5 AZIONI DA ADOTTARE

La presenza di nuovi ostacoli, il cambio delle caratteristiche di un determinato ostacolo (change) e/o di rilevazione di non conformità del sistema di segnalazione (luce spenta), deve essere oggetto di tempestiva segnalazione al Responsabile Servizi Operativi, il quale attiva le funzioni competenti per gli interventi di ripristino/manutenzione e contestualmente valuta le possibili azioni di mitigazione, che possono prevedere:

- Emissione di specifico NOTAM;
- Adozione - di concerto con l’ente ATS – di limitazioni operative fino anche a disporre la chiusura dell’Aeroporto nel caso di ostacoli particolarmente significativi
- La comunicazione al proprietario dell’ostacolo e/o della fonte di pericolo
- La segnalazione all’ENAC e/o alle autorità locali competenti

### 18.1.6 MODALITÀ PER LO SCAMBIO D’INFORMAZIONI CON IL PROVIDER ATS

In funzione di quanto previsto dall’Accordo GESAC - ENAV, viene utilizzato il processo descritto nella seguente tabella.

N	Oggetto dell’informazione	GESAC Feeder	Entry Point ENAV	Strumento
1	presenza nel sedime di nuovi ostacoli non pubblicati nella carta ostacoli di tipo A e B in vigore nell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano	RSO	Funzione PSA ENAV	Invio digitale da email <a href="mailto:funzione.psa@pec.enav.it">funzione.psa@pec.enav.it</a> dei dati numerici e della mappa in formato digitale vettoriale (dwg/dgn), georeferenziata in coordinate UTM-WGS84.
2	inefficienza della segnaletica diurna e notturna nelle zone di cui all’art. 707 CdN	RSO	Funzione PSA ENAV	Invio digitale da email <a href="mailto:funzione.psa@pec.enav.it">funzione.psa@pec.enav.it</a> dei dati numerici e della mappa in formato digitale vettoriale (dwg/dgn), georeferenziata in coordinate UTM-WGS84.
3	presenza nei dintorni del sedime di nuovi ostacoli non pubblicati nella carta ostacoli di tipo A e B in vigore nell’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano	RSO	Funzione PSA ENAV	Invio digitale da email <a href="mailto:funzione.psa@pec.enav.it">funzione.psa@pec.enav.it</a> dei dati numerici e della mappa in formato digitale vettoriale (dwg/dgn), georeferenziata in coordinate UTM-WGS84.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Al fine di consentire a GESAC di svolgere le attività di monitoraggio degli ostacoli per come previsto dalla normativa nazionale e dal Regolamento 139, ENAV fornisce al Gestore le Carte Ostacoli di tipo A e di tipo B, secondo queste modalità:

N	Carta Ostacoli	ENAV Feeder	Entry Point GESAC	Strumento
1	di tipo A	Funzione PSA ENAV  Funzione AIS ENAV	RSO	Invio digitale da email <a href="mailto:funzione.psa@pec.enav.it">funzione.psa@pec.enav.it</a> dei dati numerici e della mappa in formato digitale vettoriale (dwg/dgn), georeferenziata in coordinate UTM-WGS84.  Invio postale della Carta Ostacoli di tipo A pubblicata in versione cartacea
2	di tipo B	Funzione PSA ENAV  Funzione AIS ENAV	RSO	Invio digitale da email <a href="mailto:funzione.psa@pec.enav.it">funzione.psa@pec.enav.it</a> dei dati numerici e della mappa in formato digitale vettoriale (dwg/dgn), georeferenziata in coordinate UTM-WGS84.  Invio postale della Carta Ostacoli di tipo B pubblicata in versione cartacea

ENAC fornisce a GESAC informazioni circa nuovi ostacoli autorizzati ex art. 709 secondo comma del CdN

N	Carta Ostacoli	ENAC Feeder	Entry Point GESAC	Strumento
3	Nuovi ostacoli autorizzati da ENAC ex art.709 secondo comma	ENAC DTC	Responsabile servizi operativi	Invio digitale da PEC Direzione ENAC DTC

## 18.2 MONITORAGGIO E MITIGAZIONE DEI PERICOLI CORRELATI ALLE ATTIVITÀ UMANE E ALLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO IN AEROPORTO E NEI DINTORNI DELLO STESSO.

Ai sensi del Regolamento UE 139/2014 ADR.OPS.B.075 “Salvaguardia degli aeroporti”, GESAC monitora *“l’Aeroporto e suoi dintorni”* al fine di ridurre i rischi associati ad ostacoli, agli sviluppi territoriali e ad altra attività nelle aree monitorate che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili all’interno, da o verso l’aeroporto.

GESAC monitora altresì, e comunque nei limiti di propria competenza, le altre superfici ed aree associate all’Aeroporto (*“other surfaces”*), per adottare le misure appropriate ad attenuare i rischi associati alla penetrazione di tali superfici. In particolare, essendo tale attività di sorveglianza legata per lo più alla protezione delle radioassistenze, e quindi di competenza ENAV, attraverso la procedura di scambio informazione, coadiuva la stessa ENAV nella gestione delle procedure per ridurre i rischi associati ad ostacoli, sviluppi territoriali e altre attività nelle aree monitorate che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili all’interno, da o verso l’aeroporto.

Vengono quindi monitorati pericoli connessi a fonti di radiazione non visibile o presenza di oggetti - fissi o mobili - che possano interferire o influenzare negativamente il funzionamento dei sistemi di comunicazione aeronautica, di navigazione e sorveglianza con potenziale impatto sulle cosiddette BRA. Per quanto di competenza, Gesac effettua altresì tramite ENAV la verifica delle interferenze elettromagnetiche sulle radioassistenze per le attività di sviluppo aeroportuale effettuate nelle prossimità delle antenne.

Nelle more dell’emanazione di un’apposita disciplina nazionale sulla tematica, secondo quanto previsto dalle Linee Guida ENAC per il monitoraggio delle aree limitrofe agli aeroporti, GESAC:

- redige le mappe di vincolo ex art. 707 del C.d.N. coordinandosi con ENAC per la loro approvazione dai Comuni interessati;
- esegue rilievi periodici per la definizione degli ostacoli e/o pericoli per la navigazione aerea;
- definisce idonee forme di intesa con le Amministrazioni locali competenti per il coinvolgimento preventivo del Gestore al fine di evitare situazioni che costituiscano pericolo per le attività operative

Tra i pericoli sono compresi:

- la possibilità di turbolenza indotta da ostacoli;
- l’utilizzo di luci pericolose, che possono determinare disorientamento, o fuorvianti;
- l’abbagliamento causato da ampie superfici altamente riflettenti;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- fonti di radiazione non visibile o presenza di oggetti - fissi o mobili (interferenza con segnali di comunicazione aeronautica);
- le luci non aeronautiche al suolo in prossimità di un aeroporto, che possono mettere a rischio la sicurezza degli aa/mm e sono da oscurare o modificare al fine di evitare fonti di pericolo.

**18.2.1 Individuazione e segnalazione di nuovi ostacoli e/o pericoli esterni al sedime**

La presente attività consiste nella rilevazione, dall’interno del sedime aeroportuale, di eventuali ostacoli non censiti e/o potenziali pericoli esterni al sedime aeroportuale.

Tale ispezione viene condotta dal personale Airfield Operations, con cadenza settimanale, posizionandosi in punti strategici ed attraverso l’eventuale ausilio del binocolo.

Qualora l’attività di monitoraggio evidenziasse la presenza di nuovi ostacoli e/o di altre condizioni di pericolo, il personale Airfield Operations provvede tempestivamente ad informare la TWR, per le azioni di propria competenza, e l’RSO.

L’RSO, nell’ambito delle proprie attività e competenze, qualora riceva segnalazione o report, di ostacoli fuori dal sedime aeroportuale che possano rappresentare pericoli per la navigazione aerea - soprattutto lungo le direttrici di decollo ed atterraggio (es. manufatti in elevazione, presenza gru, ecc), in conformità alla normativa vigente, nonché a quanto previsto negli accordi ENAV / Gesac e più in particolare nello scambio informativo, procederà ad adottare le misure di sua competenza per garantire la sicurezza delle operazioni e mitigare i rischi e a trasmettere comunicazione a ENAC DTC e ad ENAV al fine concordare limitazioni e/o azioni di mitigazione – quali emissione NOTAM.

**18.3 CHECK-LIST DELLE ISPEZIONI, REGISTRO E RELATIVA  
CONSERVAZIONE; INTERVALLI DELLE ISPEZIONI E TEMPI/ORARI;  
RISULTATI E AZIONI DI FOLLOW-UP**

Le risultanze del monitoraggio sono registrate su apposite check-list inserite alla sez. 9

I dati riportati nelle *check list* sono:

- data e orario di rilevamento;
- indicazione dell’ostacolo osservato;
- stato di funzionamento del segnale ostacolo (acceso/spento);
- Change Ostacolo;
- nome del rilevatore e firma.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le registrazioni dell’attività di monitoraggio degli ostacoli sono disponibili presso l’ufficio Airfield Operations. Il registro deve essere utilizzato per l’intero anno solare. Al termine dell’anno, deve essere consegnato al Responsabile Servizi Operativi che avrà cura di archivarlo presso il proprio ufficio per una durata pari a 5 anni.

Le registrazioni dell’attività di monitoraggio mensile/annuale degli ostacoli sono disponibili presso l’ufficio del Responsabile Servizi Operativi GESAC.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30/05/2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	
ENAV	30/05/2024	Accordo	Monitoraggio degli ostacoli alla navigazione aerea	ALL.TO 7
ENAV	30/05/2024	Accordo	Scambio di informazioni (PEA, Regolamento UE 376/2014, <i>Wildlife strike</i> )	ALL.TO 8

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 19 - PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE**

Sullo Scalo di Salerno – Pontecagnano è vigente il Piano di Emergenza Aeroportuale – Incidente Aereo, adottato con Ordinanza ENAC DTC

**19.1 GESTIONE DELLE EMERGENZE IN AEROPORTO E NEI SUOI DINTORNI**

La gestione delle emergenze in Aeroporto e nei suoi dintorni è trattata Nel PEA Piano incidente aereo allegato alla presente sezione.

**19.2 INFRASTRUTTURE ED EQUIPAGGIAMENTI DA UTILIZZARE IN CASO DI EMERGENZA**

Vedi PEA

**19.3 ESERCITAZIONI VOLTE A VERIFICARE L’ADEGUATEZZA DEL PIANO DI EMERGENZA**

Vedi PEA

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 20 - SERVIZI DI SALVATAGGIO E ANTINCENDIO

Questa sezione del Manuale di Aeroporto ha lo scopo di definire ed implementare tutte le misure atte a consentire un efficace coordinamento ed interfacciamento tra GESAC ed il Comando Provinciale dei VVF nel garantire l’espletamento del Rescue and Firefighting Service (RFFS), ovvero del servizio di soccorso e lotta antincendio di cui all’Allegato IV, capo B, (parte ADR OPS) del Regolamento (UE) n. 139/2014.

Presso lo scalo di Salerno - Pontecagnano, il servizio di salvataggio e antincendio è erogato dal C.N.VV.F. in forza di legge secondo quanto definito all’Allegato IV, capo B, (parte ADR OPS) del Regolamento (UE) n. 139/2014.

Gesac e Comando VV.F. Di Salerno hanno siglato in data 10.07.2024 ACCORDO TECNICO PER L’ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 2018/1139 DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO DEL 4 LUGLIO 2018 E DEL REGOLAMENTO (UE) N. 139/2014 DELLA COMMISSIONE DEL 12 FEBBRAIO 2014 e condiviso la relativa PROCEDURA DI INTERFACCIA, costituente l’Allegato A del suddetto Accordo.

È disponibile un quantitativo d’acqua pari a 10 m<sup>3</sup> in due serbatoi pensili, con tubo di consegna a caduta, nonché una vasca di capacità pari a 70 m<sup>3</sup>, con gruppo di pompaggio, per il riempimento dei serbatoi pensili. Ciò, nelle more che venga costruita una struttura per il caricamento rapido dei mezzi con serbatoi pensili di almeno 30 mc.

### 20.1 TEMPI DI INTERVENTO

Il servizio di salvataggio e antincendio raggiunge un tempo di risposta non superiore a tre minuti con l’obiettivo operativo di non superare i due minuti a partire dal momento della chiamata iniziale ai servizi di soccorso e antincendio, fino a qualsiasi punto di ciascuna pista operativa, in condizioni ottimali di visibilità e di superficie ed essere in grado di applicare schiuma con portata almeno pari al 50 % della portata specificata nella norma AMC4 ADR.OPS.B.010. I tempi di risposta calcolati secondo le modalità richieste dalle norme di riferimento, sono forniti al Gestore per essere inclusi nel piano di emergenza aeroportuale ed aggiornati qualora necessario.

Il resto dei veicoli coinvolti nelle operazioni di soccorso deve arrivare sul luogo dell’intervento entro un minuto dall’arrivo del primo veicolo.

I Vigili del Fuoco devono dare evidenza al Gestore per le finalità previste, delle modalità di verifica (calcolo dei tempi di intervento in ogni parte dell’area di movimento) ed i tempi registrati nei test periodici.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

In considerazione del fatto che l’aeroporto di Salerno - Pontecagnano in relazione alla condizione orografica e meteorologica prevalente non è interessato da operazioni in bassa visibilità (LVP), nei casi di condizioni di visibilità ridotta, la movimentazione di uomini e mezzi avverrà comunque in accordo a quanto disciplinato nel Manuale di Aeroporto – Parte E – Sezione 23.

**20.2 GENERALITÀ E INFORMAZIONI DA SCAMBIARE**

Le informazioni da scambiare, tra GESAC e VVF, sono classificabili come di seguito riportate:

- a) **Informazioni operative** in input alle *day to day operation* e con lo scopo di assicurare la reciproca conoscenza di quelle situazioni che possono costituire un pericolo per il traffico aereo o che limitano in modo significativo la fruibilità da parte del traffico aereo dell’area di movimento o di ogni infrastruttura ad essa normalmente associata e la cui conoscenza permette alle rispettive organizzazioni di garantire un sicuro, ordinato ed economico flusso del traffico aereo, oltre ad un ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale.
- b) **Informazioni relative al dimensionamento/mantenimento della categoria antincendio e ai PEA**
- c) **Informazioni relative alla gestione degli eventi** che, in *input* ai rispettivi SMS, sono utilmente scambiate allo scopo di portare a conoscenza di eventi o situazioni che, se non conosciuti e/o non corretti da GESAC o da VVF, potrebbero influire sulla sicurezza degli aeromobili e dei suoi occupanti.
- d) Altre informazioni utili ad un efficace coordinamento operativo e gestionale

**20.3 FLUSSO INFORMATIVO PER LA GESTIONE OPERATIVA**

Viene qui definito il processo di scambio di informazioni tra GESAC e VV.F., relativamente a eventi che si verificano sull’area di movimento durante le normali operazioni e che, se non gestiti in tempi congrui, potrebbero compromettere il livello di sicurezza operativa dello scalo di Salerno - Pontecagnano.

Il Gestore e i VVF si impegnano a comunicare i seguenti eventi:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**20.3.1 Informazioni da VVF a GESAC**

Oggetto della segnalazione	VVF	GESAC	Strumento
La fornitura di dati utili a dimensionare la categoria antincendio dello scalo, anche al fine di adeguarsi alle procedure di pubblicazione dell’informativa aeronautica	PH Operativo	Responsabile Servizi Operativi	Posta elettronica- maria_aiello@gesac.it
Le inefficienze in termini di equipaggiamenti, uomini e mezzi che possono modificare la categoria antincendio dell’aeroporto	PH Operativo	Responsabile Servizi Operativi	Posta elettronica- maria_aiello@gesac.it
Le variazioni contingenti della copertura antincendio derivanti da eventi di forza maggiore	PH Operativo	Responsabile Servizi Operativi	Posta elettronica- maria_aiello@gesac.it
<p>Personale aggiuntivo o sostitutivo: accesso rapido al personale VV.F. proveniente anche da altresi di servizio a bordo di automezzi dell’amministrazione;</p> <p>Accesso rapido con scorta alle ditte che devono effettuare riparazioni e manutenzioni ai mezzi di soccorso improvvisamente guasti</p>	Capo Turno VVF Aeroportuale	Security Manager GESAC	Posta elettronica- mauro_russo@gesac.it
Comunicazioni di una modifica significativa nelle condizioni operative dell’aeroporto	Sala Operativa	Control Room	Telefono 0828-354302 /radio
Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni delle stesse e negli impianti aeroportuali	Sala Operativa	Control Room	telefono -0828-354302
Eventi correlati alla sicurezza dell’aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio,	Sala Operativa	Control Room	telefono -0828-354302

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

allarme bomba, raggi laser).			
Comunicazioni di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto	Sala Operativa	Control Room	telefono -0828-354302
Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni	Sala Operativa	Control Room	telefono -0828-354302
Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi	Sala Operativa	Control Room	telefono -0828-354302
Modifiche/integrazioni AIP	PH Operativo	Responsabile Servizi Operativi	Posta elettronica- maria_aiello@gesac.it
Incendio, fumo, esplosioni negli impianti aeroportuali	Sala Operativa	Control Room	Telefono 0828-354302 /radio
Modifiche/integrazioni AIP	PH Operativo	Responsabile Servizi Operativi	Posta elettronica- maria_aiello@gesac.it

### 20.3.2 Informazioni da GESAC a VVF

In generale, GESAC traferisce ai VVF tutte le informazioni, direttamente e/o indirettamente note al Gestore Aeroportuale, la cui conoscenza è necessaria a garantire una più efficace e sicura erogazione del servizio antincendio in aeroporto.

### 20.3.3 Informazioni che possono avere impatti sull'erogazione dei servizi antincendio

Oggetto della segnalazione	GESAC	VVF	Strumento
L'informativa sui cantieri presenti in area di movimento	Responsabile Servizi Operativi	Comando Provinciale VVF di Salerno (att.ne Responsabile del Distaccamento)	Posta elettronica- dist.sa13.aeroporto@vigilfuoco.it

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**20.3.4 Degrado o interruzione di servizi o funzioni**

Oggetto della segnalazione	GESAC	VVF	Strumento
Significativo degrado o interruzioni dei servizi a terra agli aeromobili che possano influire negativamente sulla <i>Safety</i> o sulla regolarità delle operazioni del Traffico Aereo	Control Room	Sala Operativa	Telefono registrato
Informazioni essenziali sulle condizioni di aeroporto, quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. lavori di costruzione o manutenzione sull’area di movimento o nelle sue immediate vicinanze;</li> <li>b. interdizione di parti delle infrastrutture di volo per irregolarità superficiali;</li> <li>c. La presenza di contaminanti (es. neve, ghiaccio, acqua stagnante, banchi o cumuli di neve; F.O.D., etc.) su o nelle immediate vicinanze di una pista, una via di rullaggio o un piazzale che potenzialmente potrebbero influire negativamente sulle sicure ed ordinate operazioni degli aeromobili che si svolgono sull’area di movimento;</li> <li>d. Condizioni metereologiche avverse comprese temporali sul campo e vento forte</li> <li>e. altri pericoli temporanei, (inclusi stazionamenti anomali di aeromobili parcheggiati o che effettuano prova motore);</li> <li>f. Fauna selvatica su e nelle immediate vicinanze dell’aerodromo.</li> </ul>	Control Room	Sala Operativa 1	Telefono registrato
Evidenti, conclamate e pericolose anomale condizioni degli aa/mm (ad esempio inusuale emissioni di fumo, perdite e spandimento ecc.)	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato
Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato
Carenze significative nell’illuminazione, nella marcatura o nella segnaletica dell’aeroporto.	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto.	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato
Ogni altra informazione pertinente	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato

**20.3.5 Altri eventi**

Oggetto della segnalazione	GESAC	VVF	Strumento
Incendio, fumo, esplosioni negli impianti aeroportuali	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato/radio
Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba, raggi laser).	Control Room	Sala Operativa	telefono registrato/radio
Comunicazioni di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto (es: condizioni meteo avverse, etc....)	Control Room	Sala Operativa/	telefono registrato/radio

**20.4 TEMPI E MODALITÀ DI TRASMISSIONE DELLE INFORMAZIONI OPERATIVE E DI SAFETY**

Fatto salvo che non si abbia la ragionevole certezza che siano già conosciute dall'altra Parte nella loro interezza, le informazioni operative devono essere fornite in tempo sufficiente affinché possano essere trasmesse agli interessati e/o considerate nell'erogazione dei Servizi a terra e/o di soccorso.

GESAC e VV.F. danno la priorità di invio della segnalazione dell'evento all'Autorità competente nei tempi previsti dalla normativa di riferimento.

Il Gestore e i Vigili del Fuoco si impegnano a scambiarsi le informazioni raccolte in materia di *Safety* con la massima tempestività e, di norma, in tempi tali da consentire al destinatario la possibilità di individuare tempestivamente i rischi di *Safety* per le attività di propria competenza e la conseguente identificazione delle eventuali azioni preventive e correttive finalizzate alla mitigazione del rischio così individuato.

**20.5 VARIAZIONI DEL SERVIZIO**

Due volte all'anno (febbraio per la stagione estiva – Summer - e luglio per la stagione invernale – Winter), il RSO di Gesac indice una riunione di coordinamento con il PH Operativo dei Vigili del Fuoco aeroportuali (o suo deputy), per condividere i dati previsionali di traffico della successiva stagione (winter/summer) e

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

contestualmente verificare la congruità dei servizi antincendio e di soccorso alla categoria aeroportuale pubblicata (Cat. 7ª ICAO).

Più in dettaglio, vengono presi in esame i seguenti parametri:

- a. N° di mezzi operativi e dedicati al servizio aeroportuale;
- b. N° di Vigili del Fuoco a disposizione per il servizio aeroportuale;
- c. Tipologia di estinguenti e quantità;
- d. Fleet mix aeromobili per la stagione in esame, evidenziando eventuali nuove tipologie di aa/mm previste da pianificazione;
- e. Movimenti previsti per la stagione in esame;
- f. Numero di movimenti, nei 3 mesi consecutivi più trafficati dell’anno di aa/mm di ctg. Antincendio 7ª, per consentire di valutare una eventuale riduzione della categoria antincendio;
- g. Pianificazione di lavori, in area di Movimento, che possono in qualche modo impattare sulla capacità/prontezza operativa dei Vigili del Fuoco.

Nel caso di riduzione della categoria antincendio, si procede alla redazione congiunta di un Risk Assessment per l’identificazione degli Hazard e delle eventuali azioni di mitigazione, in conformità e nel rispetto della procedura di Change Management di cui al Manuale di Aeroporto.

In particolare, ai fini della valutazione delle variazioni di servizio, sarà preso in considerazione il traffico annuo consolidato ed atteso.

Ogni variazione delle condizioni operative, degli equipaggiamenti e del personale che possano richiedere e/o determinare una variazione del livello di servizio certificato, deve essere preventivamente autorizzato da ENAC.

## 20.6 VARIAZIONI TEMPORANEE DEL SERVIZIO

Qualora dovessero intervenire situazioni tali da comportare variazioni temporanee del servizio di soccorso e lotta antincendio a causa di:

- motivi di particolare urgenza rappresentati dal Gestore e derivanti da rischio effettivo o potenziale che possa compromettere il livello di *Safety* dello scalo aeroportuale e la continuità delle operazioni;
- impossibilità improvvisa e straordinaria, per il Comando del VVF di fornire il livello di servizio atteso
- richiesta del Gestore di variazione contingente del livello del servizio per sopraggiunte esigenze limitate nel tempo delle operazioni aeroportuali;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- atterraggio in caso di emergenza di aerei che richiederebbero una categoria antincendio e di soccorso più alta di quella a disposizione

fermo restando gli obblighi da parte di GESAC/VVF di segnalare, nei tempi e nei modi previsti anche dalla presente procedura, quanto in essere, nel rispetto della normativa tecnica nazionale ed internazionale ivi incluso il Reg. 139/2014.

GESAC comunicherà prontamente ad ENAV, e salvo ratifica di ENAC la riduzione e/o assenza del servizio richiedendo limitazioni alle attività volative in ragione della previsione della tipologia di traffico (a/m compatibile) da assistere affinché lo stesso risulti compatibile con le riduzioni attese.

Nei casi in cui sia richiesta dal Gestore una variazione contingente del livello del servizio per sopraggiunte esigenze limitate nel tempo delle operazioni aeroportuali nel rispetto delle procedure vigenti in materia e di cui al Manuale di Aeroporto, il Responsabile dei Servizi Operativi e il Responsabile dei VVF, sentiti rispettivamente l'*Accountable Manager* e il Comandante Provinciale dei VVF, individueranno congiuntamente, attivandosi ognuno per quanto di competenza l'impiego di misure mitigative e compensative atte ad assicurare, soluzioni alternative e/o integrative anche attraverso l'impiego di risorse e mezzi aggiuntivi e/o sostitutivi al fine di garantire le attività operative.

Ogni azione intrapresa dovrà essere opportunamente tracciata e notificata ad ENAC.

**20.7 ATTUAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA DELL’AEROPORTO (PEA)**

GESAC e VV.F., nell’ambito delle proprie attività e competenze, sono tenute a rispettare le procedure previste e richiamate nel Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), così come i Piani e Procedure di Emergenza di cui alla Gestione delle Emergenze riportate nel Manuale di Aeroporto e Regolamento di Scalo, interfacciandosi e scambiandosi ogni utile informazione, come ivi previsto e per quanto previsto all’accordo di cui la presente è parte integrante.

Nello specifico sono definiti i notiziamenti che nell’ambito del PEA, TWR (ENAV) fornisce ai VV.F. quale Servizio Antincendio deputato al soccorso aeromobile incidentato; più in particolare il luogo dell’incidente dove devono recarsi i VV.F., individuato facendo riferimento alla Grid Map allegata al PEA. In tale contesto, anche al fine di un efficace interfaccia operativa, si procederà ad assicurare quanto previsto dal Manuale di Aeroporto nell’ambito della Gestione delle Emergenze e alla attività di pianificazione, esercitazione e gestione/mantenimento della Categoria Antincendio Aeroportuale, nello svolgimento di quanto necessario.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le esercitazioni aeroportuali sono pianificate e svolte in coordinamento con le Autorità e nel rispetto dei limiti previsti in relazione alla pianificazione, come convenuto nell’Aerodrome *Emergency Committee* e meglio specificato nel Manuale di Aeroporto.

I VV.F. partecipano ai *briefing/debriefing* di emergenza nell’ottica di definire congiuntamente le azioni preventive e correttive, finalizzate al miglioramento della gestione delle emergenze, ovvero da recepire nel relativo Piano e/o Procedura.

Qualora dovessero emergere nel corso delle esercitazioni, necessità formative /addestrative dovrà essere garantita eventuale ulteriore attività di pianificazione delle esercitazioni finalizzata a idonea formazione/addestramento, dandone comunicazione al gestore.

Parimenti saranno comunicate al Gestore eventuali esigenze di addestramento specialistico individuate dal Comando Provinciale dei VVF (ad es. testare nuove procedure o specifici ambiti di intervento, verificare impianti e attrezzature di spegnimento in dotazione agli automezzi aeroportuali, ecc.).

**20.8 L’SMS GESTIONE DEGLI EVENTI INCIDENTALI**

Il Gestore attua un programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti nell’ambito del *Safety Management System* come riportato nel Manuale di Aeroporto.

A tal fine, lo scambio di informazioni relative agli eventi aeronautici, finalizzata esclusivamente al perseguimento costante, nel corso dell’esecuzione delle attività di rispettiva competenza, consente di:

- a) migliorare l’individuazione e l’analisi dei pericoli alla *Safety*;
- b) valutare prassi comuni in ambito *safety* al fine di delineare possibili azioni mirate a migliorare il livello, effettivo o tendenziale, delle *Safety Performance*.

Il principio generale non è la mera trasmissione ma favorire lo scambio di dati e informazioni utili alla prevenzione e al miglioramento continuo delle *Safety Performance*, quali quelli che compromettono o possono effettivamente compromettere i livelli di *Safety* e la cui condivisione può portare ad effettivi miglioramenti nella gestione dei *Safety Risk*.

Come previsto dall’ SMS, gli eventi raccolti, qualora previsto, possono essere analizzati al fine di individuare i rischi per la sicurezza associati a determinati eventi o gruppi di eventi.

Sulla base di tali analisi, GESAC e VV.F. stabiliscono le eventuali opportune azioni correttive o preventive richieste nell’ambito delle proprie attività, per migliorare la sicurezza aerea sullo scalo di Salerno - Pontecagnano.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Se dall’analisi degli eventi o dei gruppi di eventi segnalati, GESAC o VV. F. individuano un rischio effettivo o potenziale per la sicurezza aerea, scaturito da attività non di propria competenza, ma di competenza dell’altra Parte, comunica a quest’ultima le risultanze dell’analisi per le opportune valutazioni della Parte coinvolta.

**20.9 INFORMAZIONI DI SAFETY IN INPUT ALL’EFFICACE ESERCIZIO  
DELL’SMS AEROPORTUALE**

I VV.F. segnalano al gestore e agli enti preposti nel caso previsto, gli eventi anomali e/o incidenti, secondo quanto disciplinato dal Manuale di aeroporto alla Parte B sez. 2 e dal Regolamento di Scalo.

Nell’ambito del programma di prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti predisposto dal Gestore, i VVF attuano le procedure/istruzioni operative riportate nel Manuale di Aeroporto, quali quelle che regolano le modalità di segnalazione degli eventi al Gestore aeroportuale, anche ai fini della successiva attività di analisi degli eventi stessi.

**20.10 ANALISI DEGLI EVENTI**

Al fine di migliorare il livello di analisi e comprensione, per taluni eventi può essere ritenuto utile procedere ad un’analisi congiunta di un evento che ha visto come attori entrambe le organizzazioni.

In tali casi e qualora sia avviata un’attività d’investigazione/analisi, l’una può richiedere all’altra di partecipare ad un’analisi congiunta, ognuna per i propri ambiti di competenza.

Qualora sia ritenuto utile, il team di analisi potrà procedere, previo assenso, ad intervistare il personale operativo o qualsiasi altra persona direttamente interessata all’occorrenza.

L’intervista, che dovrà rispettare le prescrizioni contenute nell’SMS aeroportuale, non mira a raccogliere elementi fattuali ma ad indirizzare l’attività di analisi. Il suo contenuto non sarà in nessun caso tracciato, né riportato al di fuori del team di analisi, né menzionato nella relazione di analisi o in qualsiasi altro documento.

L’analisi dovrà produrre, entro 30 giorni dalla prima notifica dell’evento, una relazione preliminare e, entro tre mesi dalla notifica una relazione finale.

Nell’ambito delle attività di analisi degli eventi, GESAC e i VV.F., si impegnano a condividere gli elementi a disposizione utili alla comprensione delle cause per l’individuazione di eventuali opportune misure di *safety*, ciascuno per le attività di propria competenza, nei propri ambiti di azione.

Di seguito, i principali elementi di condivisione:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- *Root causes*
- Azioni messe in campo al proprio interno al fine di mitigare il rischio individuato

**20.11 FORMAZIONE ED ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MOVIMENTO  
(AIRSIDE)**

Al fine di garantire la sua efficacia, la formazione deve avvenire in conformità a quanto stabilito dal Reg. UE 139/2014, s.m.i. e relativi AMC e GM e più in particolare in linea e secondo quanto previsto nel Manuale di Aeroporto Parte B Sez. 3 e Parte E sez. 16 nonchè per quanto riportato nel Regolamento di Scalo.

In particolare, sono assicurate, per quanto di competenza:

- le modalità di comunicazione delle esigenze formative dei VV.F.;
- la frequenza e le modalità operative di erogazione della formazione;
- le modalità di rilascio dell’abilitazione alla guida in airside e della relativa validità;
- il programma di addestramento;
- la frequenza del *recurrent training* ordinario e di quello straordinario a seguito del verificarsi di particolari eventi (es. *runway incursion*, comunicazioni radiotelefoniche non standard, ecc).

**20.12 AUDIT DI COMPLIANCE**

GESAC e VV.FF. possono essere sottoposti ad *audit* da parte dell’Ente Nazionale dell’Aviazione Civile.

Qualora gli esiti di un *audit* prevedano l’apertura di azioni correttive e preventive che possano avere impatto sulle attività di una delle due Organizzazioni, si avvia il processo di *Change Management* come previsto dalla procedura di gestione del cambiamento di cui al Manuale di Aeroporto.

VVF e GESAC procederanno ad effettuare audit coordinati, nell’ambito delle attività di Compliance Monitoring, finalizzate a verificare il rispetto degli adempimenti di cui al Manuale di Aeroporto per quanto attiene le procedure che coinvolgono entrambe le parti.

Resta inteso che VVF e GESAC si impegnano alla risoluzione, nei tempi e nei modi concordati delle non conformità e difformità che dovessero emergere da tali verifiche.

GESAC può effettuare verifiche ed ispezioni in merito al rispetto dei contenuti della presente nonché in riferimento al rispetto degli obblighi previsti dal Manuale di Aeroporto e Regolamento di Scalo.

## 20.13 PROCEDURE PER LA FORNITURA ED IL MANTENIMENTO IN STATO DI EFFICIENZA DELLE COMUNICAZIONI TRA I SOGGETTI PREPOSTI ALL’ALLARME, IL FORNITORE DEL SERVIZIO ED IL GESTORE AEROPORTUALE

GESAC fornisce e mantiene i seguenti equipaggiamenti dedicati alle comunicazioni di emergenza:

- N. 2 radio portatili programmate sulla frequenza 440.450 Mhz
- Nr. 1 radio fissa al Distaccamento
- Linea telefonica di emergenza collegata alla rete telefonica aeroportuale
- Sistema di ripetizione allarme all’interno del Distaccamento.

Il soggetto responsabile delle registrazioni delle comunicazioni di emergenza, effettuate via radio sulla frequenza 440.450 Mhz e sulla linea telefonica di emergenza, e della relativa conservazione è ENAV.

## 20.14 DESCRIZIONE DELLE STRUTTURE, DEGLI EQUIPAGGIAMENTI, DEL PERSONALE E DELLE PROCEDURE PER IL SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI ANTINCENDIO

L’Aeroporto è certificato come Categoria Antincendio 7.

Presso l’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è presente un edificio interamente dedicato al Distaccamento dei VV.F., la cui manutenzione è affidata a GESAC.

Nelle immediate adiacenze, è disponibile una vasca interrata di accumulo dell’acqua di 70 mc, nonché due serbatoi da 5.000 mc per il rifornimento “a caduta”

## 20.15 ALLEGATI

Lista Facilities, rev 01 del 17.10.2024

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
VVF	Lug '24	Accordo	Accordo GESAC – VV.F.ai sensi Regolamento (UE) 139/14	Rev.00
VVF	'Lug 24	Accordo	Accordo GESAC – VV.F.ai sensi Regolamento (UE) 139/14 (Procedura)	ALL.TO A

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 21 - RIMOZIONE AEROMOBILI INCIDENTATI

La presente sezione del Manuale definisce le azioni e le modalità operative da porre in atto qualora si verifichi la necessità di rimuovere un aeromobile incidentato dall’Area di Movimento.

Le informazioni contenute nella presente procedura, oltre a fornire un contributo in termini di allocazione chiara dei compiti/responsabilità e di individuazione di personale/attrezzature utili allo scopo, vuole anche rappresentare una guida di massima finalizzata a far meglio comprendere al personale aeroportuale coinvolto, le dinamiche attuate durante una operazione di rimozione di un velivolo incidentato.

La responsabilità di assicurare la corretta applicazione della presente sezione è del Responsabile Servizi Operativi.

### 21.1 MODALITÀ OPERATIVE DI RIMOZIONE

Nel caso di aeromobile incidentato, fermo restando le competenze degli Enti preposti in merito alle attività di vigilanza e controllo dell’area nonché delle procedure specifiche che gli stessi dovranno adottare, così come disciplinato nel Piano di Emergenza Aeroportuale, l’*Airfield Operation*, preventivamente autorizzato dalle autorità preposte, provvederà a delimitare la zona interessata dall’incidente, al fine di segnalare il divieto di accesso alle persone non autorizzate.

Resta onere della Compagnia aerea/Esercente provvedere ad una celere rimozione di un proprio velivolo incidentato dall’area di movimento dell’aeroporto di Salerno - Pontecagnano.

E’ fatto obbligo alla Compagnia aerea/Esercente impegnarsi formalmente (via fax/email), entro massimo 60 minuti dalla richiesta formulata da GESAC ([Accountable Manager o suo delegato](#)), alla rimozione dell’aeromobile incidentato.

Al fine di assicurare la regolarità del servizio, qualora la Compagnia aerea/Esercente non dovesse provvedere ai suddetti obblighi, non consentendo di fatto un celere ripristino dell’operatività dell’aeroporto, è facoltà di GESAC di provvede alla rimozione dell’aeromobile incidentato con l’addebito dei relativi costi alla Compagnia aerea/Esercente in ragione delle attrezzature/equipaggiamenti disponibili sullo scalo; [in tal caso verrà siglato, da entrambe le parti, un documento di manleva che tuteli GESAC in caso di danneggiamento ulteriore dell’aeromobile durante lo spostamento.](#)

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Prima di procedere ad ogni azione di rimozione, il Responsabile Servizi Operativi invia, via fax/email, l’informativa dell’incidente alle autorità competenti preventivamente informate.

La Compagnia aerea/ Esercente o, in subordine, GESAC, possono dar corso alla rimozione dell’aeromobile incidentato solo ad avvenuta ricezione di apposita formale autorizzazione di ENAC/DTC (tale autorizzazione deve pervenire via fax/email/telefonata su linea registrata).

La rimozione dell’aeromobile è, comunque, consentita per i casi di forza maggiore determinati dalla necessità di portare aiuto ai superstiti.

Per la rimozione di un aeromobile incidentato sono prioritarie le istruzioni contenute nei documenti pubblicati dalla casa costruttrice dell’aeromobile stesso che devono essere sempre a disposizione della Compagnia aerea/Esercente interessato dall’evento e resi da questi disponibili agli interessati per consentire le opportune e idonee operazioni di rimozione.

In mancanza di una procedura del costruttore o di informazioni dell’operatore aereo per il sollevamento e lo spostamento dell’aeromobile, i criteri utilizzati per la rimozione e il posizionamento in sicurezza terranno conto della necessità di danneggiare l’aeromobile il meno possibile durante tali operazioni.

In ogni caso, per le operazioni di rimozione di un aeromobile incidentato, devono essere considerate alcune principali azioni da attuare, quali:

- a. stabilire e/o acquisire dalla Compagnia Aerea interessata dall’evento le modalità/tecniche di sollevamento e di traino del velivolo incidentato in relazione allo stato ed alla posizione del velivolo ed alla disponibilità di mezzi, attrezzature e personale;
- b. stabilire un’area/luogo per il ricovero dell’aeromobile;
- c. stabilire un tragitto da far percorrere all’aeromobile tra l’area dell’incidente e quella ove verrà ricoverato;
- d. stabilire le più opportune e idonee modalità di predisposizione per il tragitto interessato da far percorrere all’aeromobile incidentato, anche in relazione alle tecniche che devono essere utilizzate per il traino del velivolo stesso (utilizzo di piastre metalliche, compattamento del terreno...);
- e. stabilire la opportunità e le modalità operative per effettuare il “*defuelling*” dell’aeromobile;
- f. stabilire un piano temporale per lo svolgimento delle attività previste e necessarie in relazione anche alle previsioni meteorologiche disponibili;
- g. richiedere la presenza dei mezzi e del personale dei Vigili del Fuoco;
- h. verificare se durante le operazioni di rimozione a causa dell’utilizzo di gru o di altri mezzi di sollevamento si verificano condizioni tali da rendere necessaria l’emissione di NOTAM;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- i. redigere un “report” cronologico delle operazioni corredato di documenti filmati e fotografici;
- j. laddove si rende necessaria l’effettuazione di scavi, verificare che essi non abbiano alcun effetto su eventuali impianti aeroportuali ivi esistenti.

**21.2 AZIONI RICHIESTE ALLA COMPAGNIA AEREA/ESERCENTE**

Il Rappresentante della Compagnia Aerea/Esercente deve fornire immediatamente tutte le informazioni utili ad una celere e sicura rimozione del velivolo incidentato in particolare deve:

- a. fornire il nominativo della persona incaricata della supervisione delle operazioni di rimozione; tale persona deve avere l’autorità di prendere ogni decisione tecnica e/o finanziaria necessaria alla rimozione dell’aeromobile;
- b. approntare [ed implementare](#) un adeguato piano di rimozione per il caso in questione in coordinamento con GESAC e tramite l’eventuale coinvolgimento di tecnici della ditta costruttrice o della stessa Compagnia aerea specializzati per tale genere di eventi o di quelli che è possibile reperire sul posto;
- c. indicare le attrezzature/personale che [la Compagnia Aerea si](#) intende utilizzare per portare a compimento l’operazione di rimozione, con particolare riferimento a quelle disponibili in aeroporto, direttamente, [o](#) da parte di GESAC o [da parte delle](#) Aziende presenti in aeroporto o nelle sue vicinanze e/o a quelle oggetto del piano di rimozione standard messo a punto dalla Compagnia area (rif. IATA “Airline Pooling Arrangements”).

**21.3 AZIONI RICHIESTE AL GESTORE**

GESAC ([Accountable Manager o suo delegato](#)), fatte le opportune valutazioni [in sede di COE](#), verifica la necessità di emettere un Notam di chiusura aeroporto o di limitazione operative in considerazione dell’area interessata dall’aeromobile incidentato.

GESAC ([Accountable Manager o suo delegato](#)), attiva le azioni decise dall’Autorità di Pubblica Sicurezza o Aeronautica finalizzate a preservare la scena dell’incidente da ogni indebita ingerenza/presenza prima che possano essere iniziate le operazioni di rimozione, a tal fine provvede a:

- a. [disporre l’accompagnamento ai mezzi e al personale che devono portarsi sul luogo dell’incidente;](#)
- b. [verificare, in coordinamento con l’Autorità Competente, la possibilità di proseguire le operazioni di volo in aree a distanza di sicurezza dall’aeromobile;](#)
- c. [ispezionare l’area di manovra verificando lo stato della pista e dei raccordi e delle relative strisce di sicurezza con relativa dichiarazione di agibilità;](#)

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

d. rimuovere l’aeromobile nel caso in cui tale operazione non sia stata inibita dall’Autorità di Pubblica Sicurezza o da quella Aeronautica e nei casi previsti;

a-e. riportare le informazioni utili e pertinenti al Comitato di Crisi per le decisioni di competenza secondo quanto previsto dalle procedure e piani vigenti in caso di emergenza per incidente aereo (PEA).

Nei casi previsti GESAC può provvedere alla rimozione dell’aeromobile incidentato. Ricevuta formale autorizzazione da ENAC DTC provvede ad organizzare la rimozione dell’aeromobile nel più breve tempo possibile secondo le informazioni e procedure relative allo specifico aeromobile.

Per tale operazione GESAC richiede la disponibilità di mezzi ed attrezzature all’Handler di riferimento compatibili con la tipologia di aeromobile incidentato.

Se si dovesse rendere necessario l’impiego di un’autogrù, saranno contattati i seguenti numeri telefonici:

<u>Ditta</u>	<u>Numeri di telefono</u>	<u>Dettagli</u>
<u>Edil San Felice</u>	<u>081/8237018 - 335/5810197</u>	<u>Autogrù di sollevamento pesante</u>
<u>Partenope Autogrù Service Srl</u>	<u>081/5880341 – 336/943978</u>	<u>Autogrù di sollevamento pesante</u>
<u>A.S. Assistance Noleggio Autogrù</u>	<u>081/5592784 – 346/5029804</u>	<u>Autogrù di sollevamento pesante</u>
<u>Zecchini Emme</u>	<u>081/7590518 – 328/6820867</u>	<u>gru su autocarro – gru a braccio corto – max 22 tonnellate</u>
<u>Gru Service</u>	<u>081/8525370</u>	<u>fino a 250 tonnellate e oltre 40 metri di altezza</u>
<u>Pignatiello</u>	<u>337/859443</u>	<u>fino a 250 tonnellate e 100 metri di altezza</u>

Il costo del servizio di rimozione sarà a completo carico dell’operatore /esercente.

Dopo la rimozione dell’aeromobile dalla zona dell’incidente, GESAC-Airfield Operations ispeziona lo stato della zona interessata e di tutta l’area di movimento e, qualora necessario, provvede alle operazioni di pulizia necessarie.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

Terminata l’ispezione e fatte le opportune valutazioni, GESAC provvede al ripristino dell’operatività aeroportuale.

**21.4 METODI PER IL SOLLEVAMENTO DI AEROMOBILI INCIDENTATI**

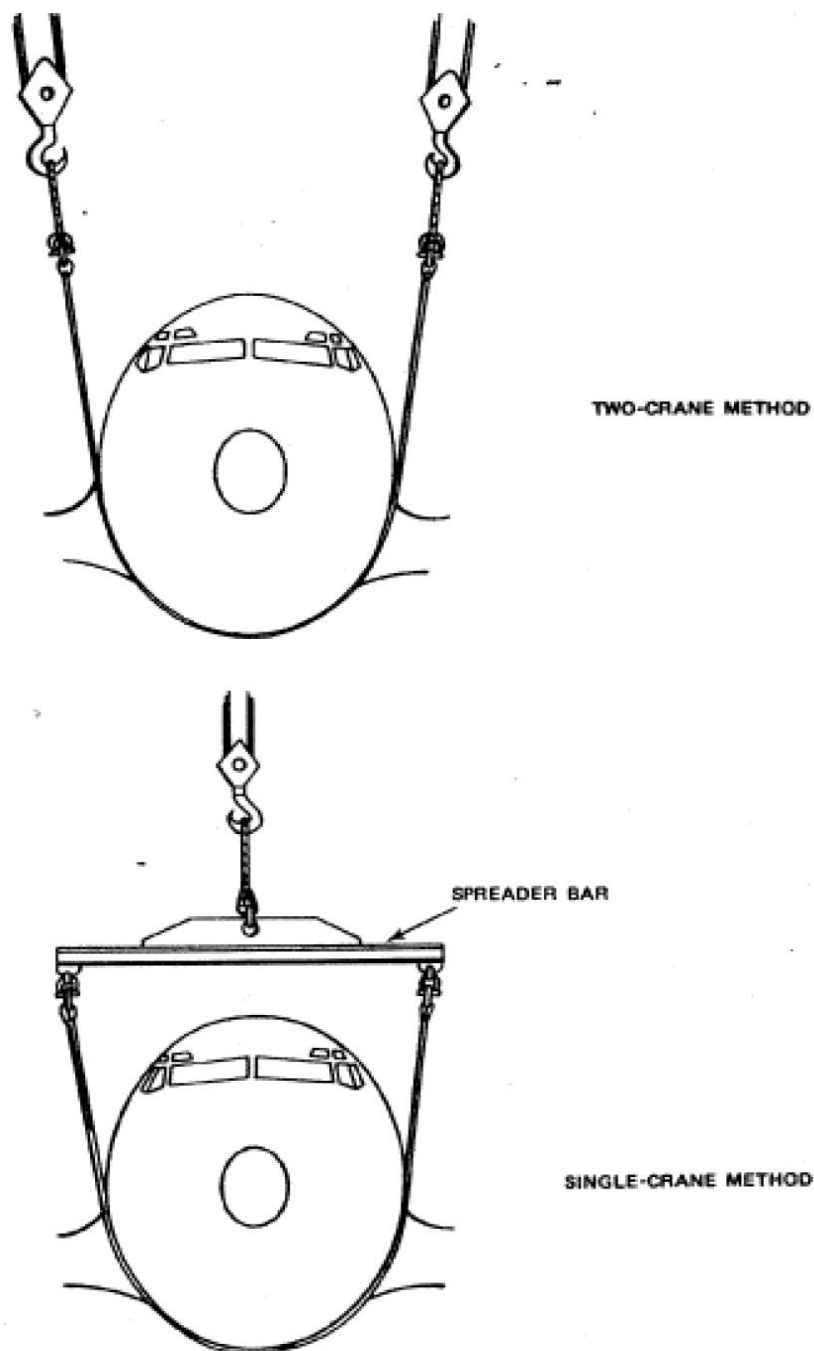
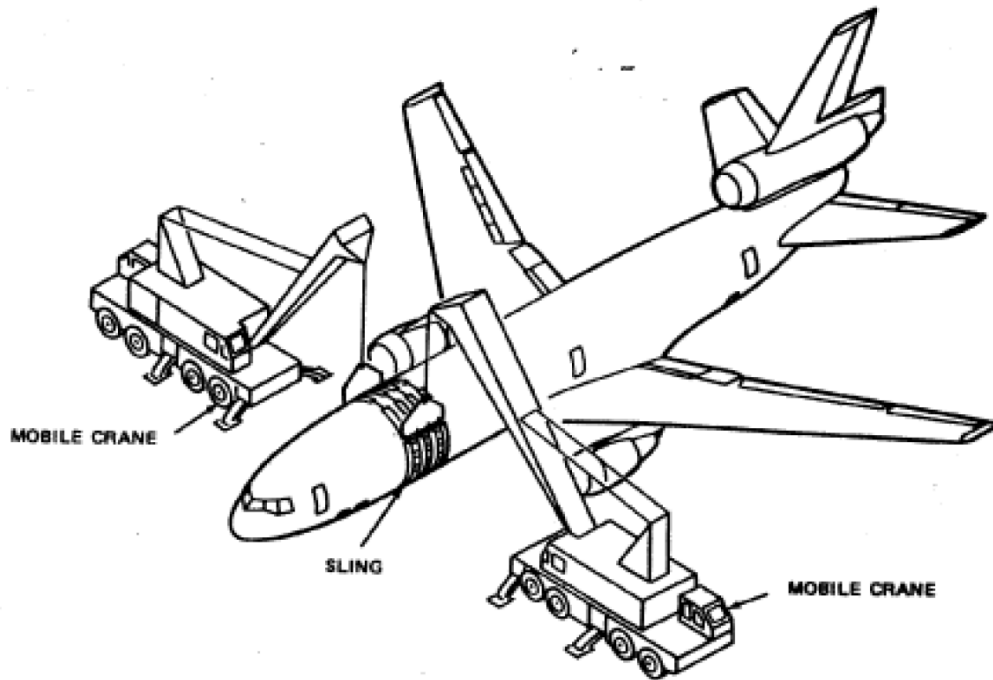


Fig. 1 Esempio di sollevamento della parte anteriore dell’aeromobile con gru mobili in caso di danneggiamento del carrello anteriore



[Fig. 2 Esempio di sollevamento della parte anteriore dell'aeromobile con gru mobili in caso di danneggiamento del carrello anteriore.](#)

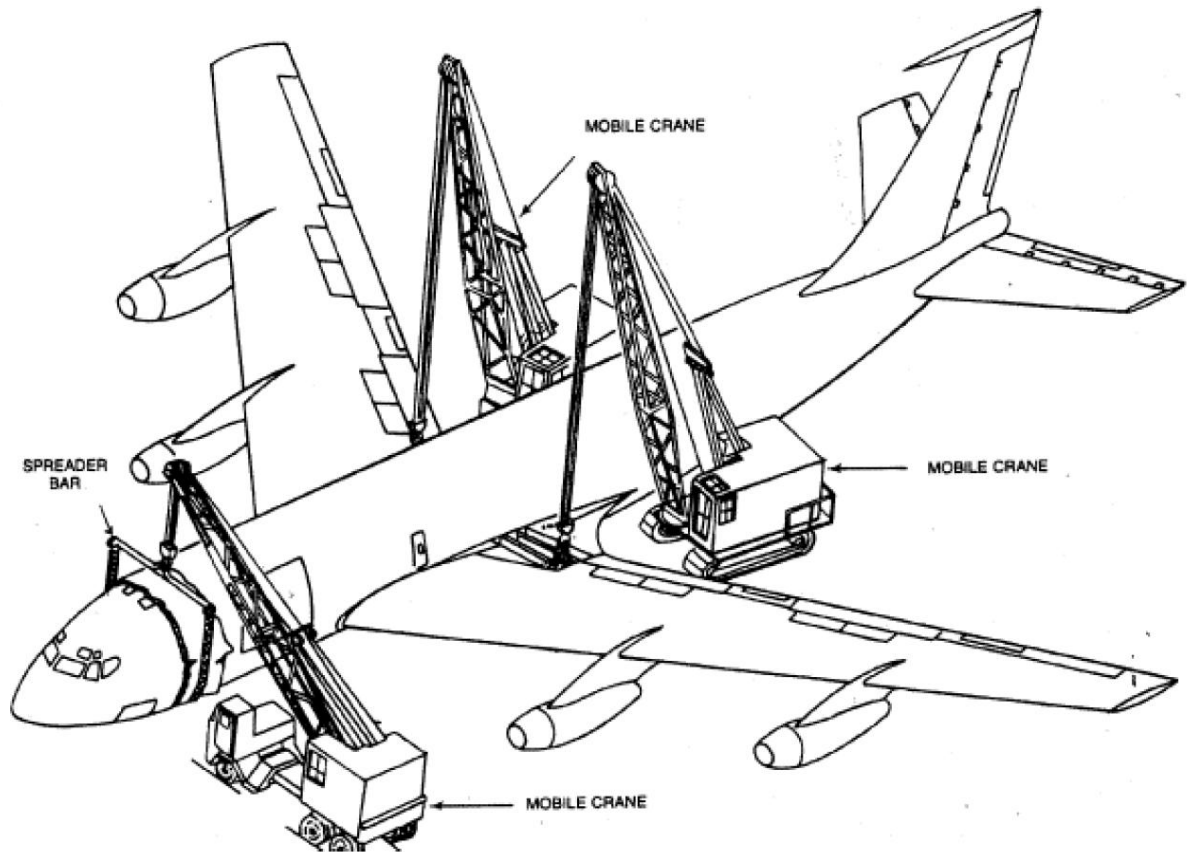


Fig. 3 Esempio di sollevamento dell'intero aeromobile tramite gru mobili

## 21.5 ALLEGATI

- [Elenco GSE per la rimozione aeromobile fino a codice C.](#)

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 22 - GESTIONE E STOCCAGGIO DI CARBURANTE E DI MERCI PERICOLOSE**

Le disposizioni di questa sezione del Manuale di Aeroporto si applicano al Carburante AVIO. Non risultano invece presenti stoccaggi di altra merce considerata pericolosa.

Per quanto attiene la gestione delle sostanze pericolose in generale che potrebbero essere impiegate nello svolgimento delle attività in aeroporto, sono definite tali tutte quelle sostanze caratterizzate da una o più tra le seguenti proprietà intrinseche.

- ✓ Rischio di esplosione
- ✓ Infiammabilità
- ✓ Possibile ossidazione-Rischio di corrosione
- ✓ Tossicità (compresa tossicità cronica)
- ✓ Ecotossicità, Tossica Cronica
- ✓ In grado di provocare malattie letali o lesioni alle persone
- ✓ In grado di provocare malattie letali, lesioni o decesso di qualsiasi organismo vivente
- ✓ Danni permanenti, duraturi, irreversibili/a lungo termine

Fermo restando le disposizioni e gli obblighi vigenti in materia in capo alle singole società ed Enti,

- ✓ tutte le attività che prevedono una potenziale esposizione a sostanze a rischio nelle forme di polveri, liquidi, fumi, vapori e nebulizzazioni devono essere valutate idoneamente e preventivamente al fine di mettere in atto quanto necessario per evitare/mitigare l’esposizione. La valutazione deve essere aggiornata ad ogni eventuale variazione nei processi o nelle sostanze.
- ✓ deve essere sempre assicurato una corretta gestione di tali sostanze, tra cui le misure di controllo, le procedure, l’addestramento, *housekeeping* e la protezione personale
- ✓ deve essere garantito che il personale impiegato e/o interessato sia idoneamente e sufficientemente informato e formato in relazione alle sostanze.
- ✓ non devono essere acquistate sostanze chimiche prive di indicazioni sulla salute e la sicurezza. Per ciascuna sostanza pericolosa utilizzata e/o introdotta deve essere disponibile una scheda di sicurezza redatta secondo le normative vigenti e che includa informazioni per la protezione personale e ambientale.
- ✓ tutte le sostanze pericolose usate o prodotti nei processi o nei compiti, devono essere identificate.
- ✓ tutte le sostanze non più necessarie devono essere smaltite correttamente.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ✓ prima di acquistare qualsiasi sostanza, richiedere al produttore una scheda dati di sicurezza materiale (*Material Safety Data Sheet*) e tener conto degli effetti sulla salute
- ✓ tutti gli operatori devono fornire le informazioni necessarie ai terzi che possono essere esposti a processi pericolosi. Allo stesso modo tutti i terzi e gli operatori devono informare la sub concessionaria e/o la GESAC circa eventuali processi pericolosi eventualmente svolti dai medesimi.
- ✓ predisporre le misure per la corretta manipolazione, lo stoccaggio e lo smaltimento, nonché per limitare i danni in caso di incidente.
- ✓ Predisporre il materiale per l’assorbimento e/o la neutralizzazione del prodotto in caso di sversamento accidentale, là dove applicabile.
- ✓ Rispettare le elementari norme igieniche,
- ✓ Indossare sempre i dispositivi di protezione individuali (DPI) previsti dalla valutazione dei rischi.
- ✓ Il travaso è vietato tranne i casi sia stato specificamente previsto e valutato.
- ✓ E’ vietato tenere le sostanze in contenitori non idonei, privi di indicazioni sul contenuto;
- ✓ Osservare le indicazioni riportate sulle etichette presenti sulle confezioni delle sostanze utilizzate;
- ✓ Segnalare tempestivamente al proprio Responsabile eventuali anomalie o situazioni che possano fare presagire possibili incidenti o situazioni di emergenza;
- ✓ Trasportare sostanze chimiche e materiali pericolosi in maniera adeguata e con precauzione;
- ✓ tenere le sostanze incompatibili separate tra loro

Resta inteso che è severamente vietato scaricare nella rete fognaria, attraverso canalette, caditoie o pozzetti, qualunque prodotto e/o sostanza.

In particolare, è vietato scaricare, a titolo puramente esemplificativo, prodotti derivanti da lavorazioni, acque di lavaggio dei pavimenti, acque di lavaggio degli automezzi, olii, vernici, solventi, ecc.. per i quali la normativa vigente (D.lgs 152/2006) dà specifiche indicazioni circa lo smaltimento.

Chiunque nello svolgimento delle proprie attività produce perdite o genera spandimenti di liquidi che possono configurarsi come rifiuti speciali (pericolosi o non), deve procedere al loro idoneo ed efficace contenimento evitando che gli stessi siano immessi in rete fognaria e che siano adottate tutte le azioni necessarie al fine di evitare qualsiasi contaminazione e/o inquinamento.

Fermo restando l’obbligo di comunicare con immediatezza a GESAC l’evento secondo le modalità previste dalle procedure di emergenza è fatto obbligo di procedere alla rimozione al ripristino dello status ante assicurando raccolta e lo smaltimento secondo le disposizioni e le procedure normative vigenti.

Le modalità applicative da attuarsi presso l’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano sia per quanto previsto dal Regolamento ENAC per il trasporto delle merci pericolose (dispositivo regolamentare di recepimento

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

dell’Annesso 18 in Italia in materia di trasporto aereo di merci pericolose) sia per le normative nazionali ed internazionali vigenti in materia applicabili alle operazioni a terra in particolare per i materiali radioattivi e fissile (classe 7) sono disciplinate dal Regolamento di Scalo.

La raccolta in appositi *Storage Boards* ed il corretto smaltimento delle sostanze pericolose rilevate durante l’esecuzione dei controlli di sicurezza nei confronti di passeggeri, bagagli a mano, da stiva, merci, posta e forniture, deve essere conforme a quanto disciplinato nel PSA in merito alla gestione e trasporto merci pericolose - IATA DGR.

**22.1 SISTEMA DI STOCCAGGIO E DISTRIBUZIONE CARBURANTI PER  
AEROMOBILI**

L’aeroporto è dotato di un sistema di stoccaggio e distribuzione del carburante avio JET A1, costituito da deposito carburante con 2 serbatoi fuori terra di capacità pari a 51 mc cadauno

Il Deposito sopra citato è un’Infrastruttura Centralizzata di Base affidata in gestione alla TBD – gara on going

I carburanti sono stoccati nel deposito per conto delle società petrolifere che hanno stipulato regolare contratto con le compagnie aeree come anche per conto di altri soggetti privati, certificati per le operazioni di rifornimento, in possesso di contratti con altri Vettori.

L’infrastruttura centralizzata non ha la possibilità di accogliere il carburante proveniente dallo svuotamento anche parziale di aeromobili. Le operazioni di “*defuelling*” vengono assicurate dall’*handler* rifornitore mediante l’utilizzo di proprie autobotti.

Le Società petrolifere ovvero i proprietari del combustibile devono in ogni caso assicurare la messa a bordo tramite i prestatori certificati da ENAC per il rifornimento carburanti, questi ultimi hanno un contratto per la messa a bordo con le stesse società petrolifere/proprietari del combustibile.

La società che ha in gestione il deposito centralizzato è l’unica responsabile ai fini fiscali della contabilità e documentazione del carburante.

Fatto salvo quanto sopra riportato, la società titolare della gestione del deposito, in ogni caso deve:

- consentire l’uso dell’impianto a tutti i soggetti accreditati secondo i requisiti di legge e a quelli di seguito riportati;
- garantire la rispondenza del carburante ai livelli di standard di qualità richiesti dalla normativa vigente;
- assicurare che ciascuna compagnia petrolifera/ altri proprietari privati del combustibile garantiscano una scorta minima di carburante per fronteggiare almeno due giorni di esigenze operative;
- fornire immediata comunicazione a Gesac su situazioni potenziali di rischio;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- gestire il deposito in completa rispondenza alle normative vigenti con particolare attenzione a tutti gli aspetti di sicurezza.

**22.2 GESTIONE E MANUTENZIONE DEL DEPOSITO**

La gestione e manutenzione del deposito centralizzato e relativi impianti collegati è affidata alla società affidataria che ha l’onere di assicurare tutte le attività ispettive e di controllo, anche preventive, in conformità al proprio Manuale Operativo e nel pieno rispetto del quadro normativo di riferimento vigente.

La società affidataria deve trasmettere a GESAC:

- con cadenza semestrale, i piani di manutenzione e relativo *status* degli interventi;
- informativa sugli interventi non programmati che compromettano la regolare e ordinaria fornitura del combustibile;
- con cadenza trimestrale, una dichiarazione del carburante prelevato dal deposito nei tre mesi precedenti;

Tutte le comunicazioni e le informazioni di cui sopra devono essere inoltrate all’attenzione del RSO di GESAC.

Nel caso di disservizio nel rifornimento, copia della comunicazione deve essere inoltrata al Responsabile Servizi Operativi di GESAC.

**22.2.1 CONTROLLO QUANTITÀ E QUALITÀ DEL PRODOTTO EROGATO**

La TBD – gara on going, in qualità di gestore del deposito, garantisce i richiesti standard di qualità del prodotto nel deposito, dotandosi di idonee procedure.

**22.2.2 Obblighi del gestore del Deposito**

Il gestore del Deposito Centralizzato deve:

- garantire la qualità del carburante fino al punto di carico autobotti, fornendo se richiesto il certificato di analisi della partita in erogazione;
- verificare la documentazione fornita dall’handler rifornitore;
- verificare visivamente (e, ove ritenuto necessario testare) gli automezzi destinati al carico;
- fornire all’*handler* rifornitore adeguata assistenza iniziale nelle operazioni di carico;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- tenere la contabilità doganale sulla base della documentazione ricevuta;
- attenersi – per quanto di competenza – alle previsioni della procedura operativa predisposta dal Gestore del Deposito.

**22.3 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO**

Il rifornimento di carburante deve avvenire con apposite autobotti preventivamente autorizzate, per motivi fiscali, anche dall’ufficio delle dogane.

Nei momenti d’inattività e nelle ore notturne, le autobotti devono essere parcheggiate nelle apposite aree, come individuate nel Manuale di Aeroporto.

Il rifornimento di carburante agli aeromobili deve essere effettuato nel rispetto delle norme specifiche vigenti in materia e in conformità a quanto disciplinato dalle relative sezioni del Manuale di Aeroporto.

L’esercente dell’aeromobile o Vettore deve assicurare la presenza di un “Responsabile del Rifornimento”, che garantisca l’osservanza delle procedure. Le operazioni di rifornimento s’intendono eseguite a cura e sotto la responsabilità dell’esercente dell’aeromobile, indipendentemente dalle misure di sorveglianza e di controllo adottate dalle Autorità aeroportuali.

Il Vettore o Esercente e la società *Handler* rifornitore responsabile della messa a bordo del carburante, possono concordare che le funzioni di responsabile del rifornimento siano svolte dallo stesso responsabile dell’*Handler*, di tale accordo deve essere fornita preventiva informazione a GESAC.

**22.4 GESTIONE ANOMALIE, MALFUNZIONI E SITUAZIONI OPERATIVE CRITICHE**

Eventuali situazioni di emergenza presso il deposito di carburante sono gestite dal personale della società affidataria della gestione dell’Infrastruttura Centralizzata di Base in conformità al proprio Piano di emergenza.

Ciascun *Handler*, che rilevi eventuali anomalie o malfunzionamento degli impianti di prelievo / erogazione carburante, deve dare immediata comunicazione al gestore dell’impianto e al RSO.

**22.5 AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO AUTOBOTTI**

Le società operanti il rifornimento carburante agli aeromobili a mezzo autobotte, devono disporre di idonee aree di sosta opportunamente attrezzate da utilizzare esclusivamente per il parcheggio.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le società che intendono operare il rifornimento carburante agli aeromobili a mezzo autobotte, devono richiedere a GESAC la sub concessione di aree da destinarsi al parcheggio delle autobotti preventivamente alla loro certificazione o estensione della certificazione sull’aeroporto di Salerno - Pontecagnano. GESAC valuterà le richieste in relazione alla effettiva esistenza di aree da destinarsi a tale scopo.

Ricade in capo al sub concessionario la conduzione delle aree nel completo rispetto delle norme vigenti in termini di sicurezza ed ambiente.

**22.6 EQUIPAGGIAMENTI, AREE DI STOCCAGGIO, CONSEGNA, EROGAZIONE,  
GESTIONE E RELATIVE MISURE DI SAFETY****22.6.1 RESPONSABILITA'**

La società di rifornimento carburante deve assicurare alle compagnie aeree il regolare e tempestivo servizio di rifornimento di carburante mediante la fornitura diretta della tipologia di carburante richiesto con autobotti:

- garantendo la rispondenza del carburante erogato ai livelli di qualità standard, così come richiesti dalla specifica normativa;
- mantenendo una scorta minima di carburante determinata in percentuale della capacità complessiva del deposito;
- fornendo immediata comunicazione al Responsabile dei Servizi Operativi ed alla competente ENAC in merito all’instaurarsi di situazioni di potenziale disservizio.

Qualora a fronte di eventi eccezionali la normale disponibilità di carburante non potesse essere garantita e inizi, pertanto, ad essere utilizzata la scorta minima, è responsabilità del rispettivo fornitore notificare l’evento tempestivamente ed ove possibile, con almeno 48 ore di anticipo, a GESAC ed in particolare al Responsabile dei Servizi Operativi, affinché provveda all’emissione di relativo notam.

Il personale preposto alle operazioni di rifornimento carburante è tenuto ad osservare le ordinanze e la normativa vigente in tema di svolgimento delle operazioni in sicurezza nell’area movimento.

**22.6.2 DISPONIBILITA' DI COMBUSTIBILE E SUO STOCCAGGIO - Jet A1**

Il deposito carburante è localizzato in area interna all’aeroporto, ed è costituito da:

- Nr. 2 serbatoi fuori terra di capacità pari a 51 mc di Jet A1 cadauno;

Viene stabilita, quale scorta minima intangibile, un quantitativo di carburante pari a TBD – gara on going

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

mc. Per fronteggiare almeno 2 giorni di esigenze operative nei casi di emergenza dovute a problematiche di approvvigionamento.

Le autobotti utilizzate per il rifornimento di combustibile sono, ad oggi, pari a:

AUTOBOTTI	ID interno	CAPACITA'
AUTOBOTTE		
AUTOBOTTE		

**22.6.3 DISPONIBILITA' DI COMBUSTIBILE E SUO STOCCAGGIO – 100 LL**

In area *airside*), sono presenti con due serbatoi fuori terra per TBD – gara on going LL con capacità pari a:

- Nr. 1 serbatoio di capacità pari a xxx mc;
- Nr. 1 serbatoio di capacità pari a xxx mc.

La capacità dello stoccaggio complessivo di carburante del deposito è, pertanto, pari a xxxxx mc.

Viene stabilita, quale scorta minima intangibile, un quantitativo di carburante pari a circa 1mc per esigenze operative nei casi di emergenza dovute a problematiche di approvvigionamento. L'autobotte utilizzata per il rifornimento di combustibile agli aeromobili ha una capacità di circa 5 mc.

**22.6.4 OPERATIVITA' DEL SERVIZIO CARBURANTE PER AVIAZIONE**

Di seguito si riporta l'operatività del servizio degli attuali *handler* certificati che operano sull'aeroporto di Salerno - Pontecagnano:

- XXXXXJET A1
- HR: XXXX-XXXX (XXXX-XXXX) UTC tutti i giorni
- Orari diversi: inoltrare richiesta in accordo agli orari di servizio pubblicati
- Tel. +39 XXXXXXXXXX
- email:

**22.6.5 CIRCOLAZIONE E PERCORSI IN AIRSIDE**

I mezzi di rifornimento devono circolare sulla viabilità veicolare dei piazzali e sulla strada perimetrale osservando tutte le disposizioni vigenti per l'accesso e la circolazione dei veicoli sulle aree operative, avendo

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

particolare riguardo al rispetto della segnaletica orizzontale, verticale e ai limiti di velocità in conformità alle procedure e disposizioni normative aeroportuali vigenti quali, non escluso, la sez. 8 del Manuale di Aeroporto e il Manuale ASDOC in generale.

**22.6.6 SITUAZIONI DI EMERGENZA**

Nel caso di situazioni di potenziale pericolo dovute a principio di incendio o anche per perdite e/o spargimento carburante è fatto obbligo alle società rifornitrici di:

- ✓ attivare prontamente i VVF al numero telefonico 115;
- ✓ attivare il locale presidio dei VVF aeroportuale tel. TDB dai telefoni di emergenza;
  - segnalare prontamente l’evento alla GESAC *Control Room* 0828-354302
- ✓ assicurare che il proprio personale sia:
  - debitamente formato;
  - addestrato;
  - organizzato per il primo intervento e la gestione delle emergenze.
- ✓ predisporre quanto previsto dai propri piani di emergenza;
- ✓ impiegare i mezzi e le apparecchiature disponibili sui mezzi ed in loco quali:
  - estintori;
  - impianti di spegnimento fissi (per le baie di carico);
  - *kit* per l’assorbimento delle perdite e spandimenti.
- ✓ coordinarsi con il personale *Airfield Operations* di GESAC, per assicurare la migliore ed efficace gestione dell’emergenza in linea con le procedure applicabili del Manuale di Aeroporto in termini di:
  - delimitazione delle aree;
  - sospensione delle attività;
  - predisposizione dei percorsi di emergenza/assistenza medica/soccorsi esterni.

**22.6.7 MONITORAGGIO E CONTROLLO**

GESAC effettua attività di monitoraggio al rispetto delle condizioni di sicurezza nelle fasi di rifornimento carburante con passeggeri a bordo degli aeromobili.

L’*Airfield Operations* di Gesac effettua una regolare sorveglianza circa il mantenimento dei presidi di sicurezza posti sui piazzali

E’ cura di tutti gli operatori certificati al rifornimento carburante assicurare il mantenimento della regolare efficienza dei propri presidi fissi e mobili effettuando i controlli e le verifiche previste dalle normative vigenti.

## 22.7 QUALITÀ E CORRETTA CLASSIFICAZIONE DEL CARBURANTE, INTERVALLI DI *AUDIT* E ISPEZIONI, *CHECK-LIST* DI CONTROLLO, CAMPIONAMENTI E CONSERVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE

In merito alle attività di rifornimento carburante, in conformità alle disposizioni normative vigenti, le società operanti in ambito aeroportuale, certificate ai sensi della Circolare ENAC APT 02 B relativamente alle attività riportate all’Allegato A - punto 7 – del Dlgs 18/99, oltre a garantire i quantitativi minimi di carburante in relazione al volume di traffico e alle possibili situazioni di carattere straordinario ai fini della sicurezza del trasporto aereo, devono assicurare la qualità dei combustibili forniti attraverso controlli finalizzati ad accertare la purezza del carburante (ad esempio assenza di sostanze quali acqua ed altri sedimenti) in relazione alla normativa di riferimento.

La società autorizzata che svolge servizio di gestione deposito e/o rifornimento deve trasmettere, con cadenza trimestrale, al Responsabile dei Servizi Operativi:

1. la dichiarazione di rispondenza ai requisiti di legge del carburante presente in deposito e/o erogato nei tre mesi immediatamente precedenti;
2. l’autocertificazione relativa ai controlli di qualità effettuati dagli stessi sui depositi fissi, sugli impianti fissi di distribuzione carburanti e sulle autobotti rifornitrici.

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 23 - OPERAZIONI IN RIDOTTA VISIBILITÀ****23.1 SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE**

Questa sezione del Manuale di Aeroporto descrive le operazioni effettuate nell’aeroporto a partire dal verificarsi della condizione di Visibilità 2, come definita nel presente documento, e prescrivono parametri di sicurezza delle operazioni a terra principalmente allo scopo di ridurre al minimo il rischio di incursioni di pista non autorizzate o collisioni al suolo tra aeromobili e/o veicoli e/o infrastrutture.

Le procedure in visibilità aeroportuale ridotta si applicano ogniqualvolta le condizioni sono tali per cui tutta o parte dell’area di movimento non può essere monitorata a vista dal personale ATS.

La limitata possibilità di esercitare il pieno controllo visivo del traffico nell’area di movimento (controllo della pista, verifica visiva di aderenza alle autorizzazioni fornite, prevenzione conflitti, ecc.) determina l’applicazione di misure di salvaguardia e procedure sempre più stringenti con progressive restrizioni alla movimentazione del traffico che si ripercuotono anche sulla capacità aeroportuale.

Gli Enti, le Società e le Imprese destinati a operare nell’Area di movimento hanno l’obbligo di istruire il personale autorizzato alla guida degli automezzi, anche se dipendente da operatori esterni, affinché abbia sufficiente conoscenza della configurazione di tale area e rispetto delle norme e procedure qui riportate che ne disciplinano la circolazione.

Vengono qui recepiti integralmente i contenuti della Operation Letter “All Weather Operation – AWO”, redatta e approvata da ENAV S.p.A. e GeSAC S.p.A.

**23.2 OPERAZIONI CONSENTITE**

Riportati in tabella i “minimi di aeroporto” applicabili allo scalo di Salerno – Pontecagnano:

RWY	Operazioni	Minimi Operativi Aeroportuali			
		Decollo		Atterraggio	
		Giorno	Notte	Giorno	Notte
05	IFR	Visibilità $\geq 800$ m		Visibilità $\geq 800$ m	
	VFR Velivoli	Visibilità $\geq 1500$ m	Non consentito *	Visibilità $\geq 1500$ m	Non consentito *
	VFR Elicotteri	Visibilità $> 800$ m	Non consentito *	Visibilità $> 800$ m	Non consentito *
23	IFR	Visibilità $\geq 800$ m		Visibilità $\geq 1500$ m	
	VFR Velivoli	Visibilità $\geq 1500$ m	Non consentito *	Visibilità $\geq 1500$ m	Non consentito *
	VFR Elicotteri	Visibilità $> 1500$ m	Non consentito *	Visibilità $> 1500$ m	Non consentito *

\*non si applica a HEMS, Voli di Stato, Militari

Minimo espresso in termini di	Riferimento	
	Decollo	Atterraggio
Visibilità	Visibilità per i decolli	Visibilità per gli atterraggi

I minimi operativi di aeroporto per operazioni in VFR coincidono con i minimi operativi per tale categoria di operazioni (800m Vis per elicotteri, 1500m Vis per velivoli) pertanto il valore di visibilità che deve essere utilizzato come riferimento è il valore minimo tra quello per il decollo e quello per l’atterraggio.

Con Visibilità  $< 800$  m la movimentazione degli aeromobili è consentita esclusivamente con l’ausilio del follow-me.

Nessuna operazione di rullaggio è consentita con Visibilità  $< 100$  m.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**23.2.1 INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI****23.2.1.1 Infrastrutture e installazioni disponibili**

1. Sistema di No-Entry Bar in corrispondenza dell’innesto della TWY F su Apron Est;
2. RWY05 - Sentiero luminoso di avvicinamento (SALS) 430m;
3. PAPI RWY 05 e RWY 23;
4. Luci di bordo pista;
5. Luci di Soglia/Fine pista;
6. Luci di identificazione della soglia pista (RTIL);
7. Luci bordo *taxiway*;
8. Luci *center line taxiway (F, E)*;
9. *Runway Guard Lights (RGL)*;
10. Alimentazione di riserva luci pista (tempo di intervento <15”);

Casi di avaria o degrado di tali impianti sono disciplinati dalla normativa EASA (ADR.OPS.B.045) e, per quanto in esso non previsto, dalla circolare ENAC APT-05.

ENAV comunicherà a GESAC il decadimento operativo dei sistemi di radio assistenza e/o degli aiuti visivi luminosi.

**23.2.2 Infrastrutture e installazioni - competenze**

Ai fini dell’adozione degli appropriati adempimenti e della relativa diffusione a mezzo NOTAM:

- è competenza di ENAV TWR comunicare a GESAC, il decadimento operativo dei sistemi:
  - ✓ di radio assistenza;
  - ✓ assistenza luminosa;
  - ✓ dei sistemi di rilevazione meteorologica.

ENAV avrà cura di richiedere l’emissione dell’appropriato NOTAM, comunicando altresì il decadimento operativo ad ENAC DTC., coordinandosi con GESAC per eventuali indicazioni di limitazioni operative.

### 23.3 GESTIONE DELLE AVARIE O DEGRADO DELLE INSTALLAZIONI AEROPORTUALI

Allorquando si verificano avarie degli apparati di continuità assoluta degli impianti di illuminazione della pista di volo che non permettano di rispettare i tempi di intervento previsti non sono consentiti atterraggi e decolli con visibilità inferiore a quanto riportato in tabella al par. 23.2.

### 23.4 PERSONE E MEZZI AUTORIZZATI ALLA CIRCOLAZIONE NELL’AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITA’ RIDOTTA

Gli Enti aeroportuali dovranno disporre affinché le proprie prestazioni operative vengano svolte, in termini di attenzione, in forma congruente con lo stato di visibilità in atto.

### 23.5 ACCESSO NELL’AREA DI MANOVRA

A partire dalla condizione di visibilità 2 sarà disposto dalla TWR, in coordinamento con GESAC, il ritiro di tutti i veicoli ed il personale presente nell’area di manovra e nelle aree attigue coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali; inoltre, l’accesso nell’area in titolo:

- è limitato al minimo indispensabile;
- è consentito ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la continuità delle operazioni;
- è sempre soggetto ad autorizzazione rilasciata di volta in volta dalla TWR, previo coordinamento sull’apposita frequenza radio;
- è sempre soggetto al mantenimento di un continuo contatto radio bilaterale con la TWR.

Nota:	È obbligatorio che gli autisti degli automezzi autorizzati ripetano le comunicazioni ricevute e ottengano conferma della corretta ricezione dalla Torre di Controllo stessa (obbligo di <i>read-back</i> ).
-------	---

Ciò premesso, gli unici automezzi autorizzati a operare nell’Area di Manovra sono i seguenti:

- *Follow-me* GESAC;
- *Airfield Operations* di GESAC;
- Automezzi manutenzione SIEM;
- Automezzi manutenzione TECHNO SKY.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Inoltre, nei casi di soccorso:

- Servizio Sanitario Aeroportuale;
- Automezzi VVF.

**23.6 CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI SUGLI APRON**

La circolazione dei veicoli sugli Aprons dovrà essere limitata al minimo indispensabile e consentita ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la regolarità delle operazioni aeroportuali; dovrà essere privilegiato l’uso delle strade di servizio che non interessino i percorsi di rullaggio degli aeromobili.

**23.7 PROCEDURE SULL’AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ  
RIDOTTA****23.7.1 TRAFFICO PRIORITARIO**

Le seguenti tipologie di traffico devono essere considerate prioritarie nei confronti di altri velivoli militari o civili:

- voli emergenza/ambulanza;
- missioni SAR – BAT;
- missioni OAT.

**23.7.2 PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ 2****23.7.2.1 Applicazione**

Le procedure associate alla condizione di visibilità 2 si applicano:

- ogni qualvolta tutta o parte dell’area di manovra non è visibile dalla TWR a causa delle condizioni meteorologiche;

**23.7.2.2 Procedure associate**

- a. La Torre in coordinamento con GESAC dispone il ritiro di tutti i veicoli ed il personale presente nell’area di manovra coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali.
- b. Sarà limitata al minimo indispensabile la circolazione sulla strada perimetrale.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**23.7.2.3 Coordinamenti**

- a. La TWR rileva la sussistenza delle condizioni di visibilità 2, notificandola agli Enti interessati:
- Informa il personale della centrale **SIEM**;
  - Informa il personale **TECHNO SKY**;
  - **Control Room di GESAC** che ne darà informazione ad ENAC DTC ed all’erterà:
    - ✓ *Airfield Operations* di GESAC;
    - ✓ Distaccamento aeroportuale VVF;
    - ✓ Supervisor degli *handlers* in turno;
    - ✓ Servizio Sanitario aeroportuale;
    - ✓ Polizia di Frontiera;
    - ✓ Guardia di Finanza.

Apron Control/Control Room di GESAC ricevuta la conferma delle predisposizioni da parte degli Enti/Operatori di cui sopra, confermerà via telefono registrato alla TWR, il completamento della predisposizione alle AWO.

Nota:	Per “allertamento” si intende il predisporre al soccorso a seguito di un qualsiasi evento emergenziale che potrebbe occorrere durante le operazioni in ridotta visibilità. Per gli operatori Handling si intende la diffusione, a tutto il personale, della comunicazione relativa all’adozione di estrema cautela nella movimentazione dei veicoli/attrezzature sugli Apron.
-------	---

- b. La TWR, al ripristinarsi delle condizioni di Visibilità 1, ne dà comunicazione a Apron Control/Control Room di GESAC che, a sua volta, provvede ad informare gli Enti/Operatori (di cui sopra) precedentemente allertati.

**23.7.2.4 Modalità di movimentazione aeromobili/veicoli in area di movimento**

In presenza di condizioni di visibilità 2, verrà effettuato un solo movimento per volta, ossia:

- a. Un aeromobile in partenza potrà essere autorizzato a muoversi dal parcheggio verso la posizione di attesa, solo quando l’aeromobile in avvicinamento è atterrato e abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio o quando l’aeromobile che lo precede nella sequenza di partenza ha riportato l’avvenuto decollo; il *push back* può sempre essere approvato.
- b. Un aeromobile potrà essere autorizzato all’atterraggio solo quando il precedente aeromobile in avvicinamento è atterrato e abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio o l’aeromobile in partenza abbia confermato l’avvenuto decollo.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- c. Un veicolo quando in area di manovra è da considerarsi alla stregua di un aeromobile (tranne il veicolo *Follow Me* impegnato nella guida agli aeromobili).
- d. la circolazione dei mezzi sulle strade veicolari degli Apron può avvenire con la massima cautela osservando strettamente i percorsi e la segnaletica orizzontale, con una velocità non superiore ai 10 Km/h.
- e. non vi sono restrizioni per le operazioni di *handling* in piazzola ERA/ASA.

Deroghe a quanto previsto ai punti a., b. e c. verranno autorizzate solo a condizione che le movimentazioni simultanee avvengano sulla parte di area di movimento che consenta, alla Torre di Controllo, di mantenere il continuo contatto visivo con tutti gli aeromobili/veicoli interessati.

### 23.8 UTILIZZO DEL FOLLOW-ME

In condizioni di visibilità 2 dovrà sempre essere impiegato il *Follow-me* GESAC:

- per la movimentazione degli aeromobili dagli Stand posti a Ovest della pista;
- qualora ritenuto opportuno dalla Torre o richiesto dal Pilota.

Nota:	L’aeromobile dovrà essere autorizzato ad allinearsi in pista solo dopo che il <i>follow-me</i> abbia riportato di aver raggiunto l’Apron.
-------	---

### 23.9 OPERAZIONI IN RIDOTTA VISIBILITÀ

Con visibilità inferiore a 100 vengono sospese tutte le operazioni di volo.

#### 23.9.1 PROCEDURE IN CONDIZIONE DI VISIBILITÀ 3

La TWR, rilevata la sussistenza delle condizioni di Visibilità 3 (inferiore a 400 m ma superiore di 100)), ne dà comunicazione alla *Apron Control/Control Room* di GESAC via telefono registrato.

*Apron Control/Control Room* di **GESAC** ne darà informazione ad ENAC DTC ed allerta via telefono:

- ✓ *Airfield Operations* di GESAC;
- ✓ Distaccamento aeroportuale VVF;
- ✓ Supervisor degli *handlers* in turno che a loro volta informeranno le Compagnie Aeree;
- ✓ Servizio Sanitario aeroportuale;
- ✓ Polizia di Frontiera;
- ✓ Guardia di Finanza.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

In tale condizione di visibilità:

- La movimentazione al suolo degli aeromobili, per esigenze di riposizionamento, è consentita esclusivamente con l'utilizzo del *Follow-me*.
- E' obbligatorio l'immediato rientro di tutti i mezzi presenti nell'Area di Movimento e strada perimetrale al fine di evitare eventuali collisioni tra di loro e velivoli in sosta ad eccezione di quelli adibiti a servizi operativi indifferibili e quelli adibiti al soccorso.
- Le operazioni di imbarco/sbarco dei passeggeri a piedi vengono sospese.

**23.10 RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE**

Durante le AWO si passerà dalla massima alla minima capacità di traffico, tenendo conto dei fattori descritti nel presente elaborato e secondo criteri adottati dall'ENAV sentita la GESAC.

Nel caso le previsioni meteo confermino questa tendenza, la capacità aeroportuale sarà gradualmente riportata alla massima operatività.

**23.11 CONTINGENCY****23.11.1 Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra**

Qualora un aeromobile o veicolo riporti di essersi perduto nell'area di manovra ed il Controllore non è in grado di determinarne con i mezzi a disposizione la posizione:

- si dovranno sospendere immediatamente tutte le operazioni;
- il traffico in avvicinamento sarà istruito immediatamente ad effettuare una procedura di mancato avvicinamento;
- la TWR istruirà per la ricerca un *follow-me* al quale verranno fornite tutte le informazioni disponibili, includendo l'ultima posizione riportata dal traffico che si è perduto.

**23.11.2 Avaria radio nell'area di manovra**

Ogni qualvolta un aeromobile o veicolo che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio, dovrà operare come segue:

- Aeromobile in partenza: continuerà sul percorso assegnato, ponendo particolare attenzione nell'evitare ogni deviazione, fino a raggiungere la posizione corrispondente al suo limite dell'autorizzazione, dove rimarrà in attesa del *follow-me* per ritornare al parcheggio.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Aeromobile in arrivo: libererà la pista e le taxiway E, F (Pista 05) e rimarrà in attesa del *follow-me* per il parcheggio.
- Veicolo: l’autista del veicolo è tenuto a raggiungere immediatamente e con tutta la precauzione possibile la posizione più vicina al di fuori dei percorsi destinati agli aeromobili e, se disponibili mezzi di comunicazione alternativi, avvertire la TWR, in caso contrario mantenere la posizione in attesa del *follow-me*.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 24 - OPERAZIONI INVERNALI (WINTER OPERATIONS)**

Questa sezione del Manuale di aeroporto disciplina le attività relative alla rimozione della neve. In particolare, in considerazione delle favorevoli condizioni meteorologiche presenti sull’Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, la trattazione dei tali attività è svolta in uno con quella relativa alle condizioni meteorologiche avverse nella sezione seguente.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 25 - OPERAZIONI IN CONDIZIONI METEOREOLOGICHE AVVERSE

### 25.1 SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE

Questa sezione del Manuale di Aeroporto descrive le procedure operative locali per operazioni in condizioni atmosferiche invernali e operazioni in condizioni meteorologiche avverse sull'aeroporto di Salerno – Pontecagnano.

Le procedure contenute nel documento descrivono i flussi comunicativi e le azioni mitigative che GESAC ed ENAV implementano per garantire la sicurezza delle operazioni in previsione/presenza di fenomeni meteorologici critici.

La presenza di piogge o nevicite intese sullo scalo e/o nelle sue vicinanze accompagnata da una sensibile riduzione della visibilità al suolo e/o in volo potrebbe portare anche all'applicazione di quanto previsto dalle AWO, a cui si rimanda (Operation Letter specifica).

### 25.2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Regolamento (UE) N. 139/2014 della commissione del 12 febbraio 2014, come emendato dal Regolamento Delegato (UE) 2020/2148 della Commissione dell'8 ottobre 2020:
  - IR ADR.OPS – Annex I
  - IR ADR.OPS.B.050 Operazioni in condizioni meteorologiche avverse;
  - IR ADR.OPS.A.057 Creazione di NOTAM;
  - IR ADR. OPS.A.060 Segnalazione di contaminanti sulla superficie;
  - IR ADR.OPS.A.065 Segnalazione delle condizioni della superficie della pista;
  - IR ADR.OPS.B.035 Operations in winter conditions;
  - IR ADR.OPS.B.037 Valutazione delle condizioni della superficie della pista e assegnazione del codice delle condizioni della pista;
- Annex to ED Decision 2014/012/R - Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements for Aerodromes:
  - AMC 3 ADR.OR.E.005 Aerodrome Manual;
  - AMC 1 ADR.OPS.B.050 Operations in adverse weather conditions;
- Annex to decision 2021/003/R - Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements for Aerodromes:
  - AMC1 ADR.OPS.A.065(a) - Reporting of the runway surface condition;
  - AMC2 ADR.OPS.A.065(a) - Reporting of the runway surface condition;
  - AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c) - Reporting of the runway surface condition;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- AMC1 ADR.OPS.B.037(a) Assessment of runway surface condition and assignment of runway condition code;
- AMC1 ADR.OPS.B.037(a);(b) Assessment of runway surface condition and assignment of runway condition code;
- AMC1 ADR.OPS.B.037(c) Assessment of runway surface condition and assignment of runway condition code
- Regolamento (UE) N. 373/2017 della commissione, e s.m.i.
  - IR parte MET;
  - IR ATS.OR.530;
- ICAO Doc 9137 part 8 –Airport Operational Services 1st Ed. 1983
  - Chapter 6 Adverse weather conditions

**25.3 MEZZI DI COMUNICAZIONE**

**25.3.1 Contatti**

Nelle tabelle sottostanti sono riportati i numeri di telefonia pubblica fissa e mobile, necessari per i coordinamenti tra le parti.

ENAV AFIU– Salerno Airport		
OPERATORE	NR TELEFONICO/MAIL	NOTE
TWR	0828-5474013 * 0828-51521	Registrato -
Resp. Ufficio Operazioni	085-43213200	-
Resp. Uff. Operazioni	366-6449435	** Non registrato

\* telefono da usare esclusivamente a seguito di impossibilità di comunicazione con i numeri registrati in sala Torre di Controllo

ENAV ARO CBO		
OPERATORE	NR TELEFONICO/MAIL	NOTE
ARO/CBO Roma HR SVC H24	06 79811011 <a href="mailto:arocbo.lirf@enav.it">arocbo.lirf@enav.it</a>	Registrato FAX (back up) 0679086500
ARO/CBO Milano HR SVC 0700/2300	02 71020019 <a href="mailto:arocbo.liml@enav.it">arocbo.liml@enav.it</a>	Registrato Fax (back up) 0270143220

Gestore - GESAC		
OPERATORE	NR TELEFONICO/MAIL	NOTE
Responsabile Servizi Operativi	<a href="mailto:maria_aiello@gesac.it">maria_aiello@gesac.it</a> /349-4031181	H24
Control Room	<a href="tel:0828-354302">0828-354302</a>	H24

### 25.3.2 Frequenze operative

SETTORE	FREQUENZA	NOTE
Salerno TWR	119.175 MHz	
TBT mezzi al suolo	440.450MHz	

### 25.4 FENOMENI CRITICI

Sull’aeroporto di Salerno - Pontecagnano vengono individuati come CRITICI i fenomeni meteorologici per i quali è richiesta l’emissione di Avvisi d’Aeroporto, così come previsto dalla normativa di riferimento.

Gli stessi vengono di seguito elencati:

- 1) ciclone tropicale (con intensità media del vento al suolo, nei 10 minuti, prevista pari o superiore a 34 kt);
- 2) temporale;
- 3) grandine;
- 4) neve, includendo lo spessore del manto nevoso osservato o, eventualmente, anche di quello previsto. Lo spessore del manto nevoso osservato sarà fornito non appena il sistema EWAOS di ENAV sarà equipaggiato con il relativo sensore;
- 5) precipitazione congelantesi;
- 6) brina o ghiaccio granuloso;
- 7) tempesta di sabbia;
- 8) tempesta di polvere;
- 9) sabbia o polvere sollevate dal vento;
- 10) vento forte al suolo (con intensità media nei 10 minuti pari o superiore a 28 kt o raffiche pari o superiori a 28 kt);
- 11) groppi;
- 12) gelate;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- 13) cenere vulcanica;
- 14) tsunami
- 15) deposito di cenere vulcanica
- 16) presenza di sostanze chimiche tossiche;
- 17) wind shear che possa interessare un aeromobile nella traiettoria di avvicinamento o di decollo o durante la fase di circuitazione fra il livello della pista e 1600 ft al disopra di detto livello o gli aeromobili sulla pista durante la corsa d’atterraggio o di decollo. Ove l’effetto della topografia locale produca wind shear significativo anche a quote più elevate il limite di quota di 1600 ft di cui sopra non è da considerarsi restrittivo.

Al riguardo di quanto sopra e per quanto attiene all’emissione di Avvisi d’Aeroporto per presenza di sostanze chimiche tossiche, le comunicazioni potranno risentire di eventuali disposizioni rilasciate contestualmente da Forze Armate e /o di Polizia, Protezione Civile o altri Enti operanti in scenari emergenziali.

Al momento non sono stati individuati ulteriori “valori di soglia critica” aggiuntivi a quelli standard previsti dalla normativa di riferimento.

**25.5 CONTAMINAZIONE AREA DI MOVIMENTO**

Alcuni dei fenomeni descritti nel paragrafo precedente possono causare la formazione di depositi di sostanze a base acquosa (contaminanti quali ad esempio: acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio, gelo) che, modificando il coefficiente di aderenza della pista, influenzano le performance degli aeromobili in fase di decollo e/o atterraggio.

Più in particolare, comportano:

- la riduzione dell’azione frenante;
- l’aumento della distanza utile al decollo.

Un’attenta valutazione delle condizioni di pista, trasmessa repentinamente ai piloti riduce il rischio di Runway Excursion.

**25.5.1 Valutazione delle condizioni superficiali della pista – GRF (Global Reporting Format)**

La rilevazione, la valutazione (assessment) e la successiva comunicazione delle condizioni superficiali della pista (bagnata o contaminata), sono in carico all’Airfield Management che utilizza una metodologia standardizzata a livello internazionale, denominata GRF (Global Reporting Format).

Di seguito gli elementi di riferimento per la suddetta valutazione:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- 1- Runway Condition Report (RCR): è una relazione completa e standardizzata relativa alle condizioni della superficie della pista e all’effetto di tali condizioni sulle prestazioni di atterraggio e decollo del velivolo, descritto mediante il Runway Condition Code (RWYCC)
- 2- Runway Condition Assessment Matrix (RCAM): è una matrice che consente di valutare il codice delle condizioni della pista (RWYCC), utilizzando le procedure associate, a partire da una serie di condizioni osservate della superficie della pista e dalle azioni frenanti riportate dal pilota (vedi tab.25.1);
- 3- Runway Condition Code (RWYCC): è un numero da utilizzare nel riporto sulle condizioni della pista (RCR), che descrive l’effetto delle condizioni della superficie della pista in relazione alle prestazioni di decelerazione e al controllo laterale del velivolo; la procedura per l’elaborazione del RWYCC è descritta nel Doc. ICAO9981 PANS – ADR e si basa sull’utilizzo della Runway Condition Assesment Matrix (RCAM),
- 4- Condizione della superficie della pista: è una descrizione delle condizioni della superficie della pista utilizzata nell’RCR, che costituisce la base per la determinazione dell’RWYCC ai fini delle prestazioni del velivolo:
  - I. Pista asciutta (Dry runway): una pista priva di umidità visibile e non contaminata nell’area che si intende utilizzare;
  - II. Pista bagnata (Wet runway); una pista la cui superficie è coperta da umidità visibile o da uno strato di acqua all’interno dell’area che si intende utilizzare;
  - III. Pista scivolosa e bagnata (Slippery wet): una pista bagnata la cui superficie presenta caratteristiche di aderenza considerate degradate per una parte significativa della stessa;
  - IV. Pista contaminata (Contaminated runway): una pista in cui una parte significativa della superficie della pista (in aree isolate o meno) compresa nella lunghezza e nella larghezza utilizzata è ricoperta da una o più delle sostanze elencate tra i descrittori delle condizioni della superficie della pista.
  - V. Pista invernale appositamente preparata (Specially prepared winter runway);
  - VI. Pista trattata chimicamente (Chemically treated)
- 5- Descrittori delle condizioni della superficie della pista:
  - I. **Neve compatta** (Compacted snow); neve compatta in una massa solida tale che il movimento degli pneumatici del velivolo, alle pressioni e ai carichi di esercizio, non la compattano ulteriormente né creano solchi nella superficie
  - II. **Neve secca** (Dry snow); neve con cui non è possibile modellare facilmente una palla di neve;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- III. **Gelo** (Frost); cristalli di ghiaccio formati dall’umidità nell’aria su una superficie la cui temperatura è pari o inferiore alla temperatura di congelamento; il gelo differisce dal ghiaccio in quanto i cristalli di gelo si sviluppano in modo indipendente e pertanto presentano una consistenza più granulosa;
- IV. **Ghiaccio** (Ice); acqua congelata o neve compatta che è diventata ghiaccio in condizioni di freddo asciutto;
- V. **Neve mista ad acqua** (slush): neve satura d’acqua al punto che, raccogliendone una manciata, perderà molta acqua o, calpestandola con decisione, provocherà degli schizzi;
- VI. **Acqua stagnante** (Standing water); strato d’acqua di profondità superiore a 3 mm;
- VII. **Ghiaccio bagnato** (Wet ice); ghiaccio parzialmente sciolto o ricoperto da uno strato d’acqua;
- VIII. **Neve bagnata** (Wet snow): neve che contiene acqua in quantità sufficiente da modellare facilmente una palla di neve ben compattata e solida da cui non sgocciola acqua;
- IX. **Acqua sopra neve compatta (Water on top of compacted snow);**
- X. **Neve bagnata sopra neve compatta** (Wet snow on top of compacted snow);
- XI. **Neve bagnata sopra ghiaccio** (Wet snow on top of ice);
- XII. **Neve secca sopra neve compatta** (Dry snow on top of compacted snow);
- XIII. **Neve secca sopra ghiaccio** (Dry snow on top of ice);
- XIV. **Sabbia sparsa** (Loose sand).

I criteri di valutazione sono indicati nella Runway Condition Assesment Matrix (RCAM):

Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Runway Condition Code (RWYCC)	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dry</li> </ul>	-	-
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frost</li> <li>• Wet (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3mm depth)</li> </ul> <p><b>Up to and including 3 mm depth:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slush</li> <li>• Dry snow</li> <li>• Wet snow</li> </ul>	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal	Good

PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

4	<p><b>-15°C and lower outside airtemperature:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compacted snow</li> </ul>	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium	Good to Medium
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet ('slippery wet' runway)</li> <li>• Dry snow or wet snow (any depth) on top of compacted snow</li> </ul> <p><b>More than 3 mm depth:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dry snow</li> <li>• Wet snow</li> </ul> <p><b>Higher than -15°C outside airtemperature<sup>1</sup>:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compacted snow</li> </ul>	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is not iceably reduced	Medium
2	<p><b>More than 3 mm depth of water or slush:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standing water</li> <li>• Slush</li> </ul>	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor	Medium to Poor
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ice<sup>2</sup></li> </ul>	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	Poor
0	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet ice<sup>2</sup></li> <li>• Water on top of compacted snow<sup>2</sup></li> <li>• Dry snow or wet snow on top of ice<sup>2</sup></li> </ul>	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	Less than Poor

<sup>1</sup> Runway surface temperature should preferably be used where available

<sup>2</sup> The aerodrome operator may assign a higher runway condition code (but no higher than code 3) for each third of the runway,

Tab. 25.1 - Runway Condition Assesment Matrix (RCAM) - Fonte: PANS-Aerodromes (Doc 9981))

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**25.5.2 Rilevazione delle condizioni di aderenza della pista, per finalità operative, in condizioni di pista bagnata o contaminata**

Il personale Airfield Operations procede ad effettuare ispezioni straordinarie e supplementari dell’area di movimento, come descritto alla sez. 9.4, per valutare le condizioni superficiali della pista.

In particolare, deve rilevare, per ogni terzo di pista, quanto segue:

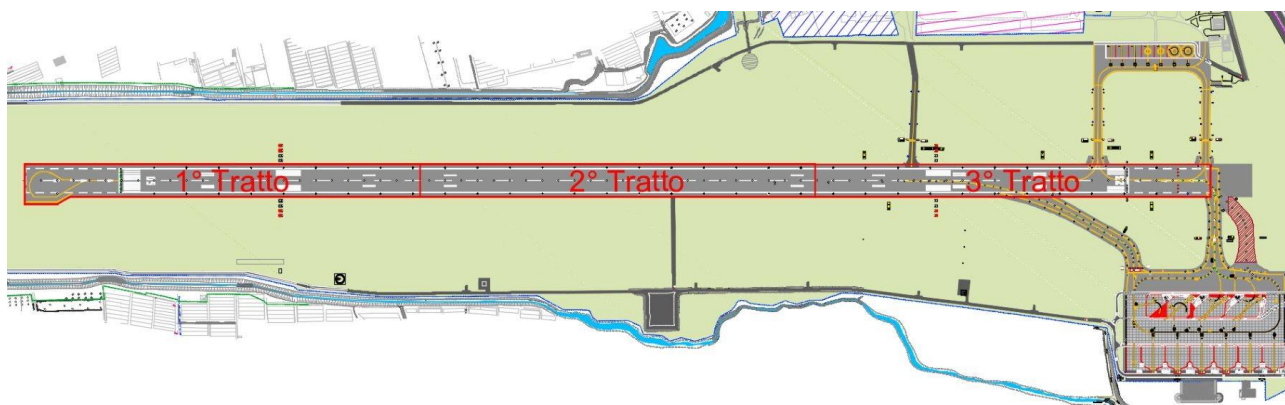
1. tipo di contaminante (ref. descrittori del par. 25.5.1);
2. spessore del contaminante, tramite apposito strumento manuale di misurazione calibrato (in mm);
3. diffusione del contaminante (in %);
4. temperatura esterna o della superficie di pista.

In funzione dei valori rilevati, attraverso la RCAM, determina il RWYCC e compila il RCR che sarà inviato a:

- a) ENAV AFIU, in presenza di un terzo di pista bagnato ma non associato da altri terzi con acqua stagnante, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo;
- b) ENAV AFIU e AIS (per emissione Snowtam), in presenza di pista interamente o parzialmente contaminata da acqua stagnante, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo, o bagnata, in associazione a trattamento di rimozione o chimico, nel caso di neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo;
- c) tutti gli stakeholder aeroportuali.

Nel caso la pista fosse dichiarata ‘slippery wet’, RSO (o suo delegato) emette anche un Notam, specificando la porzione di pista scivolosa.

Nella planimetria di seguito riportata sono evidenziati i 3 terzi in cui è suddivisa la pista ai fini della valutazione del RWYCC.



**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

In condizioni di pista contaminata, il Grip Test (Continuuous Friction Measuring Equipment - CFME), può restituire valori non attendibili e/o difficilmente correlabili alle reali prestazioni degli aeromobili.

Pertanto tali valori possono fornire unicamente un’indicazione che, insieme a tutte le altre condizioni al contorno, possono essere utilizzati per finalità di downgrade o upgrade, ma non devono essere riportati nel RCR.

**RWYCC – Determinazione ed aggiornamento**

Il personale Aifield Operations determina, per ciascun terzo della pista, il tipo di contaminante, lo spessore e la diffusione percentuale, usando per la misura almeno 2 punti, indicativamente posizionati a 3m dall’asse della pista all’altezza dei TDZ05 e dei raccordi E e F.

Dopo le misurazioni, il personale Aifield Operations determina il valore del RWYCC in funzione della tabella al par. 25.5.1, ricordando però che:

- Se tutti i terzi di pista hanno una **copertura di contaminanti <10%**:
  - ✓ non viene generato alcun rapporto (RCR);
  - ✓ viene assegnato a ciascun terzo della pista RWYCC 6;
  - ✓ non viene assegnata nessuna presenza di contaminante per quel terzo di pista (NR);
- Se uno dei terzi di pista ha una **copertura di contaminanti  $\geq 10\%$  ma  $\leq 25\%$** :
  - ✓ viene assegnato un RWYCC 6 per quel terzo di pista;
  - ✓ viene riportata la presenza di contaminante per il 25% per quel terzo di pista;
- Se uno dei terzi di pista ha una **copertura di contaminanti >25%**:
  - ✓ viene assegnato un valore RWYCC pari a quello scaturito da RCAM per quel terzo di pista;
  - ✓ viene riportata la percentuale di contaminante per quel terzo di pista.
- In caso di più tipi di contaminanti (copertura totale > 25% di ogni terzo di pista), ma nessun singolo contaminante ha una presenza > 25% in ogni terzo di pista, viene assegnato il RWYCC considerando il contaminante che maggiormente influirà sulle prestazioni dell’aeromobile.

La scala “GOOD, GOOD TO MEDIUM, MEDIUM, MEDIUM TO POOR, POOR e LESS THAN POOR”, riportata in RCAM (tabella 25.1), è utilizzata dai piloti per caratterizzare l’azione frenante percepita e il controllo laterale dell’aereo durante la fase di atterraggio.

Il RWYCC deve essere aggiornato (downgrade/upgrade) ogni volta che vengono riscontrati "cambiamenti significativi" in merito a:

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- tipo di contaminante;
- copertura dei contaminanti segnalabili;
- profondità del contaminante da segnalare;
- informazioni, ad es. Special AIREP.

Per l’aggiornamento del RWYCC - DOWNGRADE, devono essere considerati:

- Peggioramento delle condizioni meteorologiche:
  - temperatura stabile sotto lo zero;
  - variazioni metereologiche;
  - precipitazione in corso.
- Osservazioni:
  - comportamento del veicolo
  - "raschiatura delle scarpe"
- Misurazioni:
  - Eventuali misurazioni del coefficiente di attrito
- Rapporti sull’azione frenante (braking action) dei piloti (Special Air-Pilot - AIREP), tempestivamente comunicati via radio al personale Airfield Operations da ENAV AFIU
- Esperienza accumulata.

Per quanto riguarda la rilevanza degli Special Air Pilot Report nella rivalutazione del RWYCC, occorre sempre considerare che:

- l’azione frenante osservata dipende dal tipo di aeromobile, dal peso dell’aeromobile e altri fattori;
- si applica raramente all’intera lunghezza della pista ed è limitato alla specifica porzione di pista utilizzata
- i rapporti dei piloti sono soggettivi e la contaminazione può influire sulle prestazioni di diversi tipi di aeromobili in modi diversi.

Prima di aggiornare il RWYCC, con le informazioni provenienti da una AirRep, occorre sempre tenere in considerazione la soggettività di tali Report ed utilizzare i contenuti anche in relazione alle “tre regole d’oro” riportate dalla normativa:

- I. se è stato emesso un  $RWYCC \geq 2$  e sono stati ricevuti due consecutivi special air-report "POOR", occorre rivalutare le condizioni della pista;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- II. se è stato ricevuto un rapporto sull'azione frenante "LESS THAN POOR", si devono rivalutare le condizioni della pista e prendere in considerazione la possibilità di sospendere le operazioni;
- III. uno special air-report sull'azione di frenata può essere utilizzato per scopi di upgrade/downgrade delle condizioni della pista solo se utilizzato in combinazione con altre informazioni a supporto dell'aggiornamento.

Per l'aggiornamento del RWYCC - UPGRADE:

- si può applicare solo per RWYCC 0 o 1;
- un RWYCC 1 o 0 può essere aggiornato fino a 3 quando vengono utilizzati tutti i mezzi disponibili per valutare la scivolosità della pista, incluso l'utilizzo di dispositivi di misurazione correttamente funzionanti e calibrati;
- quando il valore di RWYCC viene aggiornato, le ispezioni di pista devono essere fatte più frequentemente (mentre è in vigore il codice più alto), per garantire che le condizioni non scendano al di sotto del codice dato.

La decisione di operare un upgrade può essere adottata solo quando si utilizzano tutte le fonti di informazioni per la valutazione delle condizioni superficiali della pista. Pertanto, ulteriori indicatori da controllare sono:

- temperatura dell'aria esterna;
- temperatura superficiale;
- punto di rugiada;
- velocità / direzione del vento;
- effetto del trattamento superficiale (se previsto);
- comportamento del veicolo utilizzato per l'ispezione;
- rapporti dei piloti;
- previsioni meteo.

### 25.5.3 RCR - Runway Condition Report

L'RCR è un Report standardizzato di segnalazione delle condizioni della superficie di ogni terzo in cui è divisa la pista.

Esso è inserito all'interno dello SNOWTAM che si compone di due sezioni (allegato 03 della presente sezione):

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

1. Aeroplane Performance Calculation Section;
2. Situational Awareness Section.

La “Aeroplane Performance Calculation Section” viene codificata nel formato di seguito riportato:

**LIRI\_05100055\_05\_5/5/5\_100/100/100\_NR/NR/NR\_WET/WET/WET\_6/6/6**

- **Codice aeroportuale ICAO**
- **Data e ora**
- **Pista (si indica quella con l’orientamento minore)**
- **RWYCC per ogni terzo di pista**
- **% di copertura del contaminante**
- **Profondità del contaminante**
- **Tipo di contaminante**
- **Larghezza della pista per la quale è valido l’assessment**

La copertura (%) del contaminante:

viene riportata, una volta misurata, secondo quanto indicato nella seconda colonna tabella 25.3 ed in relazione a quanto indicato nel paragrafo 25.5.2.1.:

Assessed %	Reported %
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Tab. 25.3 - Copertura dei contaminanti

La profondità del contaminante:

- ✓ è espressa come un numero di 2 o 3 cifre che rappresenta la profondità valutata (mm) del contaminante per ogni terzo di pista;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ✓ si riporta solo per neve asciutta, bagnata, fango e acqua stagnante per ogni terzo di pista;
- ✓ non si riporta ("NR") per altri tipi di contaminanti;
- ✓ si basa su una distribuzione uniforme all'interno dei terzi di pista;
- ✓ quando la profondità dei contaminanti varia in modo significativo entro un terzo di pista, vengono fornite informazioni aggiuntive;
- ✓ si riporta (Reported), in funzione dello spessore misurato (Assessed), secondo quanto previsto dalla tabella 25.2

Una volta identificato l’agente contaminante, lo spessore deve essere riportato in RCR solo se di entità pari al valore riportato nella seconda colonna tabella 25.4 o se si registrano cambiamenti pari al valore riportato nella terza colonna della stessa tabella.

Contaminant	Valid values to be reported (mm)	Significant change (mm)
STANDING WATER	04	3
SLUSH	03	3
WET SNOW	03	3
DRY SNOW	03	20

Tab. 25.4 - Profondità del contaminante da segnalare

Nella sezione “Situational Awareness” vengono riportate le seguenti informazioni aggiuntive:

- 1) riduzione della lunghezza pista, nel caso in cui è stato pubblicato un Notam con nuove Distanze Dichiarate per effetto dell’inagibilità di alcune porzioni contaminate (sintassi: RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn);
- 2) presenza di neve in sospensione causa vento sulla pista che potrebbe ridurre le condizioni di visibilità (sintassi: RWY nn [L] or nn [C] or nn[R] DRIFTING SNOW);
- 3) sabbia sciolta sulla pista (sintassi: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND);
- 4) trattamento chimico sulla pista (sintassi: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED);

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- 5) banchi di neve sulla pista (sintassi: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] SNOWBANK Lnn or Rnn or LRnn FM CL);
- 6) banchi di neve su una Taxiway (sintassi: TWY [nn]n or TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... or ALL TWYS SNOWBANKS);
- 7) banchi di neve adiacenti la Runway che forano i piani/profili prefissati dal “piano neve aeroportuale” (sintassi: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] ADJ SNOWBANKS);
- 8) condizioni della Taxiway (sintassi: TWY [nn]n POOR or TWYS [nn]n/[nn]n/... POOR or ALL TWYS POOR);
- 9) condizioni dell’Apron (sintassi: APRON [nnnn] POOR or APRONS [nnnn]/[nnnn]/... POOR or ALL APRONS POOR);
- 10) ulteriori informazioni esplicative espresse in linguaggio conciso, a titolo di esempio:
  - presenza di contaminante non uniformemente distribuito;
  - upgrade o downgrade rispetto le condizioni del precedente Snowtam.

Di seguito un esempio di codifica della suddetta sezione:

**RWY 05 SNOWBANK R30 FM CL. TWY E POOR**

che riporta della presenza di banchi di neve a 30m dalla CL e “braking action” POOR su TWY E.

Per quanto riguarda la comunicazione dell’RCR:

- sullo SNOWTAM o ad ENAV AFIU, vengono indicate le informazioni relative ad ogni terzo di pista partendo dal numero di designazione inferiore;
- ai piloti vengono trasmesse le informazioni relative alla prima, seconda o terza parte di pista facendo riferimento alla direzione di atterraggio o decollo.

## **25.6 GESTIONE DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE E DELLA MESSAGGISTICA METEOROLOGICA**

### **25.6.1 Previsioni ed osservazioni**

Il servizio di osservazioni e previsioni meteorologiche viene assicurato da ENAV per il tramite della locale Stazione Meteorologica.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Gli orari e le modalità del servizio sono rappresentati in AIP Italia, parti GEN 3.5 e AD2.

Per l’aeroporto di Salerno - Pontecagnano, ITALY MFU provvederà all’emissione del TAF a validità 24 ore, secondo le scadenze previste dalla normativa di riferimento.

Nell’ambito delle proprie attività operative, ENAV - Stazione Meteorologica, comunicherà a GESAC gli Avvisi di Aeroporto (WO) e di Wind Shear (WS), ad ogni emissione interessante l’aeroporto.

Il personale Airfield Operations provvede quindi a notificare quanto ricevuto agli operatori aeroportuali.

Il Gestore provvederà autonomamente, tramite sistema Self Briefing di ENAV, alla consultazione di:

- Osservazioni (METAR);
- previsioni (TAF), ivi incluse le rispettive versioni emendate.

ITALY MFU rimane inoltre a disposizione per eventuali consultazioni telefoniche da parte di un rappresentante (identificato nella persona del Responsabile di Scalo del Gestore), che fungerà da entry point per eventuali aggiornamenti sulla situazione in atto o prevista.

In caso di temporanea indisponibilità di accesso Self Briefing (per esempio per avaria tecnica) la Sala Operativa Meteo comunicherà al Gestore le previsioni e le osservazioni meteo, via mail oppure, come back-up attraverso l’invio di fax, secondo la seguente logica:

- Il METAR e il TAF ogni volta che viene osservato (METAR) e/o previsto (TAF/TAF AMD) uno dei fenomeni “critici”.

In caso di contingency dei servizi meteo aeroportuali, sarà attivata la modalità automatica di emissione dei riporti METAR (METAR AUTO). Le caratteristiche del METAR AUTO sono descritte in AIP GEN3.5 paragrafo 3.1.10.;

In caso di contingency dei servizi meteo aeroportuali, la trasmissione degli Avvisi d’Aeroporto e degli Avvisi di Wind Shear sarà garantita da ITALY MFU.

TIPO MESSAGGIO	ENAV feeder	Entry Point	MODALITÀ e NOTE
METAR	ENAV		Per Avvisi d’Aeroporto e Avvisi di Wind Shear
TAF	Self Briefing	Control Room GESAC	

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

TIPO MESSAGGIO	ENAV feeder	Entry Point	MODALITÀ e NOTE
AD WARNING Avviso di Aeroporto	Osservatore Meteo lirn.meteo@enav .it	TEL 0828-354302	ops_sa@gesac.it In caso di indisponibilità Self Briefing)
WS WARNING Avviso di Wind Shear			

### 25.6.2 Informazioni aeronautiche

In presenza di qualunque delle runway surface description riportate nella RCAM, come previsto dalle norme vigenti, il personale Airfield Operations fornisce a ENAV (AFIU - AIS) l’informazione codificata relativa al dato RCR secondo le modalità sottoindicate.

Il RCR è trasmesso a:

- AIS e AFIU quando la pista è contaminata da standing water, snow, slush, ice or frost, oppure l’infrastruttura è wet in associazione alla presenza di snow, slush, ice or frost per le azioni di competenza;
- AFIU quando la pista è wet, non associata alla presenza di standing water, snow, slush, ice or frost;
- l’informazione RCR di pista Dry sarà trasmessa solo in caso di ritorno a tale condizione da una precedente diversa.

Le modalità di trasmissione delle informazioni sulle condizioni di pista da parte degli enti ATS sono disciplinate nell’AIC nazionale di implementazione del GRF.

Il RCR rimane valido fino a nuova comunicazione a meno che GESAC non dichiari che il RCR non sia più valido specificando l’agibilità o meno della pista di volo. In questo la pista sarà agibile ma con RCR non disponibile fino a nuova comunicazione di GESAC.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**25.6.2.1 GESAC**

Il RCR, rilevato e codificato, deve essere comunicato ogni qual volta il Gestore tenuto conto dello stato delle condizioni della pista, effettua un assessment sulle condizioni della stessa.

L’esito deve essere tempestivamente comunicato:

- alla TWR:
  - via Frequenza mezzi a terra 440.450 MHz, per permettere l’immediata diffusione delle informazioni relative alla condizione di pista agli aeromobili (la TWR registra e ripete il messaggio ricevuto in frequenza);
  - via email: [lirn.meteo@enav.it](mailto:lirn.meteo@enav.it)
- all’ARO/CBO di competenza in caso di richiesta emissione SNOWTAM.

**25.6.2.2 Service Provider ANS – ENAV Salerno**

La TWR utilizza gli elementi del RCR trasmessi da GESAC per comunicare ai piloti sulla frequenza aeronautica o ATIS,

- la TWR trasmette in frequenza un set ridotto di informazioni estrapolate dal RCR completo:
  - identificativo della pista (numero);
  - RWYCC- per i tre terzi nella direzione di atterraggio;
  - Il tipo di contaminante – per i tre terzi di pista;
  - e, se applicabile, l’indicazione dell’innalzamento/declassamento delle condizioni di pista;
- la TWR trasmetterà l’RCR completo solo su richiesta del pilota;
- la TWR Riporta al Gestore l’azione frenante riportata dagli aeromobili in atterraggio corredata da ora di ricezione e tipo di aeromobile.

**25.6.2.3 SNOWTAM**

Ai fini dell’emissione dello SNOWTAM il Gestore Aeroportuale invia via mail/fax il modello SNOWTAM Format compilato all’ARO/CBO di Competenza e ad ENAC DTC.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**25.6.2.4 Chiusura Aeroporto e ripristino normali operazioni**

In caso di chiusura della pista dell’aeroporto, il RSO (o suo delegato) comunica alla TWR di aver attivato e provveduto alla richiesta di emissione del relativo NOTAM, fornendo se possibile uno stimato per la riapertura.

- Nel caso di chiusura pista per contaminazione della superficie, dovrà essere trasmesso RCR e relativo SNOWTAM solamente in riferimento alla pista aperta e dovranno essere resi disponibili i dati RCR/SNOWTAM dell’infrastruttura chiusa prima della sua riapertura con le seguenti modalità: TWR la riapertura pista ove necessario il nuovo RCR
- ARO/CBO di competenza l’eventuale richiesta emissione SNOWTAM

La TWR comunicherà le informazioni ai piloti secondo le modalità sopra riportate.

**25.7 CAPACITÀ AEROPORTUALE**

Le riduzioni di capacità sono concordate tra l’RSO (o suo delegato) e ENAV TWR, sulla base:

- della domanda di traffico attuale o prevista
- del mutamento o persistenza delle condizioni meteorologiche avverse
- della disponibilità delle infrastrutture aeroportuali

Il Gestore Aeroportuale comunicherà la richiesta, via telefono su linea registrata e via e-mail.

La Sala Operativa TWR provvederà all’attivazione dei coordinamenti con la posizione FMP di Roma ACC.

**25.8 OPERAZIONI IN CASO DI PIOGGE INTENSE**

Quanto sotto riportato si applica a seguito di fenomeno previsto e/o osservato.

La trattazione delle informazioni e della messaggistica meteorologica avviene come disciplinato nel paragrafo 25.6.

**25.8.1.1 Gestore Aeroportuale GESAC**

Il personale Airfield Operations:

- richiede ad ENAV TWR di entrare immediatamente in pista per procedere ad ispezione straordinaria;
- attiva il processo di assessment in merito alle condizioni superficiali, così come riportato nel paragrafo 25.5.
- comunica RWYCC/RCR alla ENAV TWR via radio;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- intensifica le ispezioni supplementari come previsto dalla sezione 9 del Manuale di Aeroporto;
- aggiorna il RWYCC/RCR fino a quando la pista non ritorna ad essere “DRY” (RWYCC=6 su ogni terzo della pista).
- monitora sul campo l’evoluzione del fenomeno e tiene aggiornati ENAV TWR;
- si attiva con gli altri operatori aeroportuali per la corretta applicazione delle disposizioni contenute nel manuale di aeroporto e Regolamento di Scalo;
- informa RSO
- notifica, via e-mail, il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali, con le modalità previste specificando la durata del fenomeno, e le misure di mitigazione del rischio da adottare;

Il Responsabile Servizi Operativi:

- se necessario richiede emissione di SNOWTAM così come riportato nel paragrafo 25.5;
- concorda con ENAV TWR eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni.

La Control Room:

- in assenza del RSO, sentito il RSO, concorda con ENAV TWR eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;
- in assenza del RSO, sentito RSO, richiede emissione di SNOWTAM così come riportato nel paragrafo 25.5.

**25.8.1.2 Service Provider – ENAV Salerno**

Al fine di supportare adeguatamente l’operatività di scalo, l’attività di GESAC e le operazioni di volo, il personale di ENAV TWR dovrà:

- consentire l’ingresso del personale e delle macchine addette ai controlli in pista e nelle aree interessate nel minor tempo possibile;
- diffondere all’utenza e/o inserire in ATIS le risultanze delle misurazioni e rilevazioni rese note dal personale Airfield Operations;
- trasferire al personale Airfield Operations l’azione frenante riportata dagli aeromobili in atterraggio.

**25.8.1.3 Operatori Aeroportuali**

- rilanciano l’allerta ai loro Fornitori di servizi, seguendo le proprie procedure interne;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- seguono le disposizioni contenute nel Regolamento di Scalo.

**25.9 OPERAZIONI IN PRESENZA DI NEVE E/O GHIACCIO**

Quanto sotto riportato si applica a seguito di fenomeno previsto e/o osservato.

La trattazione delle informazioni e della messaggistica meteorologica avviene come disciplinato di seguito nel paragrafo 25.6.

In tali circostanze, sebbene l'azione del Gestore debba essere prioritariamente volta alla rimozione dei contaminanti dalle infrastrutture essenziali, nei casi in cui si mantenga l'operatività è essenziale rilevare il tipo e la diffusione del contaminante, nonché la posizione e l'altezza di eventuali cumuli di neve in prossimità della pista, e valutare le condizioni della superficie della stessa.

In particolare, la neve compattata può determinare condizioni di aderenza talvolta comparabili con quelle di una pista wet, tuttavia, quando la temperatura della superficie è prossima a 0°C, diviene più scivolosa e può dar luogo a livelli di aderenza molto bassi.

Anche in caso di ghiaccio, il valore della temperatura superficiale (OAT) ha un ruolo importante per la valutazione degli effetti sull'aderenza.

**25.9.1 Azioni****25.9.1.1 GESAC**Il personale Airfield Operations:

- richiede ad ENAV TWR di entrare immediatamente in pista per procedere ad ispezione straordinaria;
- attiva il processo di assessment in merito alle condizioni superficiali, così come riportato nel paragrafo 25.5;
- rileva la temperatura esterna e quella di pista per valutare gli effetti sul RWYCC;
- comunica RWYCC/RCR alla ENAV TWR via radio;
- monitora sul campo l'evoluzione del fenomeno e tiene aggiornati ENAV TWR;
- attiva, se necessario, la squadra reperibile per l'eventuale rimozione di neve;
- coordina le attività di sgombero dell'agente contaminante dalla pista;
- intensifica le ispezioni supplementari previste dalla sezione 9 del Manuale di Aeroporto;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- aggiorna il RWYCC/RCR fino a quando la pista non ritorna ad essere “DRY” (RWYCC=6 su ogni terzo della pista);
- esegue il Grip Test una volta rimosso l’agente contaminante.
- notifica, via e-mail, il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali, con le modalità previste specificando la durata del fenomeno, e le misure di mitigazione del rischio da adottare;

Il RSO:

- se necessario richiede emissione di SNOWTAM così come riportato nel paragrafo 25.5;
- concorda con ENAV TWR eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni.
- comunica la capacità nominale della pista ed il ripristino delle operazioni.

La Control Room:

- informa ENAV TWR in merito all’eventuale emissione di SNOWTAM;
- in assenza del RSO, sentito il RSO, concorda con ENAV TWR eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;
- in assenza del RSO, sentito RSO, richiede emissioni di SNOWTAM così come riportato nel paragrafo 25.5.

**25.9.1.2 Service Provider ANS – ENAV**

Al fine di supportare adeguatamente l’operatività di scalo, l’attività del Gestore Aeroportuale e le operazioni di volo, il personale di ENAV TWR dovrà:

- consentire l’ingresso del personale e delle macchine addette ai controlli in pista e nelle aree interessate nel minor tempo possibile;
- diffondere all’utenza e/o inserire nel Sistema ATIS le informazioni relative allo stato della pista di volo riportate dal personale Airfield Operations;
- richiedere, quanto ritenuto utile, agli aeromobili in atterraggio l’azione frenante;
- riportare agli stessi l’azione frenante riscontrata da aeromobili precedentemente atterrati includendo l’ora di atterraggio e il tipo di aeromobile;
- trasferire al personale Airfield Operations l’azione frenante riportata dagli aeromobili corredata da ora di ricezione e tipo di aeromobile.
- coordinare e/o aggiornare l’emissione di misure di flusso a seguito di conforme richiesta del RSO.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**25.9.1.3 Operatori Aeroportuali**

- rilanciano l’allerta ai loro Fornitori di servizi, seguendo le proprie procedure interne;
- seguono le disposizioni contenute nel Regolamento di Scalo.

**25.9.2 Specifiche relative al “Piano Neve”**

Sull’aeroporto di Salerno - Pontecagnano non è previsto un piano neve, in caso di necessità il Gestore si avvarrà della collaborazione di una società esterna, con la quale ha in essere un contratto di reperibilità e di intervento per la rimozione di neve dall’Area di Movimento, secondo il seguente ordine di priorità: Area di Manovra, Aprons, viabilità veicolari ed aree di servizio.

ENAV-Sala Operativa Meteo informa il Responsabile Servizi Operativi, via telefono, ogni volta che il TAF emesso da Italy MFU contiene la previsione di precipitazioni nevose (codifica di fenomeni SN, indipendentemente dal descrittore e dal qualificatore riportati) o formazione di ghiaccio (codifica di fenomeni congelantesi, con descrittore FZ, indipendentemente dal qualificatore e dal fenomeno previsto).

**25.9.2.1 Sgombero neve**

Per quanto possibile le operazioni di rimozione neve avverranno come di seguito riportato.

Su disposizione del Gestore Aeroportuale, per tramite del personale Airfield Operations o del RSO, e previo adeguato coordinamento con ENAV TWR, sarà possibile l’intervento di sgombero con pista chiusa a mezzo Notam oppure, qualora possibile, tra successivi decolli/atterraggi.

Allo stesso modo verranno gestiti eventuali interventi di rimozione neve sul piazzale e sulle vie di rullaggio.

Oltre a quanto già previsto dalla normativa in vigore (emissione NOTAM/SNOWTAM), in caso di riapertura dello scalo, le attività di volo potranno essere ripristinate anche a seguito di comunicazione radio/telefonica registrata da parte di GESAC.

**25.10 OPERAZIONI IN CASO DI VENTO FORTE E/O RAFFICHE**

Quanto sotto riportato si applica a seguito di fenomeno previsto e/o osservato.

La trattazione delle informazioni e della messaggistica meteorologica avviene come disciplinato nel paragrafo 25.6.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Con specifico riferimento alla definizione di “vento forte” si utilizza come dato di riferimento il valore di soglia utilizzato per gli avvisi di aeroporto riportato in ENAV MO-MET, secondo la definizione di cui al paragrafo 25.4.

**25.10.1 Azioni****25.10.1.1 GESAC**

- ✓ concorda con ENAV (Sala Operativa TWR) eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;
- ✓ notifica il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali specificando la durata del fenomeno e le misure di mitigazione del rischio da adottare;
- ✓ esegue eventuali ispezioni supplementari previste nella sez. 9 del Manuale di Aeroporto;
- ✓ segnala la presenza di eventuale FOD.

**25.10.1.2 Operatori Aeroportuali**

- ✓ rilanciano l’allerta ai loro Fornitori di servizi, seguendo le proprie procedure interne;
- ✓ seguono le disposizioni contenute nel Regolamento di Scalo.

**25.10.1.3 Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali**

- ✓ sono tenuti ad assicurare l’ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza, incrementando, tra l’altro, il numero di tacchi, utilizzato per il bloccaggio dell’aeromobile, secondo quanto previsto dai GOM di Compagnia e mai in numero inferiore a 6, come riportato alla sez. 16 par. 16.4.4. del Manuale di Aeroporto
- ✓ sono tenuti a rimuovere tempestivamente eventuale FOD rilevato.

Vettori e prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli operatori aeroportuali.

## 25.11 WIND SHEAR

### 25.11.1 Azioni

#### 25.11.1.1 GESAC

- ✓ concorda con ENAV (Sala Operativa TWR) eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;
- ✓ notifica il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali, specificando la durata del fenomeno, l'utilizzo delle piste di volo e le eventuali misure di mitigazione del rischio da adottare.

#### 25.11.1.2 Service Provider ANS – ENAV Salerno

Nel caso di ricezione di riporto di tipo AIREP relativo ad eventi di *wind shear* (*LIGHT, MODERATE, STRONG*), lo stesso verrà inserito come informazione aggiuntiva nel messaggio ATIS e sarà comunicato telefonicamente all'UPM di Roma per l'emissione di "*Wind Shear Warning*".

**NOTA.** Non è escluso che possano presentarsi riporti in cui non viene specificata l'intensità. Anche in questo caso il riporto deve essere inserito in ATIS e accodato al METAR

Il contenuto del riporto sarà reso disponibile da parte della Sala Operativa TWR, all'utenza in frequenza, così come nel corso delle comunicazioni telefoniche operative su linea registrata, per la durata di un'ora a partire dal momento della segnalazione.

Con l'avviso di *wind shear* si fornisce una sintetica informazione dell'esistenza, osservata o prevista, di wind shear avverso ad un aeromobile:

- lungo il percorso di avvicinamento o di decollo;
- durante la fase di circuitazione fra il livello della pista e 500 m (1600 ft.) al di sopra di esso;
- lungo la pista in decollo o in atterraggio.

## 25.12 OPERAZIONI IN CASO DI ATTIVITÀ ELETTROSTATICA SUL CAMPO

Quanto sotto riportato si applica a seguito di attività elettrica osservata o prevista per METAR e/o TAF riportanti fenomeni aventi codifica con il suffisso TS o VCTS e/o per Avvisi di Aeroporto relativi ai medesimi fenomeni, osservati o previsti.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

I tempi per l’attivazione delle sottostanti attività a seguito della ricezione dei suddetti riporti sono di esclusiva competenza di GESAC

**25.12.1 Azioni****25.12.1.1 GESAC**

- ✓ L’RSO concorda con ENAV eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;
- ✓ il personale Airfield Operations notifica via mail il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali.

**25.12.1.2 Operatori Aeroportuali**

- ✓ rilanciano l’allerta ai loro fornitori di servizi, seguendo le proprie procedure interne.
- ✓ seguono le disposizioni contenute nel Regolamento di Scalo.

Vettori e prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli operatori aeroportuali.

**25.12.2 Rifornimento carburante**

In caso di condizioni meteorologiche avverse con presenza di temporali in atto e di visibili scariche elettriche in prossimità della verticale del campo, le operazioni di rifornimento di carburante devono essere sospese.

**25.13 OPERAZIONI IN CASO DI NEBBIA**

Quanto sotto riportato si applica a seguito di fenomeno previsto e/o osservato.

La trattazione delle informazioni e della messaggistica meteorologica avviene come disciplinato al paragrafo 25.6.

**25.13.1 Azioni****25.13.1.1 GESAC**

- ✓ concorda con ENAV (Sala Operativa TWR) eventuali riduzioni della capacità e/o limitazioni alle operazioni;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- ✓ notifica il messaggio di allerta agli operatori aeroportuali, specificando la durata del fenomeno, l'utilizzo delle piste di volo e le misure di mitigazione del rischio;
- ✓ applica quanto previsto dalla sez. 23 "Operazioni in ridotta visibilità" del presente Manuale di Aeroporto

**25.13.1.2 Service Provider ANS – ENAV Salerno**

- ✓ Applica quanto previsto nella procedura operativa "All Weather Operation"

**25.13.1.3 Operatori Aeroportuali**

- ✓ rilanciano l'allerta ai loro Fornitori di servizi, seguendo le proprie procedure interne.
- ✓ seguono le disposizioni contenute nel Regolamento di Scalo

**25.13.1.4 Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali**

- ✓ devono prestare la massima attenzione nella movimentazione di attrezzature e mezzi sul piazzale.

Vettori e prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli operatori aeroportuali.

**25.14 ALLEGATI**

- ALLEGATO 01 MDA\_PARTE E\_SEZ 25\_REV 00: RWY Condition Assessment – Winter;
- ALLEGATO 02 MDA\_PARTE E\_SEZ 25\_REV 00: RWY Condition Assessment – Water;
- ALLEGATO 03 MDA\_PARTE E\_SEZ 25\_REV 00: SNOWTAM Format.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30/05/2024	Operation Letter	Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e meteorologiche avverse	

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 26 - OPERAZIONI NOTTURNE

Questa sezione del Manuale di Aeroporto descrive i mezzi, i sistemi e le procedure che GESAC ed ENAV implementano per garantire la sicurezza delle operazioni degli aeromobili durante le operazioni notturne.

La procedura si applica all’area di movimento del sedime, come indicata nelle planimetrie allegate al Manuale di Aeroporto.

La normale gestione operativa degli impianti AVL consistente nell’accensione, spegnimento e controllo della luminosità (“impiego operativo”) è una prerogativa esclusiva dell’Ente ATS, attraverso l’utilizzo di un sistema la cui interfaccia è approvata da ENAV.

### 26.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

<b>REGOLAMENTO 139/2014</b>			
<b>TIPO</b>	<b>CODICE</b>	<b>TITOLO</b>	<b>RIFERIMENTI</b>
AMC3	ADR.OR.E.005	<i>Aerodrome Manual</i>	Manuale d'Aeroporto
IR	ADR.OPS.B.040	<i>Night operations</i>	
AMC1	ADR.OPS.B.040	<i>Night Operations</i>	
IR	ADR.OPS.B.065	<i>Visual aids and aerodrome electrical system</i>	
AMC1	ADR.OPS.B.065	<i>Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems</i>	
IR	ADR.OPS.B.070	<i>Aerodrome works safety</i>	
AMC3	ADR.OPS.B.070	<i>Aerodrome works safety</i>	

#### ENAV Salerno

- Documento di sintesi delle *Facilities* presenti in airside allegato all’accordo ENAV/GESAC;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

- Accordo GESAC/ENAV per l’applicazione della normativa comunitaria di cui ai Regolamenti (CE) n. 1108/2009 e (UE) n. 139/2014 e 1139/2018.

**26.2 AUSILI PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI NOTTURNE**

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni notturne, l’Aeroporto si è dotato dei seguenti impianti:

**26.2.1 Aiuti Visivi Luminosi (AVL)**

Gli aiuti visivi luminosi sono nelle seguenti planimetrie, contenute nel Manuale di Aeroporto:

- Allegato B - MDA\_PARTE C: Segnaletica orizzontale e verticale di pista e vie di rullaggio e AVL

e, relativamente all’area di manovra anche in:

- AIP AD2 LIRN

**26.2.1.1 Competenze ENAV**

Il funzionamento degli AVL è monitorato da un sistema di tele-controllo che rileva e segnala automaticamente eventuali guasti e/o anomalie.

Le ispezioni vengono effettuate in spazi temporali e con modalità tali da non pregiudicare la capacità di traffico e l’operatività aeroportuale.

**26.2.1.2 Compiti GESAC**

La GESAC monitora e manutiene gli impianti ed i dispositivi riportati alla sez. 10:

**● Torri faro di illuminazione piazzali**

Le modalità di esecuzione delle ispezioni sono riportate alla sez. 10 del Manuale di Aeroporto, mentre le modalità manutentive sono riportate nel Manuale di manutenzione.

**● Luci segnalazione ostacoli interni al sedime**

La localizzazione nonché le modalità di gestione operativa (monitoraggio) delle luci segnalazione ostacoli interni al sedime di propria competenza sono contenute alle sezioni 9 e 18 del Manuale di Aeroporto.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**● Luci segnalazione aree chiuse alle operazioni**

Le zone dell’area di movimento interdette eventualmente alle operazioni sono delimitate mediante apposite luci di segnalazione secondo la procedura del Manuale di Aeroporto.

**● Ostacoli mobili in airside**

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni notturne, i veicoli autorizzati ad accedere in area di movimento in orari notturni dovranno essere dotati di appositi segnali luminosi, secondo quanto previsto dal Regolamento di scalo e dalla sezione 8 del Manuale di Aeroporto.

Inoltre, GESAC monitora le **luci segnalazione ostacoli interni al sedime** di competenza di altri soggetti.

**26.3 OPERAZIONI NOTTURNE CONSENTITE**

Lo Scalo di Salerno - Pontecagnano è operativo dalle ore 06.00 alle ore 24.00. L’attività volativa è proibita dalle 24:00LT alle 06:00LT ad eccezione dei voli preventivamente autorizzati dall’autorità aeroportuale.

**26.4 MODALITA’ OPERATIVE****26.4.1 Utilizzo Piste di volo**

In condizioni notturne è prevista l’accensione di tutti gli AVL .

**26.4.2 Gestione AVL**

Sarà cura della TWR l’accensione di tutte le luci aeronautiche al suolo, ad eccezione delle luci di segnalazioni ostacolo, nelle seguenti modalità:

- a) ininterrottamente di notte, secondo le effemeridi della località considerata;
- b) di giorno, quando la visibilità al suolo è inferiore a 5 km e/o la base delle nubi è inferiore a 700 ft.

Quando è possibile l’accensione e lo spegnimento di tutte le luci aeronautiche al suolo, ad eccezione delle luci di ostacolo in rotta, possono essere spente a condizione che possano essere riaccese almeno 15 minuti prima dell’orario stimato di arrivo (ETA) di qualsiasi aeromobile ed almeno fino a 15 minuti dopo l’orario effettivo di decollo di qualsiasi aeromobile.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le luci aeronautiche al suolo devono essere accese a qualsiasi orario o in qualsiasi condizione su richiesta dell’aeromobile.

Le luci degli indicatori della pendenza di avvicinamento (PAPI) devono essere accese sia di giorno che di notte, indipendentemente dalle condizioni di visibilità, quando viene utilizzata la pista associata.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30/05/2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 27 - PROTEZIONE DEI RADAR E ALTRI AIUTI ALLA NAVIGAZIONE**

Nell’ambito del sedime aeroportuale e sue immediate vicinanze sono dislocati una serie di sistemi di radioassistenza che consentono avvicinamenti ed atterraggi strumentali presso l’aeroporto di Salerno - Pontecagnano, oltre a supportare le procedure SID (*Standard Instrumental Departure*) e STAR (*Standard Terminal Arrival Route*).

Tutti i sistemi di radioassistenza elencati nel seguito sono serviti dal sistema di generazione e distribuzione Energia Elettrica di proprietà GESAC fatta salva la disponibilità di una breve autonomia fornita da sistemi di energia elettrica di riserva (gruppi elettrogeni - UPS).

Le verifiche inerenti allo stato del manto erboso vengono effettuate periodicamente e secondo quanto previsto alla sezione 9 del Manuale di Aeroporto. Nel periodo invernale, le eventuali operazioni di rimozione di ghiaccio e neve sono coordinate con GESAC in accordo alle prescrizioni vigenti contenute alla sezione 25 del Manuale di Aeroporto.

La segnalazione a GESAC della necessità di effettuare lo sfalcio dell’erba o sgombero neve viene effettuata, immediatamente, da chiunque si accorga della specifica esigenza (Techno Sky, ENAV o GESAC). GESAC si attiverà tempestivamente per ripristinare le condizioni di terreno adeguate.

A tale scopo dovrà essere consentito l’accesso alle suddette aree di uomini e mezzi in accordo ai seguenti criteri:

- l’esecuzione dello sfalcio erba è largamente programmabile, pertanto, deve essere effettuato con condizioni meteo favorevoli e con buona visibilità generale;
- deve essere scelto nell’arco della giornata il periodo di minor traffico aeroportuale;
- il personale tecnico addetto allo sfalcio erba deve essere dotato di idoneo mezzo di comunicazione che gli consenta di essere costantemente in contatto con la TWR per tutta la durata dell’operazione;
- il personale tecnico addetto alla manutenzione degli impianti deve poter escludere il sistema di monitoraggio, senza dover ricorrere allo spegnimento degli apparati;
- il personale di controllo di TWR deve avvertire preventivamente gli aeromobili in avvicinamento della indisponibilità operativa degli impianti.

Al termine delle attività di sfalcio erba deve essere accertato, dal controllo di TWR, che uomini e mezzi abbiano liberato le aree e che i tecnici addetti alla manutenzione abbiano ripristinato l’operatività dei sistemi di monitoraggio.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

Le attività di rimozione della neve nelle aree monitori e critiche deve essere eseguita con la massima celerità. A prescindere dal livello dal deposito di neve, si deve comunque prestare la massima attenzione alle indicazioni dei monitori dei sistemi, attivando la rimozione della neve già in conseguenza del primo segnale di allarme eventualmente ricevuto.

Laddove non sia stato possibile effettuare l’immediata rimozione della neve ed in assenza di segnali di allarmi da parte dei monitori dei sistemi, si può mantenere l’impianto operativo nella categoria di appartenenza finché il livello della neve nelle aree monitori e critiche non supera il massimo previsto per la stessa categoria.

È fondamentale che nell’effettuare la rimozione della neve non vengano arrecati danni (avvallamenti, buche, etc.) al terreno corrispondente alle aree in argomento.

Sigla	Data / Emissione	Tipologia	Titolo	Rif
ENAV	30/05/2024	Accordo	Regolamento UE 139/14 – Accordo GESAC - ENAV	

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 28 - OPERAZIONI DI AEROMOBILI CON CODICE LETTERALE SUPERIORE AL CODICE DI RIFERIMENTO DELL’AEROPORTO**

La sezione dovrebbe descrivere le operazioni di aeromobili con codice letterale superiore rispetto al codice di riferimento dell’aeroporto, ma tenuto conto dell’infrastruttura di volo (lunghezza pista) e della capacità attuale del Terminal, non sono consentite operazioni con aeromobili di categoria superiore. categoria superiore a 4C.

---- INTENZIONALMENTE BIANCA --

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

**SEZIONE 29 - PREVENZIONE DI INCENDI IN AREA DI MOVIMENTO**

Fatto salvo quanto già disciplinato e vigente a norma di legge:

- tutti gli operatori aeroportuali devono rispettare gli obblighi previsti dalla normativa vigente in tema di prevenzione incendi e di gestione delle emergenze (ad es. valutazione del livello del rischio di incendio del luogo di lavoro e, se del caso, di singole parti del luogo medesimo, le conseguenti misure di prevenzione e protezione, i piani di emergenza, la formazione del personale, le esercitazioni, ecc..) e darne evidenza a GESAC qualora richieste. In particolare, ogni datore di lavoro deve redigere apposite procedure interne di gestione dell'emergenza per le aree di propria pertinenza, in cui siano formalizzati gli incarichi agli addetti nominati. Tali procedure devono essere coordinate e compatibili con le procedure di emergenza aeroportuali. E' fatto obbligo ai soggetti aeroportuali di attenersi ai piani e procedure di emergenza redatti dal Gestore, richiamati o parte integrante del Manuale di Aeroporto/Regolamento di Scalo.
- Ogni datore di lavoro deve garantire che tutti i lavoratori siano a conoscenza delle:
  - azioni da mettere in atto in caso di emergenza;
  - procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate, sia dai lavoratori, che dalle altre persone presenti;
  - disposizioni per chiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato o del Primo soccorso sanitario aeroportuale e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo o specifiche misure per assistere le persone disabili.

Quanto sopra con particolare attenzione per quei luoghi di lavoro che sono aperti al pubblico.

- tutti i datori di lavoro devono assicurare che siano svolte, almeno una volta l'anno, le esercitazioni antincendio ed evacuazione dei locali da loro gestiti coordinandosi, con le altre aziende/Società interessate.

Qualsiasi stato di emergenza in qualsiasi area aeroportuale deve essere comunicato alla *Control Room* del Gestore per le azioni di competenza nell'ambito della gestione delle emergenze.

Ogni Soggetto e/o Ditta terza presente in aeroporto deve indicare i nominativi, nonché gli estremi per una pronta reperibilità delle proprie figure deputate alla emergenza quali:

- un Responsabile dell'emergenza, che deve vigilare e supervisionare affinché la gestione dell'emergenza si svolga secondo le regole definite nel sistema di gestione;
- gli addetti per la gestione delle emergenze, come da singoli piani e procedure di emergenza.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

È responsabilità dei singoli Responsabili delle Società/Enti diffondere il più possibile, tra i propri collaboratori, la conoscenza del piano e delle specifiche procedure di emergenza.

È responsabilità di tutti coloro che sono coinvolti nella gestione della emergenza:

- ❑ conoscere le azioni di propria competenza;
- ❑ partecipare alle periodiche esercitazioni;
- ❑ tenere sempre disponibile, per la consultazione, le procedure e le regolamentazioni previste.

Il gestore ha predisposto specifici Piani di gestione dell’Emergenza per gli aspetti di antincendio ed evacuazione riportati nel Manuale di Aeroporto.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 30 - COMUNICAZIONI

### 30.1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Scopo della presente sezione del Manuale è quello di disciplinare le comunicazioni tra i soggetti che operano in area di Manovra ed il fornitore dei servizi di traffico aereo (ENAV) al fine di garantire la sicurezza delle operazioni aeroportuali.

La lingua utilizzata in area di Manovra, per tutte le comunicazioni con ENAV TWR, è quella italiana.

### 30.2. DEFINIZIONI ED ACRONIMI

<b>Frequenza <i>Airfield Operations</i></b>	Frequenza VHF di GESAC Spa con cui avvengono le comunicazioni tra <i>Apron Control</i> e gli aeromobili, non attinenti alla movimentazione (TBD MHz)
<b>Frequenza <i>ENAV</i></b>	Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli aa/mm (119.175 MHz).

### 30.3. STRUMENTI DI COMUNICAZIONE

Gli strumenti utilizzati per le comunicazioni tra TWR e tutti i soggetti che operano in Area di Manovra sono principalmente le radio (portatili e/o fisse) e secondariamente i telefoni.

Le frequenze operative utilizzate per le comunicazioni radio sono di seguito riportate:

SETTORE	FREQUENZA
Salerno TWR	119.175 MHz
TBT mezzi al suolo	440.450 MHz

### 30.4. MODALITÀ OPERATIVE

Tutte le comunicazioni, tra chiunque si trovi in area di Manovra e la TWR, avvengono via radio in lingua italiana, sulla frequenza 440.450 MHz.

L'accesso all'Area di Manovra non è consentito a piedi ma solo a bordo di un veicolo, dotato di radio sintonizzata sulla suddetta frequenza per poter comunicare con TWR in qualsiasi momento.

Nel caso fosse necessario allontanarsi momentaneamente dal veicolo, per effettuare ad esempio una ispezione, occorrerà dotarsi di radio portatile, in ascolto sulla frequenza 440.450Mhz, richiedendo preventiva autorizzazione alla TWR, specificando la posizione che si intende raggiungere, pronti a liberare il più rapidamente possibile su richiesta della stessa TWR.

La eventualità di dovere liberare rapidamente l'Area di Manovra, impone in ogni caso di non allontanarsi eccessivamente dal veicolo.

Come concordato tra GESAC ed ENAV nell'ambito del Accordo ai sensi del Reg. 139/14 - allegato 8, ogni evento che possa in qualche modo, se non gestito in tempo, compromettere il livello di sicurezza delle operazioni in area di Movimento deve essere tempestivamente comunicato via radio, sulla frequenza 440.450 Mhz, o via telefono registrato.

### 30.5. PROCEDURE DI CONTINGENCY

#### **Avaria radio**

Le comunicazioni tra il personale Airfield Operations e TWR avvengono via telefono registrato ENAV (0828-5474013).

In alternativa, le comunicazioni possono avvenire tramite segnali visivi luminosi che devono avere il significato di seguito riportato:

- Lampi verdi: è permesso attraversare l'area di atterraggio o di muovere su una via di rullaggio;
- Rosso fisso: STOP
- Lampi rossi: allontanarsi dall'area di atterraggio o dalla via di rullaggio e prestare attenzione agli aeromobili;
- Lampi bianchi: liberare l'area di manovra in accordo alle istruzioni locali.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

In condizioni di emergenza o nel caso in cui i segnali di cui al precedente paragrafo non siano osservati, per piste o vie di rullaggio equipaggiate con un sistema luminoso, sono utilizzati i segnali riportati qui sotto:

Lampeggiamento delle luci di pista o di via di rullaggio: Liberare la pista e osservare la torre per segnali luminosi.

**Avaria dell'automezzo in area di manovra**

Nel caso in cui un veicolo che è in fase di attività ispettiva in area di manovra si trovi in una situazione di avaria meccanica, dovrà operare come segue:

- Accendere tutti i dispositivi luminosi al fine di essere identificati dalla TWR e dagli aeromobili;
- Avvisare immediatamente, via radio, la TWR fornendo la posizione e precisando che si trova nella impossibilità di rimuovere il mezzo per avaria;
- Avvisare il personale Airfield Operations e coordinare la rimozione.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 01

Data: 04/06/2024

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

## SEZIONE 31 – OPERAZIONI DI TRAINO AEROMOBILI

### 31.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Scopo della presente sezione del Manuale è quello di disciplinare le operazioni di traino degli aeromobili attraverso opportune procedure per garantire gli standard di sicurezza anche in condizioni metereologiche avverse.

### 31.2 DEFINIZIONI ED ACRONIMI

<b>Frequenza <i>Airfield Operations</i></b>	Frequenza VHF di GESAC Spa con cui avvengono le comunicazioni tra <i>APRON MANAGEMENT OFFICE</i> e gli aeromobili, non attinenti alla movimentazione (TBD MHz)
<b>Frequenza <i>ENAV AFIU</i></b>	Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli aa/mm (119.175 MHz).
<b><i>Handler</i> Prestatore dei servizi di assistenza a terra</b>	Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui al D. Lgs. 18/99, Allegato A.
<b><i>Marshalling</i></b>	Metodo standardizzato di assistenza e segnalazioni agli aeromobili in entrata e/o uscita in/da uno <i>stand</i> .
<b>Piazzola per Aeromobile o Piazzola (<i>Aircraft Stand o stand</i>)</b>	Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.
<b><i>Push-Back /Towing</i></b>	Manovra per spingere/trainare un aeromobile, tramite apposito trattore, dalla piazzola al punto appropriato della via di rullaggio associata ( <i>Aircraft stand taxilane</i> ).
<b><i>Self-manoeuving</i></b>	Movimentazione di ingresso o uscita di un aeromobile verso o da una piazzola di sosta in auto-manovra (con l’ausilio dei propri motori).
<b>Traino</b>	Manovra di trasferimento dell’aeromobile trainato da un trattore, tra due differenti posizioni di sosta

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

**31.3 RESPONSABILITA’**

È responsabilità del Gestore (in particolare del RSO):

- istituire le procedure di manovra degli aeromobili e designare le rotte da utilizzare durante le operazioni di traino degli aeromobili sull’area di movimento, al fine di garantire la sicurezza;
- garantire che venga fornita una guida adeguata e appropriata durante le operazioni di traino;
- garantire che l’aeromobile trainato abbia le luci anticollisione accese durante le operazioni di traino, in conformità alle disposizioni della norma SERA.3215 dell’allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione (\*);
- istituire e attuare procedure per garantire una comunicazione e un coordinamento adeguati tra l’organizzazione che esegue l’operazione di traino, l’ente dei servizi di gestione del piazzale e l’ente dei servizi di traffico aereo, a seconda delle operazioni di traino;
- istituire e attuare procedure per garantire la sicurezza delle operazioni di traino in condizioni meteorologiche o di tempo atmosferico avverse, anche limitando o non consentendo tali operazioni.

**31.4 TRAINO AEROMOBILI**

Tutte le operazioni di traino sono subordinate alla preventiva approvazione da parte di Apron Control, che avrà cura di inoltrare le specifiche di tale approvazione alla TWR. Successivamente la TWR, quando richiesto dall’operatore interessato sull’appropriata frequenza (UHF 440.450 MHz), autorizzerà l’operazione in accordo alla movimentazione in atto, tenendo in considerazione che, di norma, la movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

Per tutta la durata della manovra, deve mantenuto il continuo contatto radio bidirezionale TWR – Operatore al Traino.

La separazione tra aeromobili al traino e altri aeromobili in movimento e/o ostacoli è assicurata dal responsabile dell’operazione (operatore al traino o Follow-me).

Prima di procedere allo spostamento dell’aeromobile, l’operatore al traino dovrà garantire l’accensione delle luci anticollisione, in conformità a quanto previsto dalla norma SERA.3215.

In condizioni di [meteo avverse e/o](#) Visibilità 2 e 3 le operazioni di traino verranno limitate a quelle strettamente necessarie e, più in particolare, agli aeromobili che devono essere impiegati prontamente per voli di aviazione commerciale; in ogni caso tali operazioni dovranno essere condotte con l’ausilio del Follow-me Airfield.

### 31.4.1 MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI A TRAINO DA STAND A STAND

Le operazioni di spostamento di un aeromobile da uno stand ad un altro, per esigenze operative, sono consentite solo se a traino.

In assenza di operatore abilitato alla comunicazione via radio con la TWR (es. Handlers), l’Airfield procede alla scorta garantendo il coordinamento con la TWR e nello stesso tempo istruendo l’operatore del push-back in merito al tragitto da seguire e ad eventuali variazioni in funzione delle esigenze.

Il percorso da seguire per raggiungere lo stand di destinazione è stabilito dalla TWR, in funzione dello scenario relativo alla data ed ora per cui è stata schedulata l’attività di traino.

### 31.4.2 DOCUMENTAZIONE PREVENTIVA ALLA PARTENZA

Le operazioni di partenza, ai fini del rilascio dell’aeromobile (Ready), devono essere precedute dall’invio del “Foglio Notizie”, debitamente compilato in ogni sua parte, all’indirizzo mail dell’ Apron Control

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----

**SEZIONE 32 - PASSAGGIO DI CONSEGNE PER LE ATTIVITÀ – FORNITURA  
DI INFORMAZIONI OPERATIVE****32.1 SCOPO**

Per passaggio di consegne si intende il fornire delle informazioni ad un altro operatore nella maniera più precisa possibile, riguardo ad una o più situazioni operative, al fine di evitare la perdita di informazioni importanti.

Il passaggio di consegne è un momento di importanza fondamentale, poiché permette la continuità operativa da un turno all'altro.

Nella presente sezione si riporta la procedura che definisce il processo di passaggio di consegne e coordinamento interno al fine di garantire la continuità operativa.

Ciascun Responsabile delle aree/processi interessati dovrà assicurare il rispetto della presente sezione procedendo, qualora necessario, agli aggiornamenti di propria competenza secondo le modalità previste dal presente Manuale.

**32.2 AMBITO DI APPLICAZIONE**

Le funzioni aziendali alle quali si applica la presente procedura sono:

- ✓ Airfield Operations
- ✓ Bird Control Unit;
- ✓ Terminal Duty Officer;
- ✓ Manutenzione;
- ✓ Apron Control/Control Room

Tale procedura si applica ai seguenti processi operativi:

- Situazioni di contingency/emergenze operative;
- Ispezioni in aree operative (Airside e Terminal);
- FOD Prevention e pulizia aree;
- Monitoraggio dell'avifauna in Area di Movimento;
- Gestione piazzale;
- Manutenzione equipaggiamenti, attrezzature, veicoli e mezzi;
- Manutenzione infrastruttura e impianti;

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

- Monitoraggio turnaround, inclusi rifornimento e PRM, e flusso passeggeri arrivi/partenze

**32.3 GESTIONE OPERATIVA**

Per tutti i processi sopradescritti sono previste turnazioni del personale operativo.

Al fine di garantire il corretto passaggio delle consegne, per ogni processo, sono previste le seguenti azioni/attività:

1. organizzazione dei turni delle funzioni aziendali sopra indicate al fine di garantire la continuità operativa;
2. briefing dedicati di passaggio di consegne tra il personale in fase di avvicendamento, con la compilazione di registri di passaggio di consegne
3. Report cartacei delle attività condivisi, che permettono di verificare le attività eseguite nel turno precedente.

Ciascuna funzione aziendale sopra indicata ha cura di inserire nel report giornaliero le informazioni relative ad attività/eventi occorsi durante il proprio turno di lavoro, integrando lo stesso con ulteriori informazioni utili al collega subentrante, relative ad attività pianificate per il turno successivo e/o straordinarie necessarie per la risoluzione di eventuali anomalie improvvise.

Copie digitali e cartacee sono disponibili per la consultazione da parte dei Responsabili interessati.

**32.4 ATTIVITÀ DI NOTIFICA INFORMAZIONI OPERATIVE A OPERATORI  
AEROPORTUALI/COMPAGNIE AEREE/ENTI DI STATO**

Gesac assicura la notifica di informazioni operative ai soggetti interessati secondo quanto già disciplinato nel presente Manuale di Aeroporto alle varie Parti/Sezioni, ad es. Parte B sez. 2.2.8 Safety Reporting e relative indagini, Parte E sez. 7 Gestione delle informazioni aeroportuali., sez. 19 Piano di emergenza aeroportuale sez. 25 Operazioni in condizioni metereologiche avverse (AWO), nonché nell’ambito dell’Accordo Gesca/Enav e relativi allegati (es. Allegato 8 “Procedura per lo scambio di informazioni).

Le informazioni operative sono veicolate attraverso vari strumenti quali e-mail, radio, telefono punto-punto.

**PARTE E – PROCEDURE OPERATIVE DELL’AEROPORTO,  
EQUIPAGGIAMENTI E MISURE DI SICUREZZA**

Revisione: 02

Data: 10/04/2026

---- INTENZIONALMENTE BIANCA ----