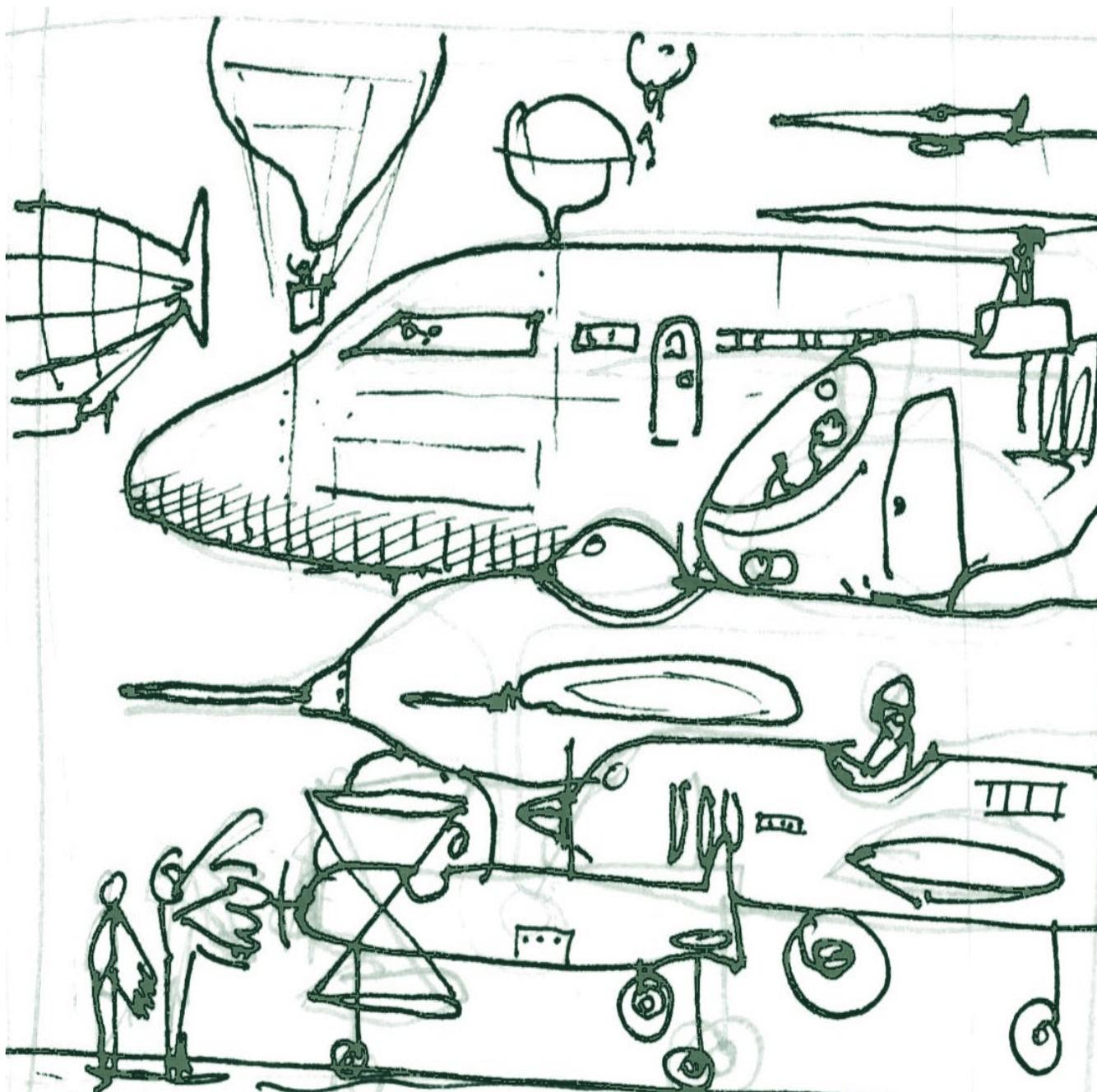


## AEROPORTO DI TRAPANI BIRGI V. FLORIO REGOLAMENTO DI SCALO



	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 2 di 101

ORD. N°	DATA	ENAC D.T. SICILIA OCCIDENTALE	FIRMA

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 3 di 101

## SOMMARIO

TRATTAMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE ESISTENTE .....	9
LISTA DELLE REVISIONI .....	9
ACRONIMI E GLOSSARIO .....	10
<b>SEZ. 1 - PARTE GENERALE .....</b>	<b>19</b>
1.1 OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO .....	20
1.1.1 CONTENUTI.....	20
1.1.2 AGGIORNAMENTI e REVISIONI .....	21
1.1.3 DIFFUSIONE .....	21
1.1.4 DOCUMENTI ALLEGATI E RINVII .....	21
1.2 COMPETENZE E NORME GENERALI .....	22
1.2.1 GESTORE AEROPORTUALE – AIRGEST S.p.A. ....	22
1.2.2 AERONAUTICA MILITARE - “37° STORMO” .....	24
1.2.3 ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).....	25
1.2.4 ENTI DI STATO PRESENTI IN AEROPORTO .....	25
Enti Aeroportuali con compiti di security.....	26
Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.....	26
Vigili del Fuoco .....	26
U.S.M.A.F - Sanità Aerea .....	26
1.2.6. GLI OPERATORI AEROPORTUALI PRIVATI E SUB-CONCESSIONARI .....	27
1.2.6 COMITATI AEROPORTUALI.....	28
Comitato per la Sicurezza Aeroportuale (CSA).....	28
Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali .....	28
Safety Review Board .....	28
Safety Action Group .....	28
Aerodrome Safety Committee .....	28
Local Runway Safety Team.....	28
Aerodrome Emergency Committee.....	28
Comitato degli utenti .....	28
Comitato Aeroportuale per le Facilitazioni (FAL) .....	28
1.2.7 NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN AEROPORTO .....	29
1.2.7.1 Divieto di Fumo.....	29
1.2.7.2 Divieto di uso di alcool e sostanze stupefacenti e/o psicotrope.....	29

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 4 di 101

1.2.7.3	Accesso di animali.....	30
1.2.8	NORME PER GLI OPERATORI AEROPORTUALI E ALTRI SOGGETTI CHE OPERANO IN AEROPORTO. ....	30
1.2.8.1	Responsabilita' per danni ed assicurazioni .....	31
1.2.8.2	Obblighi in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro .....	34
1.2.8.3	Prevenzioni incendi e gestione delle emergenze.....	34
1.2.8.4	Tutela ambientale .....	35
1.2.8.5	Gestione rifiuti .....	36
1.2.8.6	Attività a rischio incidente rilevante .....	36
1.2.9	TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO.....	36
1.3	OPERATIVITA' AEROPORTUALE .....	38
1.3.1	CAPACITA' AEROPORTUALE.....	38
1.3.2	CAPACITA' PIAZZALI .....	38
1.3.3	CAPACITA' DELL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI.....	39
1.3.4	ORARIO DI OPERATIVITÀ DELL'AEROPORTO E ORARI DEI SERVIZI ALL'AVIAZIONE CIVILE – CHIUSURA ALLE OPERAZIONI DI AVIAZIONE CIVILE.....	40
1.3.4.1	Servizi minimi assicurati oltre l'orario di operatività.....	40
1.3.4.2	Prolungamento orario apertura terminal land side .....	41
1.3.5	CLEARANCE AEROPORTUALE .....	41
1.3.5.1	Aviazione commerciale di linea e charter .....	41
1.3.5.2	Aviazione generale ed altri.....	41
<b>SEZ. 2 - ATTIVITA' OPERATIVE .....</b>		<b>43</b>
2.1	OPERAZIONI SULL'AREA DI MANOVRA .....	44
2.1.1	ISPEZIONI AREA DI MANOVRA .....	44
2.1.2	PULIZIA DELLE PISTE.....	44
2.1.3	MISURAZIONE E DIFFUSIONE ALTEZZA ACQUA/NEVE/SLUSH .....	44
2.1.4	MOVIMENTAZIONE DEGLI AA/MM, MEZZI E DEL PERSONALE SULL'AREA DI MANOVRA .....	44
2.1.5	CONTROLLO DEI LAVORI CHE POSSONO AVERE IMPATTO SULLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI.....	45
2.1.6	SEGNALAZIONE DEGLI INCIDENTI ED INCONVENIENTI.....	45
2.1.7	RIMOZIONE DEGLI AEREI INCIDENTATI .....	45
2.1.8	PIANO RIMOZIONE NEVE.....	46
2.1.9	PIANO PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO DA IMPATTO CON UCCELLI E ANIMALI SELVATICI .....	46
2.1.10	PERMESSI PER LA CONDUZIONE VEICOLI ALL'INTERNO DELLE AREE REGOLAMENTATE.....	46

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 5 di 101

2.1.11	FORNIRE AD A.M. ATC INFORMAZIONI RELATIVE AGLI INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO DEGLI IMPIANTI.....	46
2.1.12	INFORMAZIONI AL GESTORE RELATIVE AGLI INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEGLI IMPIANTI DI COMPETENZA DI A.M. ....	47
2.1.13	REGISTRAZIONE RELATIVE AL MOVIMENTO DEGLI AEROMOBILI .....	47
2.2	OPERAZIONI SUL PIAZZALE .....	48
2.2.1	ASSISTENZA AEROMOBILI A TERRA .....	48
2.2.2	DESTINAZIONE SPAZI SOSTA MEZZI.....	48
2.2.3.	MOVIMENTI “GENERAL AVIATION”.....	48
2.2.4.	ASSISTENZA AI VOLI NON PROGRAMMATI.....	49
A)	Voli di Stato, emergenza e sanitari .....	49
B)	Voli dirottati/diversioni.....	49
C)	Voli sprovvisti di PPR.....	50
2.2.5	ISPEZIONI APRON.....	50
2.3	ORDINATO MOVIMENTO AEROMOBILI, MEZZI E PERSONALE SUL PIAZZALE CIVILE.....	50
2.3.1	ORDINATO MOVIMENTO DEGLI AA/MM SUL PIAZZALE CIVILE.....	50
2.3.2	ESECUZIONE PROVE MOTORE AA/MM .....	51
2.3.3	INGRESSO/USCITA APRON .....	52
2.3.4	ORDINATO MOVIMENTO DEGLI ALTRI MEZZI E DEL PERSONALE SUL PIAZZALE...	52
2.4	OPERAZIONI APRON-AEROSTAZIONE-APRON (SBARCO/IMBARCO PASSEGGERI E BAGAGLI).....	53
2.4.1	GESTIONE SBARCO PASSEGGERI .....	54
a)	Sbarco passeggeri a piedi.....	54
b)	Sbarco passeggeri con bus interpista.....	55
2.4.2	GESTIONE SBARCO PRM.....	55
2.4.3	BAGAGLI IN ARRIVO .....	57
2.4.4	BAGAGLI NON RITIRATI – BAGAGLI SOGGETTI A RESTRIZIONI SANITARIE/DOGANALI.....	57
2.4.5	RICONSEGNA ARMI.....	58
2.4.6	RICONSEGNA BAGAGLI FUORI SAGOMA.....	58
2.4.7	RICONSEGNA CONTENITORI ANIMALI .....	59
2.4.8	OGGETTI RINVENUTI.....	59
2.4.9	DEPOSITO BAGAGLI .....	60
2.4.10	CARRELLI PORTABAGAGLI A DISPOSIZIONE DEI PASSEGGERI.....	60
2.4.11	GESTIONE IMBARCO PASSEGGERI E BAGAGLI .....	60
a)	Imbarco passeggeri a piedi .....	61
b)	Percorso passeggeri dedicato .....	61

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 6 di 101

c) Imbarco passeggeri con bus .....	62
2.4.12 GESTIONE IMBARCO PRM .....	62
2.4.13 ACCETTAZIONE E IMBARCO BAGAGLI DA STIVA .....	63
2.4.14 EMISSIONE BIGLIETTERIA AEREA .....	64
2.5 CONTROLLI DI SICUREZZA .....	65
2.5.1 CONTROLLO DEL PASSEGGERO E BAGAGLIO A MANO .....	65
2.5.2 CONTROLLO DEL BAGAGLIO DA STIVA .....	66
2.5.3 ACCETTAZIONE E CONTROLLO BAGAGLI FUORI MISURA .....	66
2.5.4 RICONCILIO BAGAGLI .....	66
2.5.5 CONTROLLO MERCI .....	67
2.6 RIPROTEZIONE PASSEGGERI VIA SUPERFICIE .....	67
2.6.1 VOLO PROVENIENTE DA ALTRO SCALO DIROTTATO A TRAPANI .....	67
Riavviamento via superficie dei passeggeri in arrivo: .....	67
Assistenza a passeggeri in partenza provenienti da altro scalo via superficie .....	67
2.7 TRASPORTO MERCI E POSTA .....	68
2.8 ASSEGNAZIONE SPAZI OPERATIVI DI SOSTA IN AIRSIDE .....	69
2.9 GESTIONE DELLE AREE PARCHEGGIO DI MEZZI ED ATTREZZATURE DI RAMPA .....	69
2.9.1 ACQUA POTABILE .....	69
2.9.2 SVUOTAMENTO BOTTINI DI BORDO .....	70
2.9.3 STOCCAGGIO TEMPORANEO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DALLE ATTIVITÀ DI PULIZIA INTERNA DEGLI AEROMOBILI E DI ATTIVITÀ EFFETTUATE ALL'INTERNO DELL'AIRSIDE .....	70
2.9.4 MANUTENZIONE MEZZI .....	70
2.9.5 IMPIANTO RICARICA BATTERIE PER MEZZI ELETTRICI .....	70
2.9.5.1 Punti di ricarica veicoli elettrici .....	71
2.9.6 AREE E STALLI DI PARCHEGGIO E STOCCAGGIO .....	72
2.10 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE, BENI DI USO COMUNE, DI USO ESCLUSIVO E DI USO COMMERCIALE	73
2.10.1 OPERAZIONI CON IMPIANTI CENTRALIZZATI .....	74
2.10.1.1 Descrizione infrastruttura: impianti ed attrezzature correlate e servizi forniti .....	74
2.10.1.2 Modalità di utilizzo infrastrutture centralizzate .....	74
2.10.1.3 Gestione sistema smistamento e riconsegna bagagli da stiva .....	75
<b>2.10.1.4 Disponibilità di combustibile per aviazione e suo stoccaggio .....</b>	<b>76</b>
2.10.2 AREE E BENI DI USO COMUNE .....	77
2.10.2.1 Assegnazione dei banchi check-in .....	77
2.10.2.2 Uso dei banchi check-in .....	77

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 7 di 101

2.10.2.3	Self Check-in / Ticketing.....	78
2.10.2.4	Usò e gestione gate d'imbarco .....	78
2.10.3	BENI DI USO ESCLUSIVO .....	79
2.10.4	BENI DI USO COMMERCIALE .....	80
2.10.4.1	<i>Accesso agli spazi espositivi.....</i>	80
2.10.4.2	<i>Accesso agli spazi pubblicitari.....</i>	81
2.10.4.3	<i>Utilizzo dei parcheggi in landside.....</i>	81
2.10.4.4	<i>Danneggiamenti e utilizzi impropri di beni, infrastrutture ed impianti.....</i>	81
2.10.4.5	<i>Rimozione imballaggi dalle aree del Terminal.....</i>	82
2.11	GESTIONE ED AGGIORNAMENTO DELLE INFORMAZIONI DA FORNIRE AI PASSEGGERI	83
2.11.1	MODALITA' DI GESTIONE DELLE INFORMAZIONI OPERATIVE.....	83
2.11.2	RILEVAZIONE RITARDI ED ATTRIBUZIONE DELLE RELATIVE CAUSALI .....	83
2.12	ACCESSO AGLI OPERATORI DI HANDLING.....	84
2.12.1	PROCEDURE DI ACCESSO DEL PRESTATORE DI SERVIZI A TERZI.....	84
2.12.2	INIZIO DELLE ATTIVITA', PREDISPOSIZIONE DEL REGISTRO DEI PRESTATORI E REDAZIONE DEL "VERBALE D'ACCESSO E INIZIO ATTIVITA' " .....	84
2.13	REQUISITI OPERATIVI MINIMI DI SCALO .....	86
2.13.1	DIFFUSIONE INFORMAZIONI SULL'OPERATIVITA' DELL'AEROPORTO .....	87
<b>SEZ. 3 – SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA.....</b>		<b>88</b>
3.1	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.....	89
3.2	SICUREZZA OPERATIVA.....	89
3.2.1	PRESENZA DI CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.....	91
3.2.2	RISCHI PRINCIPALI IN AIRSIDE.....	92
3.2.2.1	(A) Rischio motori aeronautici .....	92
3.2.2.2	(B) Rischio F.O.D. ....	94
3.2.2.3	(C) Rischi connessi alla circolazione pedonale e veicolare.....	94
3.2.2.4	(D) Rischi connessi alla presenza di volatili .....	95
3.2.2.5	(E) Rischio connesso alla perdita di carburante .....	96
3.2.3	CIRCOLAZIONE DI MEZZI IN AREA AEROPORTUALE .....	96
3.2.3.1	Circolazione lato terra (landside) e parcheggi auto.....	96
3.2.3.2	Circolazione lato volo (airside) e stalli dedicati.....	97
3.2.3.3	Veicoli di Stato .....	97
3.2.3.4	Mezzi di servizio.....	98
3.2.3.5	Ambulanze e/o auto mediche di operatori esterni.....	98
3.2.3.6	Vetture e/o mezzi privati (lasciapassare) .....	98

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 8 di 101

## **SEZ. 4 – PROVVEDIMENTI INTERDITTIVI E SANZIONI ..... 99**

4.1	PROVVEDIMENTI INTERDITTIVI E SANZIONI.....	100
4.1.1	PROVVEDIMENTI DEL GESTORE .....	100
4.1.1.1	Misure interdittive.....	101
4.1.1.2	Procedure di accertamento e di contestazione delle infrazioni .....	102
4.1.1.3	Provvedimenti di ripristino con addebiti dei costi .....	103
4.1.1.4	Penali .....	103
4.1.1.5	Risarcimento del danno .....	103
4.1.1.6	Pagamenti .....	103
4.1.2	PROVVEDIMENTI SANZIONATORI DELL'ENAC.....	103
4.1.2.1	Provvedimenti sanzionatori dell'ENAC per violazione delle disposizioni del Reg. CE 261/2004 .....	104
4.1.2.2	Provvedimenti sanzionatori dell'ENAC per violazione delle disposizioni del Reg. CE 1007/2006 .....	104

## **SEZ.5 – ORDINANZE ENAC VIGENTI ..... 105**



	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 10 di 101

## ACRONIMI E GLOSSARIO

Termine	Significato o Specifica
ADC (Airside Driving Certificate) e M-ADC (Military Airside Driving Certificate).	<p>Patente che autorizza la guida in area di movimento.</p> <p>Sull'aeroporto di Trapani ne esistono 2 tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ADC per la guida in piazzale</li> <li>- M-ADC rilasciata da Aeronautica Militare, per la guida in area di manovra</li> </ul>
Aeronautica Militare 37° Stormo	<p>Reparto dell'Aeronautica Militare cui compete il comando del lato militare dell'aeroporto, compresa l'area di manovra aeroportuale e relativi impianti, interni ed esterni al sedime. Le attività e competenze dell'AM connesse all'aviazione civile sull'Aeroporto di Trapani, derivanti dai Regolamenti Europei, dalle Leggi e Decreti Ministeriali applicabili, sono disciplinate da un Accordo Tecnico collegate <i>Letters of Agreements</i> tra il 37° Stormo e AIRGEST S.p.A.</p> <p>Presente sull'aeroporto anche l'82° Gruppo elicotteri C.S.A.R. del 15° Stormo, che svolge compiti di Ricerca e Soccorso.</p> <p>L'aeronautica Militare è anche il <i>provider</i> dei servizi della navigazione aerea sull'aeroporto di Trapani nonché sui sovrastanti spazi aerei (ATZ e CTR); dispone inoltre di un proprio Servizio Sanitario Aeroportuale e di una organizzazione di soccorso antincendio che collabora con i Vigili del Fuoco in base ai specifico accordo e ai vigenti Piano di Emergenza Aeroportuale per aeromobili civili e Piano Incivolo per aeromobili militari.</p>
Aeroporto (Aerodrome)	L'aeroporto di Trapani coincidente con un'area delimitata su terra o acqua, comprendente gli edifici, le installazioni, gli impianti e gli apparati, destinata, in tutto o in parte, all'arrivo, alla partenza ed al movimento a terra di aeromobili civili
Aeroporto militare aperto al traffico civile	Classificazione specifica dell'aeroporto di Trapani, designato con Decreto del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero della Difesa.
<i>Aircraft Parking Docking Chart</i>	Documento elaborato dall'AIRGEST e pubblicato in AIP Italia da ENAV S.p.A., che illustra graficamente il piazzale aeromobili civile, con indicazione delle piazzole e dei percorsi di rullaggio per gli aeromobili.
<i>Airside</i>	L'area aeroportuale (piste e piazzali aeromobili, viabilità, parti di aerostazione) posta oltre i varchi doganali e le postazioni di controllo di sicurezza, l'accesso alla quale è regolamentato e controllato.
AIS (Aeronautical Information Service)	<p>Servizio Informazioni Aeronautiche avente la finalità di assicurare un flusso di informazioni necessario alla sicurezza, alla regolarità ed efficienza della navigazione aerea.</p> <p>L'AIS è disciplinato dal Regolamento UE n.2017/373 ed integrato in Italia dal Regolamento ENAC AIS-IT.</p>

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 11 di 101

<b>Termine</b>	<b>Significato o Specifica</b>
	<p>Le informazioni/dati che sono oggetto di pubblicazione per l'aeroporto di Trapani, sono generate dall'Aeronautica Militare o dall'AIRGEST (riconosciute quali "fonti autorevoli") secondo la ripartizione di competenze disciplinata dalla tabella di cui alla LoA (<i>Letter of Agreement</i>) AM-AIRGEST n. 13 "Scambio dati aeronautici".</p> <p>La trasmissione delle informazioni/dati aeronautici all'ENAV S.p.A. per la pubblicazione avviene con le modalità di cui alla LoA (<i>Letter of Agreement</i>) AM-AIRGEST n. 14 "Attività di Coordinamento Informazioni Aeronautiche".</p>
A/M, AA/MM	Aeromobile, aeromobili.
AMS ( <i>Apron Management Service</i> )	L'ordinata movimentazione di aa/mm, veicoli e persone sul piazzale civile dell'aeroporto di Trapani è disciplinata dalle procedure di cui alla LoA ( <i>Letter of Agreement</i> ) AM-AIRGEST n. 15 "Ordinato Movimento sull'Apron Civile".
APRON	(vedi Piazzale aeromobili)
Area Critica ( <i>Critical Area</i> )	Un'area di dimensioni stabilite che si estende in prossimità delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale, all'interno della quale la presenza di veicoli o aeromobili determina un disturbo tale da pregiudicare l'attendibilità dei segnali di radioguida
Area di manovra ( <i>Manoeuvring Area</i> )	La parte dell'aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento a terra degli aeromobili, con esclusione del piazzale di sosta (APRON).
Area di movimento ( <i>Movement Area</i> )	La parte dell'aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra e i piazzali.
Area di sicurezza di fine pista RESA ( <i>Runway End Safety Area</i> )	Un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata primariamente a ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero atterrare troppo corti o uscire di pista in decollo o in atterraggio
Area livellata e priva di ostacoli - CGA ( <i>Cleared and Graded Area</i> )	Quella parte della striscia di sicurezza ( <i>runway strip</i> ) livellata e sgombra da ogni ostacolo, ad eccezione di oggetti non rilevanti debitamente specificati, destinata a ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista
Area Sensibile ( <i>Sensitive Area</i> )	Un'area, che si estende oltre l'area critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli può disturbare il segnale di radioguida degli aeromobili fino al punto di renderlo inattendibile
Area sterile	Quella parte di AIRSIDE dove vengono applicati controlli volti ad assicurare che nessuna persona o veicolo non autorizzato possa accedere alla stessa
ARP ( <i>Aerodrome Reference Point</i> ) punto di riferimento dell'aeroporto	È il punto le cui coordinate geografiche determinano l'ubicazione dell'aeroporto, nonché il centro della sua zona di traffico aeroportuale (ATZ), qualora definita.
ASDA ( <i>Accelerate Stop</i> )	Rappresenta la distanza a terra che va dal punto in cui un

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 12 di 101

<b>Termine</b>	<b>Significato o Specifica</b>
<i>Distance Available</i> ) distanza disponibile di accelerazione e arresto	aeromobile inizia la corsa al decollo al punto in cui non è più garantito l'arresto dello stesso in condizioni di sicurezza senza il rischio che si verifichi un incidente.
ATA ( <i>Actual Time of Arrival</i> )	Orario attuale (reale) di arrivo
ATD ( <i>Actual time of departure</i> )	Orario attuale (reale) di partenza
ATS ( <i>Air Traffic Services</i> )	Sono servizi erogati al traffico aereo da un Fornitore di Servizi alla Navigazione Aerea o ANSP ( <i>Air Navigation Service Provider</i> ) per la sicurezza e la regolarità del traffico aereo. Sull'aeroporto di Trapani tali servizi sono forniti dalle unità ARO/CDA, TWR e APP del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare.
Atterraggio interrotto ( <i>Balked Landing</i> )	Una manovra di atterraggio che viene interrotta per improvviso impedimento.
AVL (Aiuti Visivi Luminosi) o anche AGL ( <i>Aeronautical Ground Light</i> )	Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili. <i>(Nota: la definizione include le luci e i segnali luminosi aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e dei veicoli che operano sull'area di movimento.)</i> Gli AVL sull'aeroporto di Trapani sono di proprietà e nella competenza del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, con eccezione degli AVL esistenti sul piazzale civile che sono di competenza AIRGEST.
Banchina ( <i>Shoulder</i> )	Un'area adiacente al bordo di una superficie pavimentata predisposta per costituire una transizione tra la pavimentazione e la superficie adiacente
Bagaglio <i>Rush</i>	Bagaglio che, per cause diverse (etichettato per un volo specifico e non imbarcato, oppure trasportato ad una destinazione errata, oppure scaricato ad uno scalo precedente o successivo, rispetto a quello previsto), non viaggia sullo stesso volo del passeggero proprietario.
BHS ( <i>Baggage Handling System</i> )	Sistema per lo smistamento dei bagagli (da stiva)
Cantieri	Qualunque luogo in cui si effettuano lavori edili o d'ingegneria civile
Caposcalo	Soggetto qualificato individuato dal vettore che ha la responsabilità di garantire per lo scalo di interesse dove opera le tutele previste dal Reg. UE 261/2004 in modo tempestivo ed adeguato, al quale rivolgersi in caso di disservizi che arrechino disagi ai passeggeri. Il vettore aereo deve presentare alla Direzione Territoriale della Sicilia Occidentale ENAC procura notarile conferita al caposcalo il nome sarà pubblicato sul sito dell'ENAC.
Circolari ENAC, serie APT	Circolari pubblicate Direzione Territoriale Sicilia Occidentale, attuative del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti
C.I.S.A.	Comitato Interministeriale per la Sicurezza del Trasporto Aereo e degli Aeroporti, ha il compito di elaborare il programma

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 13 di 101

<b>Termine</b>	<b>Significato o Specifica</b>
	nazionale italiano per la sicurezza dell'aviazione civile, adattando i Regolamenti Europei, in conformità con gli standard internazionali stabiliti dall'ICAO
C.S.A.	Comitato di Sicurezza Aeroportuale
DCS ( <i>Departure Control System</i> )	Sistema centralizzato di scalo, utilizzato per le operazioni di accettazione passeggeri e bagagli
ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)	Istituito con decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari (art.687 Cod.Nav.)
ENAC – DIREZIONE TERRITORIALE SICILIA OCCIDENTALE (DTSO)	Organo periferico dell'Ente con competenze territoriali che svolge compiti di polizia della navigazione aerea, ispettivi, di vigilanza e controllo nell'ambito territoriale di competenza unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee. Per quanto riguarda l'aeroporto di Trapani, si fa riferimento alla Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale con sede presso l'Aeroporto di Palermo.
ENAV S.p.A.	Fornitore di servizi alla navigazione aerea sugli aeroporti e negli spazi aerei di competenza. Per quanto riguarda l'aeroporto di Trapani tali servizi sono forniti dall'Aeronautica Militare. L'ENAV S.p.A. è il provider nazionale del Servizio Informazioni Aeronautiche (AIS).
ETA ( <i>Estimated Time of Arrival</i> )	Orario stimato di arrivo
ETD ( <i>Estimated Time of Departure</i> )	Orario stimato di partenza
FOLLOW-ME	Veicolo di servizio, munito di tabella luminosa e radio, impiegato per guidare gli aeromobili fino alla piazzola di sosta a essi assegnata
F.O.D. ( <i>Foreign Object Debris</i> )	Corpi esterni (metallici, lapidei, plastica ed ogni altro detrito o materiale) all'interno dell'aeroporto che possono danneggiare un'aeromobile.
<i>Grid Map</i>	Elaborato grafico riproducente una vista piana dell'intero sedime aeroportuale, sottostante un reticolo di assi orizzontali (con denominazioni progressive letterali) e verticali (con denominazioni progressive numeriche), e fornente un riferimento univoco, ed uniformemente riconosciuto, di ogni punto dell'area. Per le aree esterne al sedime aeroportuale, sulla terraferma, si fa riferimento alla Grid Map 8km allegata al Piano di Emergenza della Prefettura – UTG “per il soccorso a terra in caso di incidenti ad aeromobili civili, militari e/o di stato fuori

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 14 di 101

<b>Termine</b>	<b>Significato o Specifica</b>
	<i>dal sedime aeroportuale con il coinvolgimento di un gran numero di persone”.</i>
I.A.T.A. ( <i>International Air Transport Association</i> )	Organizzazione internazionale di compagnie aeree, con sede a Montréal, che ha come scopo unire ed integrare le varie reti di servizi delle compagnie associate
I.C.A.O. ( <i>International Civil Aviation Organization</i> )	L'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile è un'agenzia autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato.
LANDSIDE	L'area aeroportuale (viabilità, parti di aerostazione) esterna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza e, pertanto, aperta al pubblico.
LOAs ( <i>Letters of Agreement</i> )	Serie di accordi specifici, allegati ad un Accordo Tecnico Quadro, che Airgest S.p.A ha stipulato con Aeronautica Militare per definire competenze e responsabilità reciproche in merito alle attività previste dagli applicabili Regolamenti Europei, dalle norme di legge e regolamenti nazionali; le LoA sono parte del Manuale di Aeroporto.
NOTAM ( <i>Notice to Airman</i> )	Avviso per il personale interessato alle operazioni di volo che consiste in un messaggio testuale contenente informazioni riguardanti attivazione, condizioni e variazioni di ausili, servizi, procedure o pericoli nell'ambito di una infrastruttura aeroportuale
Operatori Aeroportuali	Soggetti privati che svolgono il proprio servizio nell'area del sedime aeroportuale: gestore aeroportuale, vettori aerei, handler e sub concessionari.
PEA - Piano di Emergenza Aeroportuale ( <i>ERP - Emergency Response Plan</i> )	Piano che consente di far fronte, in modo organizzato da parte di più soggetti ed enti predefiniti, alle situazioni che inficiano o possono inficiare l'efficienza di un aeromobile civile, ovvero affrontare un incidente ad aeromobile civile che si verifichi nel sedime dell'aeroporto.
PEE - Piano di Emergenza ed Evacuazione	Piano che disciplina le azioni da intraprendere in caso di emergenze che coinvolgano l'aerostazione e/o altri edifici in quanto parte del sistema aeroporto; altresì è il piano di emergenza che il Datore di lavoro AIRGEST è tenuto ad adottare per disciplinare le misure di emergenza da attuare in caso di lotta antincendio e misure di evacuazione dei lavoratori in caso di pericolo grave ed immediato.
Piazzale aeromobili ( <i>Apron</i> )	Un'area specifica dell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il carico e lo scarico di bagagli, merci e posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione. Sull'aeroporto di Trapani è definito e distinto un unico piazzale civile ed altri piazzali di uso militare.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 15 di 101

<b>Termine</b>	<b>Significato o Specifica</b>
Piazzola per aeromobile o piazzale ( <i>Aircraft Stand o Stand</i> )	Una specifica area di un piazzale dell'aeroporto, adibita al parcheggio di un aeromobile.
Pista ( <i>Runway</i> )	Un'area rettangolare definita su un aeroporto, predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili.
Pista Strumentale ( <i>Instrument Runway</i> )	Una pista destinata alle operazioni degli aeromobili con l'utilizzo di procedure di avvicinamento strumentale pubblicate. La pista dell'aeroporto di Trapani, in entrambe le direzioni (13R e 31L) è strumentale.
Pista strumentale non di precisione ( <i>Non Precision Approach Runway - NPA</i> )	Una pista strumentale dotata di aiuti visivi e di radioguida che forniscano almeno guida direzionale e idonei all'avvicinamento diretto. Sull'aeroporto di Trapani la Pista 13R è NPA.
Pista strumentale di precisione ( <i>Precision Approach Runway</i> )	Una pista strumentale dotata di aiuti visivi e di radioguida direzionale e verticale idonei a mantenere gli aeromobili su un sentiero di avvicinamento. Sull'aeroporto di Trapani la Pista 31L è di precisione quando l'ILS è operativo.
Posizione attesa pista ( <i>Runway Holding Position</i> )	Posizione definita, su una via di rullaggio, intesa a proteggere una pista, una superficie limitazione ostacoli, o un'area critica/sensibile dell'ILS/MLS, in prossimità della quale gli aeromobili in rullaggio ed i veicoli devono fermarsi ed attendere l'autorizzazione a proseguire da parte della torre di controllo dell'aeroporto.
<i>Post Holder</i>	Funzione attribuita dal gestore (previa valutazione ed accettazione dell'ENAC) a figure aziendali che hanno la responsabilità generale di assicurare la tenuta sotto controllo delle attività specifiche e inerenti a una determinata area, come disciplinata dalla Circolare ENAC APT-16.
P.R.M. ( <i>Passenger at reduced mobility</i> )	Qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri, per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona.
Prestatore (di servizi)	Qualsiasi prestatore di una o più categorie di servizi di assistenza a terra, secondo la definizione dell'art.2 lettera g) del D.Lgs. n.18/99.
Requisiti Minimi di Scalo	Standard minimi di qualità che gli operatori devono assicurare per i servizi "essenziali" al fine di garantire la generale ottimizzazione delle risorse dello scalo.
<i>Safety</i>	Sicurezza "operativa" intesa come qualità riferita sia alla condizione di infrastrutture, impianti, strumenti e attrezzature funzionali e regolare svolgimento delle attività di navigazione aerea e aeroportuali, in generale, sia al complesso di norme e procedure volte a prevenire i pericoli e rischi tipici dell'attività aeronautica.
<i>Safety Management System</i>	Sistema di gestione della <i>safety</i> aeroportuale, organizzato e

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 16 di 101

Termine	Significato o Specifica
(SMS)	condotto dal gestore aeroportuale (per il tramite del <i>Safety Manager</i> ), conformemente alla normativa di riferimento, al fine di individuare e minimizzare i rischi connessi alle operazioni che si svolgono in aeroporto.
<i>Security</i>	Attività comprendente l'insieme di misure di sicurezza, norme e procedure volte a prevenire e contenere atti criminosi contro l'aviazione civile.
Sedime aeroportuale	Insieme delle aree regolamentate di movimento (airside) e delle aree aperte al pubblico (landside) sulle quali si esercitano le giurisdizioni specifiche della D.A.
Faro d'aeroporto ( <i>Aerodrome Beacon</i> )	Un faro aeronautico utilizzato per segnalare agli aeromobili in volo la posizione di un aeroporto.
Servizi essenziali	Servizi aeroportuali che possono incidere significativamente sulla funzionalità e sulla qualità generale dell'aeroporto, nonché interferire sulla qualità delle prestazioni di ciascun operatore e sui tempi schedulati dei voli.
SGQ e CMS	Sistema di gestione per la qualità. Processo atto a documentare le attività principali del gestore e dell'handler, supportato da procedure, monitoraggi e verifiche periodiche, al fine di accertare la corretta implementazione delle stesse procedure e verificare la corrispondenza ai requisiti richiesti.
SLA ( <i>Services Level Agreement</i> )	Accordo tra operatori aeroportuali, sui livelli di qualità del servizio, che definisce modalità e standard di erogazione e relativi premi e penali.
<i>SLOT</i> (banda oraria)	<p>La "banda oraria" (slot) è il permesso ad atterrare e decollare in un aeroporto coordinato ad una specifica data e orario ed attiene alla possibilità di utilizzare l'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo. In Italia, per gli aeroporti nazionali coordinati quest'attività è svolta da ASSOCLEARANCE.</p> <p><u>L'aeroporto di Trapani non è coordinato</u> e quindi il rilascio di una autorizzazione ad operare un volo o una serie di voli è di competenza di AIRGEST e non è soggetta a preventiva approvazione di ASSOCLEARANCE.</p> <p>Il MAAC (cioè il numero di Movimenti Assegnati all'Aviazione Civile nell'unità di tempo (ora)) è stabilito, per singola stagione di traffico, dall'UGAMM (Ufficio Generale Aviazione Militare e Meteorologia) dell'Aeronautica Militare.</p>
Società di Gestione / Gestore Aeroportuale "AIRGEST".	Il soggetto a cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le assegnate infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto, secondo quanto previsto dalla definizione dell'art. 705 del C.d.N. Sull'aeroporto di Trapani, aeroporto militare aperto all'aviazione civile, con Decreto Interministeriale n.507

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 17 di 101

Termine	Significato o Specifica
	(registrato il 18 gen. 2013) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero della Difesa, AIRGEST S.p.A. ha ottenuto l'affidamento della gestione totale trentennale dell'aeroporto civile secondo la convenzione stipulata con ENAC il 27.06.2012; il perimetro delle infrastrutture ed attività oggetto di affidamento al Gestore Aeroportuale AIRGEST è limitato, rispetto ad altri aeroporti civili, dalle competenze spettanti in capo al Ministero della Difesa, Aeronautica Militare in base al combinato disposto degli applicabili articoli del Codice della Navigazione e dal D.M. Difesa n. 258 del 2012.
Ente di Gestione dei servizi di assistenza a terra ( <i>Handler</i> )	Sull'Aeroporto di Trapani, la fornitura dei servizi di assistenza a terra spetta al Gestore Aeroportuale AIRGEST (aeroporto sotto soglia ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 18 del 13/1/1999).
Soglia della Pista ( <i>Runway Threshold</i> )	L'inizio della parte di pista utilizzabile per l'atterraggio.
Soglia spostata ( <i>Displaced Threshold</i> )	Una soglia non ubicata all'estremità fisica della pista.
Sorveglianza	Insieme delle attività messe in atto dall'ENAC per verificare il soddisfacimento dei requisiti applicabili per il mantenimento di una certificazione nonché la capacità dell'organizzazione certificata di mantenere con continuità la rispondenza a tali requisiti
STA ( <i>Scheduled Time of Arrival</i> )	Tempo previsto di arrivo
STD ( <i>Scheduled Time of Departure</i> )	Tempo previsto di partenza
Striscia di sicurezza della pista ( <i>Runway Strip</i> )	Un'area di dimensioni definite che comprende la pista e la stopway, se presente, realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili, in caso di uscita di pista ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio. Sull'aeroporto di Trapani le <i>Stopways</i> non sono presenti per l'aviazione civile.
Striscia di sicurezza della via di rullaggio ( <i>Taxiway Strip</i> )	Un'area di dimensioni definite che comprende una via di rullaggio, predisposta allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita dalla stessa.
Sub-concessionario	Soggetto a cui il gestore affida la gestione di beni o attività che rientrano nell'oggetto della concessione di gestione aeroportuale
Testata pista	Inizio fisico della pista di volo utilizzabile per il decollo degli aeromobili.
TWR (TOWER) / Torre di controllo	Unità dei servizi del traffico aereo responsabile della fornitura del servizio di controllo del traffico aereo sull'aeroporto. L'ambito di competenza ricomprende l'area di manovra aeroportuale. La dizione "Torre di Controllo" indica anche l'edificio che ospita l'unità ATS. Sull'aeroporto di Trapani l'ente ATS cui appartiene la TWR è il 37° Stormo

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 18 di 101

Termine	Significato o Specifica
	dell'Aeronautica Militare.
Veicoli di servizio e mezzi speciali. Mezzi ammessi alla circolazione in area di manovra aeroportuale.	<p>Veicoli e mezzi operativi, anche trainati (di proprietà di vari Enti o anche di Airgest) che esplicano sull'aeroporto, in modo continuativo, attività connesse con l'esercizio del trasporto aereo e che possono circolare nelle aree interne aeroportuali, in ottemperanza alle specifiche norme di settore.</p> <p>Sull'aeroporto di Trapani, in quanto militare aperto al traffico aereo civile, è il Comando del 37° Stormo che determina quali mezzi possano essere ammessi in area di manovra aeroportuale, assegnando anche il nominativo di chiamata radio. L'aeroporto è infatti interessato dalla presenza di numerosi mezzi di servizio e altri "mezzi speciali" appartenenti all'Aeronautica Militare, al distaccamento NATO della F.O.B. (<i>Forward Operating Base</i>) ovvero ad altri enti che svolgono compiti connessi all'attività militare (es. Carabinieri con funzioni di <i>Military Police</i>); tali mezzi che non rientrano nel sfera di controllo né nelle attività di competenza del gestore aeroportuale AIRGEST.</p>
Vettore	<p>Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta, merci da e per l'Aeroporto di Trapani Birgi, secondo la definizione dell'art. 2 lettera d) del D. Lgs. n. 18 del 13/1/1999.</p> <p>All'interno del presente Manuale, nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ con il termine "Vettore" si intendono, anche, il personale del vettore stesso e qualsiasi soggetto, dal vettore stesso delegato a svolgere funzioni in propria vece o rappresentanza (ad esempio, l'handling agent di cui si avvale);</li> <li>✓ l'espressione "esclusivamente il Vettore" viene usata nei casi in cui il Vettore (con il relativo personale) non può farsi rappresentare o sostituire da soggetti diversi da sé stesso.</li> </ul>
Via di rullaggio ( <i>Taxiway</i> ) – raccordo di rullaggio.	Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto.
Zona di Traffico di aeroporto ( <i>Aerodrome Traffic Zone</i> ) <i>ATZ</i>	Lo spazio aereo di dimensioni definite, istituito intorno all'aeroporto, per la protezione del traffico aereo di aeroporto.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 19 di 101

## **SEZ. 1 - PARTE GENERALE**

---

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 20 di 101

## 1.1 OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO

### 1.1.1 CONTENUTI

L'Adozione del Regolamento di Scalo (RdS) è un obbligo che per ogni aeroporto è stato fissato con D.L. n°237/04, convertito nella Legge n°265/04.

La predisposizione del Regolamento dell'Aeroporto di Trapani Birgi, aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, è affidata al Gestore Aeroportuale AIRGEST, che Vi provvede con il presente documento, elaborato in conformità alle indicazioni contenute nella Circolare ENAC APT-19 del 26/10/05, circolare che tiene conto delle previsioni del Codice della Navigazione, parte aeronautica, come modifica dal D. Lgs. N.96/05.

La finalità del presente Regolamento di Scalo, avuto riguardo alla natura di aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, è quella di raccogliere in modo organico, le regole e le procedure, con esclusione dei piani di emergenza, elaborate per il coordinato e regolare utilizzo, ai fini dell'aviazione civile, delle infrastrutture e degli impianti avendo cura di traguardare gli obiettivi di sicurezza, efficacia e qualità dei servizi, stabilendo le condizioni d'uso dell'aeroporto.

Si precisa che, proprio in quanto Trapani-Birgi è un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, il presente RdS non trova applicazione nelle aree e alle attività aeroportuali di esclusiva competenza dell'Aeronautica Militare o della NATO.

Si precisa che il Regolamento di Scalo (di seguito indicato con l'acronimo "RdS"), come sopra individuato, è documento diverso e complementare al "Manuale di Aeroporto" previsto dai Regolamenti Europei e di ENAC applicabili agli aeroporti italiani (in particolare dal Reg. 1139/2018 e Reg. UE. 139/2014); pertanto, laddove necessario, il RdS farà rinvio e richiamo al Manuale per le parti già disciplinate dallo stesso.

Il presente Regolamento di Scalo, unitamente agli allegati ed ai documenti ivi richiamati, che ne sono parte integrante e sostanziale, è redatto tenendo quindi conto delle caratteristiche e della specificità dell'aeroporto V. Florio di Trapani, e costituisce l'insieme organico di regole, principi e procedure in vigore che mirano a stabilire gli obblighi che i vari soggetti che vi operano ai fini dell'aviazione civile assumono reciprocamente e nei confronti dell'ENAC, comprese le condizioni di base alle quali sono fornite le differenti prestazioni.

L'importanza del RdS è infine evidenziata dal ruolo che per legge è assegnato all'ENAC, che lo rende cogente e vincolante con Ordinanza adottata dalla competente Direzione Territoriale della Sicilia Occidentale.

Il presente RdS quindi richiama disposizioni, procedure, provvedimenti già approvati e vigenti, tra cui:

- le Ordinanze e le disposizioni operative emanate con provvedimenti dell'ENAC;
- gli accordi tecnici e le *Letters of agreement* con l'Aeronautica Militare;
- il Manuale d'Aeroporto vigente;
- le procedure operative contenute nel Programma Aeroportuale di Sicurezza, distribuite secondo il principio della necessità di conoscere;
- le procedure gestionali ed operative del gestore, per quanto di interesse;
- le procedure dei Sistemi di Qualità (SMS e SGQ), per quanto di interesse;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 21 di 101

- i requisiti minimi di scalo, la Carta dei Servizi ed i relativi indicatori di Qualità.;
- le procedure di accertamento delle infrazioni.

### 1.1.2 AGGIORNAMENTI e REVISIONI

Il presente regolamento verrà aggiornato ogni qualvolta il gestore ne ravveda la necessità o, comunque, quando siano emanate nuove norme, predisposte modifiche a procedure esistenti o adottate delle nuove.

Per dare immediata evidenza di aggiornamenti e/o integrazioni, tutte le revisioni e le parti inserite ex novo, oltre ad essere riportate nell'apposita "Lista delle Revisioni" (vedi pag. 10), verranno evidenziate con una bordatura laterale (analoga a quella che accompagna questa parte di testo), il carattere utilizzato sarà in **grassetto** e le parti cancellate saranno ~~sbarrate~~.

La proposta di aggiornamento verrà trasmessa alla Direzione Territoriale Sicilia Occidentale dell'ENAC, per una prima condivisione a cui seguirà una successiva adozione formale.

Al fine di assicurare un efficace e tempestivo svolgimento dei propri compiti, il gestore può emanare – ove giustificato da esigenze di esemplificazione, integrazione o temporanea variazione della disciplina contenuta nel presente Regolamento -, "procedure operative del gestore ad efficacia immediata", tempestivamente comunicate agli operatori aeroportuali interessati ed alla Direzione Aeroportuale, per la ratifica. Le citate procedure, qualora rivestano carattere permanente, costituiranno oggetto di valutazione e formale adozione da parte della Direzione Aeroportuale, secondo le ordinarie modalità di aggiornamento del Regolamento.

### 1.1.3 DIFFUSIONE

Il gestore è responsabile della diffusione del RdS (ivi compresi gli allegati tecnici) che viene garantita attraverso la pubblicazione aperta sul sito istituzionale [www.airgest.it](http://www.airgest.it), a tutti i soggetti aeroportuali pubblici e privati operanti nell'aeroporto.

Tutti i vari soggetti che operano in ambito aeroportuale (siano essi Enti pubblici, sia operatori privati) hanno l'obbligo di garantire la conoscenza dei contenuti del Regolamento da parte dei rispettivi dipendenti, avuto riguardo, in particolare e soprattutto, all'esigenza del rispetto delle regole stabilite e delle responsabilità delle azioni correlate alle loro funzioni e, quindi, sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza ed omissioni sulle attività di rispettiva competenza.

I rapporti derivanti dall'applicazione del presente RdS sono regolati dalla legge italiana.

Per quanto non espressamente previsto nel RdS, valgono le disposizioni legislative ed i regolamenti amministrativi vigenti.

### 1.1.4 DOCUMENTI ALLEGATI E RINVII

Tutti i documenti allegati al presente RdS o al quale lo stesso fa esplicito rinvio, formano parte integrante e sostanziale dello stesso e costituiscono le condizioni d'uso dell'aeroporto di cui all'art. 699 del Codice della Navigazione, così come stabilito dal D.Lgs. n. 96/05 e nei limiti del rispetto delle prerogative spettanti al Ministero della Difesa ed all'Aeronautica Militare.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 22 di 101

Con riferimento, poi, a particolari aspetti operativi, come detto, il presente regolamento è integrato, per le finalità che gli sono proprie, con il Manuale di Aeroporto, cui tutti i soggetti che operano in aeroporto devono obbligatoriamente attenersi. A tal fine sono inseriti nel presente regolamento i rimandi alle parti di riferimento del Manuale di Aeroporto.

## **1.2 COMPETENZE E NORME GENERALI**

### **1.2.1 GESTORE AEROPORTUALE – AIRGEST S.p.A.**

AIRGEST S.p.A, società partecipata in proprietà al 99,96% della Regione Siciliana, è il Gestore dell’Aeroporto civile V.Florio di Trapani – Birgi, con i compiti prescritti dall’art.705 del Codice della Navigazione.

Con decreto del MIT n°507 del 31.12.2012, ad Airgest è stata affidata la concessione totale trentennale. Airgest è titolare del Certificato di Aeroporto n. I – 039/APT;

Airgest svolge inoltre, in esclusiva, l’attività di “prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra” di cui al D.Lgs 13 gennaio 1999, n.18, attestata da specifica certificazione ENAC in corso di validità; in particolare fornisce a terzi una o più categorie dei servizi di assistenza a terra di seguito elencati:

- 1) assistenza amministrativa e supervisione
- 2) assistenza passeggeri
- 3) assistenza bagagli
- 4) assistenza merci e posta
- 5) assistenza operazioni in pista
- 6) assistenza pulizia aeromobile e servizi di scalo
- 8) assistenza manutenzione dell’aereo
- 9) assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi
- 10) assistenza trasporto a terra
- 11) assistenza ristorazione “catering”.

Il servizio di cui alla Categoria 7) “assistenza carburante e olio” è assicurato sull’aeroporto di Trapani dalla Società TAFS (Trapani Air Fuel Services), partecipata da Airgest, che opera quale *Handler* rifornitore.

Ferme restando la disciplina del CdN - titolo VII e le specifiche competenze attribuite all’Aeronautica Militare dal DM 258/2012, in attuazione delle specifiche prescrizioni per gli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile del CdN, nonché agli altri enti statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, Airgest:

- assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la concessione e connessa convenzione;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 23 di 101

- organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- assicura la sussistenza dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando e controllando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- assicura l'accesso alle infrastrutture aeroportuali di competenza, secondo criteri d'efficienza, efficacia, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori assicurino le condizioni operative e di sicurezza adeguati agli standard fissati per lo scalo;
- assegna le piazzole di sosta agli aeromobili ed assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali in applicazione della specifica lettera d'accordo n.15 con l'Aeronautica Militare;
- redige la Carta dei Servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- assicura, avvalendosi di soggetti esterni qualificati, lo svolgimento del servizio dei controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci conformemente ai Regolamenti Europei e al Programma Nazionale di Sicurezza, secondo le prescrizioni e nel rispetto dei termini e delle modalità definite dall'ENAC;
- garantisce la gestione degli oggetti smarriti;
- assicura il Servizio Sanitario Aeroportuale per il lato civile dell'aeroporto secondo lo specifico protocollo sanitario stipulato con il SEUS 118, l'ASP Trapani e l'Aeronautica Militare 37° Stormo, in applicazione delle specifiche "linee Guida" adottate dall'ENAC, avvalendosi di soggetti esterni qualificati;
- effettua la comunicazione ad ENAC e ad A.M e, in casi specifici di apposite procedure/norme, ai vettori ed enti interessati, di possibili eventi che causano riduzione livello di servizio, interventi sull'area di movimento, presenza ostacoli e/o rischi per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- verifica il rispetto delle prescrizioni del RdS da parte degli operatori aeroportuali privati e, se del caso, propone ad ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni contenute nel presente RdS;
- applica, nei casi di necessità ed urgenza, e salva ratifica dell'ENAC (o dell'Aeronautica Militare laddove competente), le misure interdittive di carattere temporaneo previste nel presente Regolamento e nel Manuale d'Aeroporto.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 24 di 101

## 1.2.2 AERONAUTICA MILITARE - “37° STORMO”

Sull’aeroporto di Trapani, aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, l’Aeronautica Militare – 37°Stormo esercita le specifiche competenze attribuite dal DM Difesa n.258/2012, in attuazione delle prescrizioni per gli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile contenute nel vigente Codice della Navigazione, in particolare dagli artt. 707 e 710. l’Aeronautica Militare – 37°Stormo è inoltre il fornitore dei Servizi alla Navigazione Aerea (servizio di controllo del traffico aereo, servizio informazioni volo, servizio di allarme, ufficio di riporto aeroportuale e servizio di meteorologia aeronautica) ed altresì il fornitore dei servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS); cura inoltre la gestione di altri servizi, compreso l’esercizio e la manutenzione di tutte le infrastrutture e impianti di propria pertinenza (es. gli Aiuti Visivi Luminosi dell’area di manovra).

L’Aeronautica Militare – 37° Stormo ha competenza esclusiva nel rilascio di permessi di accesso (persone e mezzi) alle aree di propria esclusiva competenza.

La disciplina specifica e di dettaglio dell’esercizio delle reciproche competenze tra l’Aeronautica Militare 37° Stormo e Airgest è regolata da un “Accordo Tecnico” e da n.23 allegate lettere d’accordo (*LoA – Letter of Agreement*), approvati dallo Stato Maggiore Difesa e dallo Stato Maggiore Aeronautica (provvedimento prot. M\_D ARM001 0138584 del 22.12.2017); le LoA sono relative alle seguenti materie:

- LoA n.1 “Servizi della Navigazione Aerea”;
- LoA n.2 “Procedure di Volo”;
- LoA n.3 “Ispezioni Area Movimento”;
- LoA n.4 “Gestione Emergenze”;
- LoA n.5 “Wildlife Strike Prevention”;
- LoA n.6 “Gestione Lavori”;
- LoA n.7 “Surroundings”;
- LoA n.8.1 “Winter Operations”;
- LoA n.8.2 “Night Operations”;
- LoA n.8.3 “Adverse Weather Operations”;
- LoA n.8.4 “AWO – All Weather Operations”;
- LoA n.9 “Controllo Veicoli in Area Movimento”;
- LoA n.10 “Accesso in Area Movimento”;
- LoA n.11 “SMGCS – Surface Movements & Guidance Control System”;
- LoA n.12.1 “Manutenzione Aree Verdi”;
- LoA n.12.2 “APMS – Airport Pavement Management System”;
- LoA n.12.3 “Manutenzione Aiuti Visivi ed impianti elettrici”;
- LoA n.13 “Scambio Dati”;
- LoA n.14 “Coordinamento Informazioni Aeronautiche”;

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 25 di 101

- LoA n.15 “Ordinato movimento sull’apron Civile”;
- LoA n.16 “Rimozione aa-mm immobilizzati”;
- LoA n.17 “SMS – Safety Management System”;
- LoA n.18 “Management of Change”.

Infine, il 37° Stormo dell’Aeronautica Militare, dotato di proprio reparto antincendio, concorre insieme al Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco di Trapani nelle attività antincendio in soccorso di aeromobili civili in stato di emergenza/incidente, come disciplinate dal vigente PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale), secondo quanto previsto nell’accordo AM-VVF-AIRGEST-ENAC del Febbraio 2024. Infine assicura il Servizio Sanitario Aeroportuale per il lato militare dell’aeroporto e concorre alle azioni di soccorso e di “medical urgency” secondo quanto riportato nel vigente PEA.

### **1.2.3 ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)**

Ai sensi di quanto disposto dal Codice della Navigazione (art.687) e dal D.Lgs. istitutivo n.250/1997, ENAC è l’autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell’aviazione civile.

Sugli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile, quale è l’Aeroporto di Trapani, ai sensi di quanto previsto dall’art. 707, ultimo comma, dall’art.710 del Codice della Navigazione e dal DM Difesa n.258/2012, alcune competenze, normalmente assegnate all’ENAC sugli aeroporti civili, sono invece assegnate alla competenza del Ministero Difesa e, da quest’ultimo, all’Aeronautica Militare.

Ferme restando le competenze di regolamentazione tecnica e di Autorità di certificazione e sorveglianza del servizio di salvataggio e antincendio attribuite al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, anche sugli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile, l’ENAC determina le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi antincendio in ambito aeroportuale (art.690, 2°comma Cod. Nav.).

In relazione ai compiti ed alle prerogative della Commissione Europea e dell’EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza dell’Aviazione), avuto riguardo a quanto previsto dal Reg. UE n.1139/2018 e, per il dominio degli aeroporti, dal Reg. UE n.139/2014, l’ENAC svolge il ruolo di *National Supervisory Authority*.

Per quanto riguarda l’aeroporto di Trapani, le funzioni di coordinamento, di vigilanza e di controllo sull’aeroporto nonché l’esercizio dei poteri di polizia di aerodromo e della navigazione, compreso la potestà sanzionatoria, per l’aviazione civile sono esercitate dalla Direzione Territoriale della Sicilia Occidentale, con sede a Palermo.

### **1.2.4 ENTI DI STATO PRESENTI IN AEROPORTO**

Gli Enti di Stato (Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, USMAF Sanità Aerea, Carabinieri, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli) sono vincolati al rispetto del Regolamento di Scalo per tutto ciò che concerne la gestione dell’operatività dello scalo e il mantenimento della qualità del servizio (anche sotto l’aspetto della *safety* e della *security*) e devono comunicare al

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 26 di 101

Gestore e ad ENAC l'eventuale mancato rispetto. Ferme restando le competenze delle forze di Polizia, i soggetti pubblici operanti negli aeroporti si coordinano su impulso e sotto la supervisione dell'ENAC.

#### ***Enti Aeroportuali con compiti di security***

Gli Enti di Stato con compiti di security, che compongono il DSA (Dispositivo di Sicurezza Aeroportuale), operanti sull'aeroporto sono:

- Polizia di Frontiera Aerea
- Guardia di Finanza
- Carabinieri

#### ***Agenzia delle Dogane e dei Monopoli***

Il servizio doganale, con funzioni di controllo fiscale-amministrativo sul transito di bagagli e merci in arrivo/partenza dello scalo, è presente con uffici dedicati all'interno dell'Aerostazione.

#### ***Vigili del Fuoco***

All'interno del sedime aeroportuale è presente un Distaccamento Aeroportuale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, dipendente dal Comando Provinciale di Trapani, ubicato in area *airside*, in prossimità del piazzale aeromobili (all'altezza dello stand 309) cui spetta la gestione tecnica ed operativa del servizio di salvataggio e antincendio, nel rispetto delle misure di cui ai Piani di Emergenza e accordi collaborazione in vigore.

Ferme restando le competenze di regolamentazione tecnica attribuite al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, come definite dalla legge 23 dicembre 1980, n. 930, e successive modificazioni, ed avuto riguardo alle previsioni di cui al D.Lgs. n139/2006, art. 3, *e-quater* e art.26 che attribuisce al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco la funzione di "*autorità competente per gli aspetti di certificazione e sorveglianza del servizio di salvataggio e antincendio negli aeroporti civili e militari aperti al traffico aereo commerciale, in accordo con l'ENAC e nel rispetto di quanto previsto dalla normativa comunitaria e nazionale*", spetta all'ENAC determinare le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi antincendio in ambito aeroportuale (art.690, 2° Comma Cod.Nav.).

Il Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco di Trapani concorre insieme 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, dotato di proprio reparto antincendio, nelle attività antincendio in soccorso di aeromobili militari in stato di emergenza/incidente, come disciplinate dal vigente Piano di Emergenza Militare, secondo quanto previsto nell'accordo AM-VVF-AIRGEST-ENAC del Febbraio 2024.

#### ***U.S.M.A.F - Sanità Aerea***

Gli uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera – USMAF del Ministero della salute esercitano attività di profilassi internazionale ai sensi del R.S.I, vigilanza sanitaria transfrontaliera su

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 27 di 101

viaggiatori, flussi migratori, mezzi di trasporto e merci di provenienza extra U.E. Forniscono informazioni sulla profilassi internazionale ai viaggiatori ed effettuano vaccinazioni contro la febbre gialla. Vigilano nei porti ed aeroporti sull'osservanza delle ordinanze e disposizioni diramate dal Ministero della salute.

### **1.2.6. GLI OPERATORI AEROPORTUALI PRIVATI E SUB-CONCESSIONARI**

Fermo restando che ogni utente aeroportuale è tenuto ad utilizzare le infrastrutture aeroportuali nel rispetto delle norme vigenti, nei contratti di sub-concessione e di quanto previsto nel presente RdS, ogni operatore privato aeroportuale dovrà fornire al gestore il nominativo e relativi contatti (numero telefonico ed e-mail) del proprio rappresentante locale (diretto o delegato) al quale poter fare riferimento H24 per la gestione di emergenze, contingenze aeroportuali e/o per qualsiasi convocazione o comunicazione formale.

Gli operatori privati possono ottenere la sub-concessione per l'utilizzo ai propri fini (svolgimento di attività di tipo aeronautico o commerciale) di spazi/aree/impianti in concessione ad Airgest, presenti all'interno del sedime aeroportuale civile, sia nel lato *airside* che *landside*. Tutti i progetti, *layouts*, materiali da utilizzare, installazioni di impianti, modifiche che riguardano i locali in sub-concessione devono essere preventivamente autorizzati dal gestore aeroportuale, pena applicazione di sanzione. Altresì è obbligo per tutti i sub-concessionari ottemperare e rispettare le norme di sicurezza sul lavoro, igiene ed ambiente; safety, security, ed ogni altra norma tecnica e specifica applicabile all'attività da svolgersi in aeroporto.

La stipula di contratti di sub-concessione è soggetta alle procedure indicate nella la Circolare ENAC EAL-24, alle procedure negoziali stabilite da Airgest e comunque alle condizioni stabilite Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC.

Gli operatori aeroportuali privati e i sub-concessionari (persone e mezzi) non possono accedere alle aree di esclusiva competenza militare a meno che non siano specificamente autorizzati dall'Aeronautica Militare – 37° Stormo; in tal caso l'accesso è possibile dal varco militare.

Il passaggio diretto-interno da area civile ad area militare, e viceversa, può avvenire solo ed esclusivamente previa autorizzazione rilasciata congiuntamente dal 37° Stormo e da Airgest.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 28 di 101

## 1.2.6 COMITATI AEROPORTUALI

*Comitato per la Sicurezza Aeroportuale (CSA)*

*Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali*

*Safety Review Board*

*Safety Action Group*

*Aerodrome Safety Committee*

*Local Runway Safety Team*

*Aerodrome Emergency Committee*

Per questi argomenti si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE B – § 2.1.4

*Comitato degli utenti*

Il Comitato Utenti di Airgest è stato istituito il 26 Febbraio del 2009, in ottemperanza al D.Lgs. 18/99. Svolge funzioni consultive in relazione alla corretta attuazione dei principi stabiliti in materia di Servizi di Assistenza a Terra, e per la determinazione dei corrispettivi e delle tariffe regolamentate. Vi partecipano i rappresentanti delle compagnie aeree operative sullo scalo, al fine di discutere su problematiche, anomalie e disservizi riscontrati nelle loro attività e proporre richieste di intervento al gestore.

L'ambito di attività del Comitato Utenti, in applicazione di disposizione successive, è stato esteso anche alla definizione dei livelli qualitativi dei servizi aeroportuali, dei requisiti minimi operativi di scalo, dell'attuazione delle previsioni del Reg. Ue 1107/2006 relativo ai servizi di assistenza PRM e infine anche all'approvazione del presente Regolamento.

Il gestore, almeno una volta all'anno, convoca una consultazione del Comitato degli Utenti estesa ai prestatori di servizi per la corretta attuazione di quanto stabilito dal decreto che lo regola.

Al comitato è invitato a partecipare, ma senza diritto di voto, il Direttore della DTSSO.

*Comitato Aeroportuale per le Facilitazioni (FAL)*

Costituito nel 2018 in osservanza al Programma Nazionale Facilitazioni dell'Aviazione Civile emanato Direzione Territoriale Sicilia Occidentale, è presieduto dal Direttore DTSSO ENAC territorialmente competente o un suo delegato, e ne sono membri tutti gli Enti già membri del Comitato Nazionale Facilitazioni.

È convocato con frequenza annuale nonché ogni qualvolta le circostanze lo richiedano, con riunioni plenarie o ristrette, a seconda delle materie trattate.

Il comitato FAL ha il compito di rivedere regolarmente lo stato delle *facilities* nell'aeroporto di competenza, coordinare a livello locale le attività di facilitazione tra Agenzie, Dipartimenti territoriali di Ministeri e soggetti pubblici e privati interessati, al fine di assicurare l'applicazione

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 29 di 101

delle misure atte a facilitare la movimentazione di aeromobili, passeggeri e merci, rimuovendo tutti gli ostacoli non necessari, nel rispetto della normativa vigente nazionale ed internazionale.

Dovrà, inoltre esaminare e valutare le problematiche relative e specifiche situazioni, sottoponendo agli interessati le proposte di facilitazioni.

## 1.2.7 NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN AEROPORTO

A tutela dell'utenza e del decoro dell'aeroporto, nelle aree aperte al pubblico è vietato a chiunque:

- ✓ esercitare attività di venditore ambulante o procacciatore di affari, ove non autorizzata dal gestore;
- ✓ esercitare accattonaggio;
- ✓ calpestare i prati e le aiuole o sostare su di essi;
- ✓ gettare rifiuti di qualsiasi genere fuori dagli appositi contenitori e sporcare o imbrattare muri e infrastrutture aeroportuali;
- ✓ abbandonare, anche temporaneamente, o lasciare incustodito qualsiasi bagaglio e/o effetto personale;
- ✓ affiggere manifesti di alcun genere o svolgere attività di volantinaggio nelle infrastrutture aeroportuali, ove non autorizzati dal gestore;
- ✓ turbare in qualsiasi modo l'attesa dei passeggeri o lo svolgimento delle operazioni aeroportuali;
- ✓ creare o essere d'ostacolo durante le operazioni di emergenza;
- ✓ circolare con mezzi, sostare o parcheggiare in violazione della disciplina delle norme della circolazione veicolare nel sedime e della sosta che richiama integralmente il codice della strada, così come integrate dal gestore ed approvate con Ordinanza vigente della DTSO ENAC, territorialmente competente.

### 1.2.7.1 Divieto di Fumo

E' fatto divieto a chiunque di fumare qualsiasi tipologia di sigaretta (tabacco, elettrica, svapo, etc...) in tutto il Terminal e nel lato *airside* aeroportuale.

Il Gestore cura l'osservanza del divieto, esponendo i segnali ed i cartelli di divieto ed avviando la procedura sanzionatoria nei confronti dei trasgressori.

### 1.2.7.2 Divieto di uso di alcool e sostanze stupefacenti e/o psicotrope

Vige per tutti gli operatori aeroportuali, ivi incluso il personale che partecipa alle operazioni di salvataggio e antincendio, alla manutenzione dell'aeroporto e alle persone prive di scorta che operano sull'area di movimento o altre aree operative dell'aeroporto, il divieto all'uso di alcool, sostanze stupefacenti e/o psicotrope, a tutela della *safety* aeroportuale nonché a tutela dell'incolumità e della salute dei lavoratori e di terzi, come indicato nel Mda, Parte B - Sezione 2 - § 2.6.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 30 di 101

### ***1.2.7.3 Accesso di animali***

Nel Terminal e nel lato *airside* aeroportuale gli animali domestici, in particolare i cani, debbono essere condotti al guinzaglio e muniti di museruola, in ottemperanza alla normativa vigente. Gli animali non domestici o non addomesticati devono essere sempre tenuti in appositi contenitori a norma e sotto la custodia del proprietario/accompagnatore. Quanto suddetto non si applica ai cani in dotazione alle Forze Armate, di Polizia, di Protezione Civile e ai cani guida.

### ***1.2.8 NORME PER GLI OPERATORI AEROPORTUALI E ALTRI SOGGETTI CHE OPERANO IN AEROPORTO.***

Ciascun soggetto operante sull'aeroporto di Trapani dovrà erogare tutti i servizi di competenza fornendo ai propri clienti un livello di qualità adeguato ed in linea con quanto stabilito Direzione Territoriale Sicilia Occidentale o da AIRGEST, previa autorizzazione dell'ENAC.

In particolare, dovrà:

- tenere un abbigliamento che consenta la chiara ed inequivocabile identificazione della società/Ente di appartenenza, che sia pulito e indossato dal personale in modo conforme a quanto stabilito dalla società stessa;
- tenere ben esposto il tesserino identificativo che abilita all'accesso, secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti;
- relazionarsi con il passeggero con competenza e cordialità, evitando in ogni modo che lo stesso subisca disagi di qualsiasi tipo.

Le porte allarmate esistenti in area aeroportuale, eccetto quelle ai gate d'imbarco/sbarco, dovranno essere usate solo nei casi previsti dalle procedure di emergenza/evacuazione.

Chiunque individui anomalie di qualsiasi genere su una porta allarmata dovrà darne immediata comunicazione all'ufficio di Polizia di Frontiera dello scalo.

Nel caso in cui sia assolutamente necessario aprire una porta allarmata, al di fuori dei casi di cui sopra ed essenzialmente per ragioni di sicurezza, è necessario richiedere preventiva autorizzazione allo stesso Ufficio di Polizia.

In corrispondenza di ogni porta di imbarco e sbarco è presente un sistema di allarme sonoro e visivo, collegato con la sala operativa della Polizia di Frontiera, che consente di segnalare eventuali indebite aperture ed intrusioni da parte di persone non autorizzate.

Il personale aeroportuale addetto all'imbarco/sbarco dei passeggeri è autorizzato ad attivare e disattivare i "gates" allarmati solo ed esclusivamente per motivi inerenti al proprio servizio, essendo, inoltre, personalmente responsabile della custodia e del corretto utilizzo del badge apriporta affidatogli.

È fatto espresso divieto al personale non autorizzato di aprire indebitamente tali porte.

Sui "gates" di imbarco/sbarco sarà affisso un avviso bilingue (inglese/italiano) contenente il suddetto divieto e recante, inoltre, espressa indicazione delle sanzioni previste in caso di inosservanza, ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 31 di 101

Il rispetto del presente RdS non esonera l'operatore da obblighi assunti nell'ambito di eventuali rapporti contrattuali con il Gestore.

Ogni operatore, per quanto non esplicitato nel presente documento e nei casi che esulino dalla normale operatività, sarà tenuto a rispettare le disposizioni che saranno impartite dal Gestore per garantire il miglior svolgimento possibile delle attività complessive dell'aeroporto.

La mancata conoscenza, da parte di chiunque, del presente RdS, nella sua versione vigente, non potrà costituire motivo per giustificare eventuali inadempienze attuative. A tale scopo, ciascun operatore, prima di iniziare l'attività nell'ambito dell'aeroporto di Trapani, dovrà prendere conoscenza del presente RdS.

Ai soggetti privati operanti in aeroporto rimane attribuita la piena responsabilità delle loro azioni e delle conseguenze dalle stesse derivanti.

Pur essendo soggetti al coordinamento e controllo del Gestore aeroportuale essi devono garantire l'esercizio secondo le prescrizioni di legge e del presente Regolamento.

### **1.2.8.1 Responsabilita' per danni ed assicurazioni**

#### **1.2.8.1.1 Attività in Airside aeroportuale**

Tutti gli operatori privati, la cui attività si svolga in aeroporto, sono responsabili delle proprie azioni o omissioni e delle conseguenze derivanti dalle stesse.

In ottemperanza alle vigenti normative di settore, tutti gli operatori privati che esercitano la propria attività nello scalo sono tenuti a stipulare e mantenere in vigore durante il periodo di svolgimento dell'attività idonea copertura assicurativa con primaria compagnia assicurativa, provvedendo a trasmetterne copia al Gestore.

Fermo restando quanto previsto dal Regolamento "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" (rif. Ed. 8 Rev.0 del 5 Maggio 2023 e ss.mm.ii), tutti gli operatori privati, la cui attività si svolga in ambito aeroportuale *AIRSIDE*, provvederanno a stipulare e mantenere in vigore, per tutta la durata della loro permanenza presso l'Aeroporto di Trapani – Birgi, le seguenti polizze assicurative:

- a) POLIZZA RCT** a copertura della responsabilità per danni causati a terzi e/o cose, nell'esercizio della loro attività in ambito aeroportuale *AIRSIDE* (si richiede un massimale "unico" RCT di almeno € 10.000.000,00 inclusi aeromobili per sinistro, con uguale importo per ciascuna persona e/o cose/animali).

Tale copertura assicurativa deve contenere specificatamente:

- Una clausola esplicita che preveda la qualifica di "terzi" nei confronti di tutti i soggetti e/o operatori aeroportuali;
- Una clausola esplicita che preveda la qualifica di "terzi" relativamente ai dipendenti del Gestore;
- Una clausola che preveda la copertura assicurativa di tutte le eventuali ditte subappaltatrici e subfornitrici;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 32 di 101

- L'impiego di veicoli non targati a motore, mezzi meccanici e altre macchine utili per l'esecuzione dell'attività dell'operatore.

**b) POLIZZA ALL RISKS** a copertura dei danni derivanti da incendio e rischi accessori a copertura dei danni ai fabbricati e agli impianti utilizzati qualora siano detenuti in subconcessione dagli operatori privati, a valore di ricostruzione (si richiede un massimale a valore di ricostruzione, non inferiore a € 500.000,00 e comunque parametrizzato alla tipologia di attività svolta dall'operatore).

Tale polizza deve assicurare anche i rischi relativi ad eventi atmosferici, tumulti, scioperi, sommosse, atti vandalici e dolosi e deve, inoltre, prevedere un vincolo per gli assicuratori a non operare storni o diminuzioni di somme assicurate né disdetta della polizza senza il preventivo consenso del Gestore.

Per i beni oggetto di Convenzione Enac-Airgest, la copertura assicurativa deve indicare, con esplicita clausola, il Gestore quale beneficiario della polizza stessa fino alla concorrenza del danno coperto.

**c) POLIZZA RCO** a copertura di tutto il personale dell'operatore privato contro gli infortuni e ogni altra assicurazione richiesta dalle leggi e dalle normative vigenti.

**d) POLIZZA CAR O EAR** viene richiesta a tutte le ditte che svolgono lavori di costruzione o manutenzione di strutture, impianti, edifici all'interno del sedime aeroportuale sia in *air side* che in *land side*.

La polizza CAR (*Contractor's all risks*) equivalente alla polizza EAR (*Electronic's All Risks*), ha il compito di coprire tutti i danni materiali che una qualsiasi opera può subire nel corso della costruzione o installazione di impianti. La durata della polizza parte da quando vengono aperti i cantieri fino alla conclusione dei lavori che diventa effettiva con il rilascio del certificato di collaudo. Se previsto, viene incluso anche il periodo di manutenzione. Il massimale richiesto è quello del valore dell'opera.

**e) POLIZZA RCA** qualora l'operatore utilizzi veicoli a motore targati, che abbiano necessità di entrare in *air side*, dovrà fornire adeguata assicurazione per la responsabilità civile auto RCA nella quale sia espressamente indicato che la polizza è valida anche per danni cagionati all'interno dell'*air side* dell'aeroporto "V. Florio", inclusi aeromobili, e senza diritto di rivalsa nei confronti del Gestore, con massimale unico di almeno € 5.000.000,00.

#### 1.2.8.1.2 Attività in Landside Aeroportuale

Gli operatori privati, la cui attività si svolga in ambito *LANDSIDE* relativamente alla subconcessione di locali, aree, posti auto devono presentare le polizze assicurative di cui ai punti a. b. c. del presente articolo, con i seguenti massimali:

- Massimale non inferiore a € 500.000, 00 per la POLIZZA ALL RISKS.
- Massimale non inferiore a € 1.000.000,00 senza copertura aeronautica per la POLIZZA RCT.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 33 di 101

Gli operatori privati, la cui attività si svolga in ambito *LANDSIDE* relativamente alla realizzazione di opere, impianti o di attività di manutenzione, devono presentare le polizze assicurative RCO, RCT e CAR o EAR, con i seguenti massimali:

- Massimale non inferiore a € 1.000.000,00 senza copertura aeronautica per la POLIZZA RCT.
- Massimale pari al valore delle opere per la POLIZZA CAR o EAR.

Gli operatori privati che forniscono solo forniture e/o servizi in *LANDSIDE* devono presentare le polizze RCO e RCT con massimale non inferiore a € 1.000.000, senza rischio aeronautico.

Gli operatori privati che forniscono servizi tecnici quali servizi di ingegneria per la progettazione o verifica progetti dovranno presentare polizza RC professionale con massimale parametrato al valore delle opere progettate.

Le suddette polizze devono essere trasmesse in copia al Gestore prima della firma del contratto ed anche ai fini del “Verbale di accesso e di inizio attività”.

Quanto qui indicato non solleva gli operatori privati aeroportuali dalla responsabilità per danni dagli stessi causati. Eventuali danni che non fossero indennizzabili dalle polizze assicurative, ovvero compresi nelle franchigie e/o eccedenze rispetto ai massimali di polizza, restano a carico dei soggetti stessi.

Il Gestore, in tutti i casi, non è tenuto a risarcire ai soggetti aeroportuali alcun danno subito da persone e/o da cose di sua proprietà in conseguenza di azioni di fulmine, caduta di aeromobili, incendio, scioperi, tumulti, sommosse, atti vandalici o dolosi, terrorismo o sabotaggio, o qualsiasi altro danno riconducibile a forza maggiore o caso fortuito.

Gli operatori dovranno quindi sottoscrivere le polizze assicurative con una compagnia di rilevanza nazionale. Il Gestore si riserva, tuttavia, di valutare in accordo con ENAC la congruità dei massimali assicurativi per sinistro in base alle attività esercitate da ciascun Operatore e a richiederne, ove necessario, opportuno adeguamento.

Gli operatori privati aeroportuali sono altresì tenuti ad osservare le norme sulle condizioni di accesso al parcheggio aeroportuale dei mezzi utilizzati, con oneri a carico dell’accedente.

Per ogni informazione di maggiore dettaglio si rimanda all’indirizzo <https://www.airgest.it/parcheggio-3/> ove è possibile reperire il listino prezzi ufficiale per l’emissione dei *badge* per persone e mezzi nell’area aeroportuale, ivi compresi i costi del parcheggio “P1” degli autoveicoli e dei mezzi di chi intende accedere all’interno del sedime aeroportuale.

Il mancato pagamento delle somme dovute comporterà l’interdizione dell’accesso al personale ed ai mezzi all’interno del sedime, circostanza di cui sono informati i competenti uffici del Gestore aeroportuale. Tale misura interdittiva dell’accesso al sedime permarrà sin tanto che l’accedente non provvederà a saldare il debito maturato.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 34 di 101

### *1.2.8.2 Obblighi in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro*

Ogni operatore privato deve osservare tutte le disposizioni legislative vigenti e future con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 e D.M. 10/03/98 e successive modifiche e integrazioni.

Ogni datore di lavoro deve osservare tutte le disposizioni legislative vigenti in tema di sicurezza e igiene sul lavoro, con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i. (valutazione dei rischi, individuazione delle misure preventive e protettive, individuazione e consegna dei dispositivi di protezione individuale, formazione ed informazione del personale, programmi di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature ecc.).

In particolare:

- a. ciascun datore di lavoro ha l'obbligo e la responsabilità di svolgere le attività di cooperazione e coordinamento per la sicurezza ai sensi dell'art.26 del D. Lgs 81/08, con le imprese appaltatrici e/o che svolgano attività in contemporanea nella medesima area, al fine di eliminare o, ove non fosse possibile, di ridurre al minimo, i rischi da interferenza elaborando un unico documento di valutazione dei rischi da interferenza (DUVRI);
- b. ciascun Datore di Lavoro, dovrà effettuare la verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle proprie imprese appaltatrici, in relazione alle attività che affiderà loro in appalto mediante contratti d'opera o di somministrazione;
- c. ciascun Datore di Lavoro dovrà provvedere affinché ciascun lavoratore riceva un'adeguata informazione e/o formazione in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, nonché verificare che anche le proprie imprese appaltatrici effettuino detta attività di informazione/formazione del personale. Il Gestore, su specifica richiesta, potrà collaborare alla formazione e informazione del personale per gli argomenti di specifica competenza;
- e. Tutto il personale operante in aeroporto dovrà indossare, sotto il controllo e responsabilità del proprio datore di lavoro, i DPI (Dispositivi di Protezione Individuale) previsti a seguito dei rischi individuati per l'area di lavoro e per la mansione svolta; dovrà inoltre indossare un abbigliamento che, in modo chiaro e univoco, consenta di individuarne immediatamente la Società/Azienda di appartenenza;
- e. Ciascun Datore di Lavoro dovrà assicurare che tutti i propri mezzi, attrezzature ed impianti siano costantemente e correttamente mantenuti secondo un programma di manutenzione preventiva redatto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente e di quanto previsto dal libretto d'uso e manutenzione, a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza.

### *1.2.8.3 Prevenzioni incendi e gestione delle emergenze*

Tutti i Soggetti che operano in aeroporto dovranno osservare il D.M.10/03/98 e ss.mm.ii. in tema di prevenzione incendi e gestione delle emergenze (valutazione del livello del rischio di incendio del luogo di lavoro e/o di singole parti del luogo medesimo, conseguenti misure di prevenzione e protezione, piani di emergenza, formazione del personale, esercitazioni).

In particolare:

- a. ciascun datore di lavoro dovrà redigere apposite procedure interne di gestione dell'emergenza per le aree di propria pertinenza, in cui siano formalizzati gli incarichi agli addetti nominati;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 35 di 101

- b. ciascun datore di lavoro dovrà individuare i lavoratori incaricati della lotta antincendio e della gestione delle emergenze e agli stessi dovrà essere erogata apposita “formazione” (sulla base del programma didattico previsto dall’All. IX del D.M. 10/03/98) in relazione alla classificazione del “livello di rischio d’incendio” scaturita dalla succitata valutazione.
- c. ciascun datore di lavoro dovrà garantire che tutti i lavoratori siano a conoscenza del Piano di Emergenza ed Evacuazione (PEE) in vigore e comunque delle azioni da mettere in atto in caso di emergenza, le procedure per l’evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate sia dai lavoratori che dalle altre persone presenti, le disposizioni per richiedere 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;
- d. Tutti i datori di lavoro dovranno assicurare la partecipazione alle esercitazioni effettuate dal Gestore aeroportuale nonché l’effettuazione, almeno una volta all’anno, delle esercitazioni antincendio e di evacuazione dei locali da loro gestiti coadiuvandosi con il Gestore;
- e. ciascun datore di lavoro deve assicurare che durante lo svolgimento delle proprie attività non vengano ingombrate/ostacolate le uscite di emergenza, le vie di fuga, i presidi e gli impianti antincendio e/o finalizzati a fronteggiare una emergenza (idranti, estintori, defibrillatori, ecc.) nonché gli accessi ai locali tecnici (cabine elettriche, centrali termiche, ecc.);
- f. le porte allarmate esistenti in area aeroportuale, quando risultino identificate come uscite di emergenza, possono essere utilizzate solo nei casi di evacuazione. Nel caso si renda necessario usufruire di una porta allarmata per motivi diversi, si dovrà richiedere preventivamente autorizzazione al RSPP di Airgest.

Il malfunzionamento e/o l’avvenuto utilizzo di attrezzature antincendio o di qualunque altra attrezzatura predisposta per fronteggiare un’emergenza presente nelle aree e infrastrutture aeroportuali gestite e/o mantenute da Airgest (ove quindi non assegnati in uso esclusivo a terzi, ma destinati ad un uso generalizzato da parte dei soggetti aeroportuali -pubblici e privati- e soggetti non aeroportuali), dovrà essere comunicato al RSPP ed al *Maintenance Manager* di Airgest.

#### *1.2.8.4 Tutela ambientale*

Ogni soggetto che opera in aeroporto, coordinandosi con il Resp.le Ambiente di Airgest, dovrà assicurare l’osservanza delle disposizioni locali nonché legislative vigenti e future in materia ambientale con particolare riferimento agli adempimenti previsti per gli aspetti seguenti:

- gestione rifiuti e tutela dei corpi idrici ricettori ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i.;
- contenimento dell’inquinamento atmosferico generato da sorgenti fisse (Es. impianti, depositi, ecc.) ai sensi del D.lgs. 152/06, d.lgs. 155/2010 e del DPR 59/2013 e s.m.i. ;
- prevenzione e controllo da rischio ambientale dovuto ad incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. n. 105/2015 e s.m.i.;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 36 di 101

#### 1.2.8.5 Gestione rifiuti

Ogni Soggetto che opera all'interno del sedime aeroportuale è produttore dei rifiuti generati dalle attività da esso direttamente svolte e pertanto, ai sensi del D.Lgs n°152/06 e s.m.i., è tenuto ad assicurare la corretta gestione dei rifiuti secondo quanto prescritto dalle norme sopra citate e dalle procedure disposte da Airgest.

Gli stessi soggetti sono altresì responsabili di assicurare la sorveglianza e ad attivarsi in caso di presenza di rifiuti nelle aree che gli sono assegnate.

In un'ottica di tutela ambientale Airgest provvede, salvo specifiche circostanze, a gestire i rifiuti speciali prodotti dai sub-concessionari in qualità di detentore, garantendo l'accesso al deposito temporaneo, la corretta predisposizione degli adempimenti tecnico-amministrativi ed il conferimento a ditte autorizzate per il successivo recupero e/o smaltimento dei rifiuti. Quanto sopra non si applica invece ai rifiuti da attività di manutenzione, da attività edili e comunque in tutti i casi in cui Airgest esprima univocamente l'obbligo del soggetto di provvedere alla gestione dei rifiuti che possono scaturire dalle attività di competenza.

I soggetti/sub-concessionari che fruiscono di tale regime di gestione dei rifiuti speciali sono tenuti ad adempiere agli specifici obblighi previsti dalle procedure gestionali a carattere ambientale che Airgest ha implementato ed a garantire tutte le informazioni ritenute necessarie per pervenire ad una corretta classificazione e gestione dei rifiuti.

#### 1.2.8.6 Attività a rischio incidente rilevante

Ogni operatore o sub-concessionario che svolga in aeroporto attività soggette al rischio di incidente rilevante ai sensi del D. Lgs. 26 giugno 2015, n.105 è tenuto a eseguire tutti gli adempimenti ivi previsti, nonché a prendere tutte le misure idonee a prevenire gli incidenti rilevanti e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente. In caso di attività soggette al decreto suddetto, ogni operatore o sub-concessionario di strutture dovrà comunicare anche a Resp.le Ambiente di Airgest l'avvenuta adozione delle appropriate misure. Airgest si riserva la facoltà di effettuare controlli presso i diversi siti di detti soggetti in aeroporto nonché di segnalare alle autorità preposte eventuali inadempienze.

### 1.2.9 TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO

Il tesserino di ingresso in aeroporto (T.I.A) è il documento che abilita un soggetto all'accesso ed alla permanenza in specifiche aree aeroportuali, siano esse in *landside* o in *airside*, dove il soggetto espleta la propria attività.

NOTA: In nessun caso il T.I.A. consente l'accesso alle aree di esclusiva competenza militare. Il titolo di accesso alle aree militari dell'aeroporto è rilasciato esclusivamente dal 37° Stormo dell'Aeronautica Militare. Viceversa, il titolo di accesso rilasciato dall'Aeronautica Militare non consente in nessun caso l'accesso all'area aeroportuale civile. Eccezioni a tale regola devono essere oggetto di specifico e preventivo coordinamento.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 37 di 101

Tutti i soggetti aeroportuali pubblici e privati devono esserne muniti. Del procedimento di emissione ne è responsabile il Gestore, sulla base dei presupposti e delle modalità previste dalla normativa in vigore.

Il T.I.A è uno strumento di sicurezza, promosso in sede di comitato interministeriale ed espressamente previsto nell'annesso 17 della Convenzione di Chicago e dal documento N°30 di sicurezza della CEAC e regolamentato nell'ambito del Programma Nazionale di Sicurezza (PNS).

In applicazione a tali norme il Comitato Interministeriale per la Sicurezza ne ha previsto l'uso presso tutti gli aeroporti della Repubblica Italiana.

L'inosservanza delle disposizioni comporta l'applicazione di sanzione amministrativa (rif. CdN, art.1174).

Tutte le richieste di T.I.A dovranno essere corredate da:

- attestato di frequenza ai corsi di formazione e sensibilizzazione in materia di sicurezza aeroportuale, rilasciato da istruttore certificato ENAC;
- certificato di formazione *safety d'airside* se la persona destinataria della tessera ha la necessità di recarsi in area *airside*;
- per tutti gli operatori che si interfacciano anche con passeggeri a ridotta mobilità, alla prevista modulistica di richiesta del T.I.A deve essere allegata la dovuta e specifica formazione in materia di PRM;
- da ulteriore documentazione richiesta dal PNS (Piano Nazionale Security) recepita nella procedura del gestore P-SEC-09 "Tesseramento e pass. Gestione delle autorizzazioni per l'accesso di persone e/o mezzi alle aree aeroportuali".

Sono autorizzati a presentare istanza per il T.I.A tutte le persone che vi operano con continuità appartenenti a:

- Enti di Stato
- Società di gestione aeroportuale
- Fornitori di servizi di navigazione aerea
- Vettori aerei
- Soggetti sub-concessionari
- Prestatori di servizi di assistenza a terra per le categorie certificate ai sensi del Dlgs 13 gennaio 199 n.18, certificati ENAC, sia per le categorie non soggette a certificazione (quali vettori in autoproduzione e prestatori di servizi di cui alla categoria 1 del citato decreto).
- Aeroclub ed altre società ed aziende con base sullo scalo per specifiche esigenze operative.

I suddetti enti/soggetti privati potranno presentare richiesta di rilascio del TIA per i propri dipendenti e/o per i dipendenti delle società con le quali sono in essere rapporti di natura contrattuale (contratti di appalto, sub-appalto-fornitura). In questo ultimo caso sarà necessario presentare copia del contratto a dimostrazione del motivo legittimo che motiva all'accesso.

In caso di specifiche necessità, possono essere autorizzati a richiedere il tesserino di ingresso in aeroporto ulteriori soggetti, rispetto a quelli sopra indicati, qualora rientranti nelle previsioni del punto 1.2.1.1 del reg. UE 2015/1998 e del punto 1.2.2.2.2 del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 38 di 101

Ai soggetti che hanno necessità di svolgere servizi di supervisione passeggeri/voli di aviazione Commerciale/Generale, il gestore rilascia un “modulo di accreditamento” per lo svolgimento delle attività in parola. Tale “accreditamento” rappresenta motivo legittimo per la richiesta dei T.I.A.

Il T.I.A deve essere sempre portato in modo visibile, dal titolare, durante l’orario di servizio e deve essere mostrato alle autorità aeroportuali che ne facciano richiesta.

Il T.I.A permette l'accesso alle diverse aree (*airside* e *landside*) dello scalo esclusivamente durante le ore di servizio, è strettamente personale e non può essere ceduto a terzi. Si ribadisce che in nessun caso il T.I.A. consente l’accesso alle aree di esclusiva competenza militare.

La procedura di riferimento per il rilascio del T.I.A (P-SEC-09) è visionabile sul sito del gestore; in ogni caso si evidenzia che ciascun Datore di Lavoro richiedente il TIA deve verificare le dichiarazioni presentate dal proprio personale circa il titolo di studio, residenza ed attività lavorativa-professione ed eventuali interruzioni (superiori a 28 gg) 5 anni antecedenti, mediante acquisizione della documentazione a supporto di quanto dichiarato; a tal fine il personale dovrà fornire al datore di lavoro sufficienti prove documentali tra le quali possono rientrare ad esempio: CV, diplomi-certificati, lettere di referenze dei datori di lavoro precedenti, buste paga relative alle precedenti esperienze di lavoro, l’indennità di disoccupazione etc.

## 1.3 OPERATIVITA’ AEROPORTUALE

### 1.3.1 CAPACITA’ AEROPORTUALE

Normalmente la capacità aeroportuale complessiva, espressa in numero massimo di movimenti orari di aeromobili, è determinata in base ad una serie di fattori, tra cui la capacità dichiarata di pista (che dipende dal *lay-out* fisico dell’area di movimento), dalla capacità ATC degli spazi aerei (ATZ e CTR) in cui è collocato l’aeroporto, nonché dalla capacità fisica delle infrastrutture a servizio dell’aeroporto, quali il Terminal e la viabilità esterna. Il più limitante di questi fattori determina la capacità aeroportuale.

Tuttavia, su questo aeroporto militare aperto al traffico civile, la capacità aeroportuale per i voli di aviazione civile è stabilita dal numero massimo di movimenti nell’arco orario (MAAC) autorizzata e comunicata dall’Aeronautica Militare per ciascuna stagione di traffico IATA.

il MAAC è normalmente pari a n.6 movimenti IFR per ciascuna ora (H24) per le stagioni IATA winter; per le stagioni IATA summer il MAAC è di n. 6 movimenti IFR per ciascuna ora nei giorni feriali, n.8 movimenti IFR/h nei giorni di sabato, domenica e festivi.

Qualora si verificassero situazioni che limitino la capacità oraria al di sotto del MAAC assegnato da AM, Airgest provvederà a darne tempestiva comunicazione ad AM ed ENAC e pubblicherà apposito NOTAM, specificando le motivazioni alla base della limitazione (es. ridotta disponibilità di stands aeromobili, limitazioni al pieno impiego della capacità del Terminal, ecc.).

### 1.3.2 CAPACITA’ PIAZZALI

I parcheggi disponibili per gli aeromobili sono 9 (nove), tutti di tipo *self manouvering*, disposti sul piazzale civile, antistante l’aerostazione, tutti utilizzabili da aa/mm con codice ICAO “C” (tipo B737 – A319/320/321 ecc.).

È inoltre possibile ospitare occasionalmente operazioni di aeromobili di codice ICAO “D” (apertura alare sino a 52m). Inoltre parte del piazzale può, all’occorrenza, essere riconfigurato per ospitare un

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 39 di 101

maggior numero di aeromobili, in deroga alla segnaletica orizzontale esistente, con apertura alare non superiore a 31m.

In casi eccezionali, previo necessario specifico accordo con l’Aeronautica Militare e ferma restando la priorità da assicurare alle operazioni militari, Airgest potrà disporre per periodi limitati di ulteriori aree di sosta aeromobili presso gli aprons nel lato militare dell’aeroporto. In tali accordi saranno disciplinate anche le modalità ed i limiti della fornitura di operazioni di assistenza a terra agli aeromobili e ai passeggeri.

### 1.3.3 CAPACITA’ DELL’AEROSTAZIONE PASSEGGERI

L’aerostazione passeggeri ospita tutte le attività di aviazione civile (voli commerciali schedulati e charter, aviazione generale, lavoro aereo, voli scuola ecc.), ha una estensione totale di 11.000 mq ed è strutturata su 2 livelli così organizzati:

- il piano terra, lato *airside*, ospita le sale arrivi con annessi i servizi igienici, l’ufficio *Lost&Found*, le sale operative, la sala COE; altri locali di servizio del gestore e degli Enti di Stato (Dogana, Guardia di Finanza, USMAF); il varco staff/misto ed un gate d’imbarco (gate n.9); il BHS è sito in un edificio contiguo al Terminal;
- il piano terra, lato *landside*, ospita l’area check-in con annessi servizi igienici, gli Uffici Biglietteria e Servizi Aeroportuali, la sala Amica - PRM, i locali del Servizio Sanitario Aeroportuale, il bar e le aree commerciali (rent a car ecc.), alcuni locali di servizio del gestore e degli Enti di Stato (Carabinieri; Polizia Municipale); vi si trovano inoltre le scale (mobili e in muratura) e l’ascensore che consentono di accedere al piano superiore.
- il primo piano, lato *landside*, ospita le aree uffici (ENAC, AIRGEST ed altri operatori) e la sala VIP con annessi i servizi igienici;
- il primo piano, lato *airside*, ospita l’area di screening security, l’area imbarchi con n.8 Gates, l’area bar/ristorazione, l’area commerciale retail e alcuni locali di servizio del gestore e degli Enti di Stato (Polizia di Frontiera, Dogane), con annessi i servizi igienici.

I dati di riferimento per la determinazione della capacità di accoglienza e smistamento dei passeggeri sono i seguenti:

- ❖ 7 banchi *check-in*;
- ❖ 4 varchi per il controllo di sicurezza dei passeggeri, a cui si aggiunge un varco per il controllo del personale (varco staff o di servizio) che a necessità può configurarsi come varco misto;
- ❖ 9 gate d’imbarco (8 al primo piano ed uno a piano terra);
- ❖ 2 nastri trasportatori per la riconsegna dei bagagli ai passeggeri nella sala arrivi “Schengen”;
- ❖ 1 nastro trasportatore per la riconsegna dei bagagli ai passeggeri nella sala arrivi extra-Schengen;

La capacità dell’aerostazione, relativamente al massimo numero di passeggeri per frazione oraria, è di n.696 sia per gli arrivi che per le partenze, quindi una capacità complessiva di circa 1400 pax/h.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 40 di 101

E' in fase di definizione e successiva approvazione il PUA – Piano di Utilizzo dell'Aerostazione, al quale si farà riferimento per la determinazione della capacità dell'aerostazione in funzione dei Livelli di Servizio individuati nel PUA stesso.

### **1.3.4 ORARIO DI OPERATIVITÀ DELL'AEROPORTO E ORARI DEI SERVIZI ALL'AVIAZIONE CIVILE – CHIUSURA ALLE OPERAZIONI DI AVIAZIONE CIVILE.**

L'orario di operatività dell'aeroporto è determinato dall'Aeronautica Militare ed è normalmente H24. Anche i servizi dei VVF sono assicurati H24.

Né Airgest né ENAC hanno la potestà di determinare la chiusura dell'aeroporto ovvero di modificare l'orario di operatività dello stesso (competenza esclusiva di AM). E' invece possibile per gli stessi soggetti determinare la limitazione o la sospensione delle operazioni di aviazione civile nei casi in cui si renda necessario; ciò significa, in altre parole, che l'aeroporto resta aperto ma che non sarà possibile operare voli di aviazione commerciale, di aviazione generale, lavoro aereo ecc. Restano invece, anche in tal caso, garantiti i voli civili in emergenza, i voli di stato, gli HEMS, e i voli SAT e BAT.

Spetta ad Airgest determinare gli orari di apertura chiusura del Terminal nonché gli orari di operatività dei servizi di propria competenza (Handling, Servizio Sanitario Aeroportuale, biglietteria ecc.). Gli orari del servizio di rifornimento sono coordinati con la soc. TAFS, che è *l'handler refuelling*.

L'orario di operatività dei servizi e di apertura del Terminal (almeno due ore prima del primo volo e mezz'ora dopo l'ultimo) viene definito in correlazione alla programmazione e alle richieste di operare voli per la stagione in corso (summer e/o winter); la programmazione degli orari suddetti è effettuata con cadenza mensile (se necessario con cadenza inferiore), pubblicata a mezzo notam e comunicata a tutti gli operatori ed enti aeroportuali (ved. Ord. ENAC n.001/2021).

In caso di chiusura totale o parziale dell'Aeroporto, nessun soggetto potrà avanzare nei confronti del gestore o dell'ENAC, pretese di indennizzo o di risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione di impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

#### **1.3.4.1 Servizi minimi assicurati oltre l'orario di operatività**

AIRGEST, al di fuori degli orari dei servizi di competenza, assicura comunque un presidio minimo H24. Nei casi di necessità, i seguenti servizi minimi vengono assicurati ai voli non programmati in arrivo (ved. § 2.2.4):

1. senza ritardo:
  - atterraggio e sosta in piazzale dell'aeromobile (velivolo o elicottero);
  - avvio dello sbarco dei passeggeri ed istradamento all'area arrivi del Terminal.
2. se necessario, previa attivazione della catena di chiamata del personale in reperibilità (che interverrà in aeroporto entro 45'), vengono assicurate anche le seguenti attività:
  - assistenza PRM;
  - scarico e riconsegna bagagli;
  - informativa ai passeggeri;
  - servizi di riprotezione (ved. § 2.6)

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 41 di 101

I voli non programmati in partenza (ad eccezione dei voli HEMS, SAR, SAT e BAT), salvo casi eccezionali che saranno valutati di volta in volta, dovranno attendere l’orario programmato di inizio operatività.

#### **1.3.4.2 Prolungamento orario apertura terminal land side**

Nei seguenti casi:

- Passeggeri dirottati su un altro scalo che rientrano in aeroporto via terra
- Necessità di ospitare gruppi di passeggeri in attesa di trasporto via terra
- Altre situazioni valutate di volta in volta dal PH Terminal,

si dispone la prosecuzione dell’orario di apertura del terminal solo lato land-side assicurando la presenza del Resp. in Turno.

### **1.3.5 CLEARANCE AEROPORTUALE**

In base a quanto previsto dal Regolamento CEE n.95/93, come modificato dal successivo Reg. UE n.793/2004, L’Aeroporto di Trapani non rientra tra gli aeroporti “coordinati” né tra gli aeroporti “ad orari facilitati”. Le richieste (*clearances*) per operare voli di qualunque tipologia presso il lato civile dell’aeroporto, devono essere indirizzate e saranno gestite direttamente da Airgest ([operativo@airgest.it](mailto:operativo@airgest.it)).

#### **1.3.5.1 Aviazione commerciale di linea e charter**

I vettori interessati ad operare voli di linea e charter sull’aeroporto di Trapani comunicano ad Airgest ([operativo@airgest.it](mailto:operativo@airgest.it)), quanto prima possibile, la programmazione (schedulato) dei voli ed eventuali revisioni.

La programmazione comunicata dai vettori si intende automaticamente accettata senza necessità di alcuna comunicazione di conferma, salvo i casi in cui, in qualunque fascia oraria, si presenti un’eccedenza rispetto al numero di MAAC previsto o alla capacità disponibile; in tali casi Airgest interviene sui vettori richiedenti, ricercando una soluzione condivisa. Qualora Airgest non riesca a risolvere la situazione con la collaborazione spontanea dei vettori, richiederà ad ASSOCLEARENCE di intervenire quale facilitatore della programmazione in funzione della capacità disponibile.

#### **1.3.5.2 Aviazione generale ed altri.**

Le operazioni di aviazione generale o di qualsiasi altra tipologia di volo, diverse dalle attività di linea e charter, devono essere autorizzate singolarmente da Airgest, mediante rilascio di specifico PPR. Airgest può valutare anche di rilasciare un singolo PPR per richieste plurime purché dello stesso aeromobile o esercente.

Le richieste devono essere indirizzate a [operativo@airgest.it](mailto:operativo@airgest.it) e saranno gestite dall’Ufficio Operativo Airgest, prestando attenzione alla categoria dell’aeromobile richiedente (particolare attenzione sarà prestata alle richieste di operazioni di aeromobili di categoria superiore alla cat. “C”

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 42 di 101

ICAO) e alle disponibilità di piazzole di sosta e di servizi richiesti. Nel caso in cui la richiesta comporti il superamento del MAAC ovvero non possa essere accolta per altre motivazioni (es. indisponibilità di piazzole di sosta), sarà cura dell'Operativo proporre alternative al richiedente.

Airgest può gestire anche richieste di PPR da parte di operatori militari (italiani od esteri) coordinando preventivamente con il WOC (*Wing Operation Centre*) del 37° Stormo.

Tutti i PPR rilasciati da Airgest possono subire variazioni o revoche qualora richiesto dall'Aeronautica Militare e/o da ENAC Direzione Territoriale Sicilia Occidentale.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 02.12.2024
		Pagina 43 di 101

## **SEZ. 2 - ATTIVITA' OPERATIVE**

---

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 44 di 101

## 2.1 OPERAZIONI SULL'AREA DI MANOVRA

### 2.1.1 ISPEZIONI AREA DI MANOVRA

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 9
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-ISP"
- LOA (AM / AIRGEST) N°3 "ISPEZIONI AREA DI MOVIMENTO AEROPORTO DI TRAPANI"

### 2.1.2 PULIZIA DELLE PISTE

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 9
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-CLEAN"
- LOA (AM E AIRGEST) N°3 "ISPEZIONI AREA DI MOVIMENTO AEROPORTO DI TRAPANI"

### 2.1.3 MISURAZIONE E DIFFUSIONE ALTEZZA ACQUA/NEVE/SLUSH

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 9,
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-GRIP"
- LOA (AM E AIRGEST) N°3 "ISPEZIONI AREA DI MOVIMENTO AEROPORTO DI TRAPANI"

### 2.1.4 MOVIMENTAZIONE DEGLI AA/MM, MEZZI E DEL PERSONALE SULL'AREA DI MANOVRA

Le modalità di accesso e di circolazione in *airside* sono disciplinate dall'ordinanza ENAC-DA n°3/2010, integrata da disposizioni e procedure del gestore e da accordi tra AM e gestore.

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 16
- LOA (AM / AIRGEST) N°9 "CONTROLLO DEI VEICOLI IN AREA DI MOVIMENTO"
- LOA (AM / AIRGEST) N° 11 "SMGCS- SURFACE MOVEMENT GUIDANCE CONTROL SYSTEM"
- PROCEDURA DEL GESTORE PO-A.D.C "PROCEDURA PER IL RILASCIO DELLA PATENTE AEROPORTUALE"
- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-09 "PROCEDURA TESSERAMENTO E PASS AEROPORTUALE"

Chiunque debba essere abilitato, in via continuativa, alla guida di veicoli nelle aree aeroportuali "Airside - area di manovra", oltre a possedere la patente di guida valida per la categoria a cui il veicolo impiegato appartiene, deve essere in possesso anche dell'apposita abilitazione M.A.D.C (*Military Airside Driving Certificate*). Per condurre i mezzi in Apron civile si deve acquisire la A.D.C di tipo "A". L'acquisizione dell'ADC "A" è indispensabile anche per poter conseguire la M.A.D.C.

Gli aa/mm, i mezzi ed il personale che si muovono in area di manovra devono mantenere il costante contatto radio e applicare tassativamente le istruzioni impartite dalla Torre di controllo.

Tutti gli operatori aeroportuali abilitati alla guida in area di manovra, inoltre, dovranno:

- ✓ effettuare una prova radio con la TWR, prima di iniziare le operazioni;
- ✓ controllare il proprio mezzo (es. pneumatici), al fine di evitare che lo stesso possa trasportare o essere sporco di F.O.D. in area di manovra;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 45 di 101

- ✓ richiedere alla TWR l'autorizzazione a procedere indicando il proprio nominativo, la propria posizione di ingresso ed il percorso che seguirà;
- ✓ aspettare di ricevere autorizzazione prima di poter entrare in area di manovra;
- ✓ effettuare l'eventuale ingresso in pista (es. a seguito ispezioni) per quanto possibile, nella direzione opposta alla direzione in uso, richiedendo preventivamente l'autorizzazione alla TWR ed accertandosi sempre dell'assenza di aeromobili in avvicinamento in entrambe le direzioni;
- ✓ liberare immediatamente la pista nel caso in cui venga notato un velivolo in atterraggio o in decollo di cui non si sia ricevuta alcuna informazione e successivamente contattare la TWR per ulteriori istruzioni;
- ✓ nel caso in cui la TWR ordini di liberare immediatamente l'area di manovra ed in particolare la pista e/o il raccordo, confermare di aver ricevuto la comunicazione e abbandonare immediatamente l'area, avendo cura di liberare anche le strisce di sicurezza, dandone conferma alla TWR;
- ✓ qualora si abbia la certezza e/o il dubbio che il collegamento radio con TWR si sia interrotto, liberare immediatamente la pista e le aree che potrebbero essere interessate dall'attività di volo;
- ✓ in caso di avaria radio, si dovranno applicare le specifiche procedure previste;
- ✓ richiedere l'autorizzazione alla TWR tutte le volte ed ogni volta che si intende impegnare o attraversare la pista di volo.

### **2.1.5 CONTROLLO DEI LAVORI CHE POSSONO AVERE IMPATTO SULLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI**

- Per questo argomento si rimanda a:
- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 13
  - PROCEDURA DEL GESTORE "PO-WORK"
  - LOA (AM / AIRGEST) N°6 "ATTIVITA' DI GESTIONE DI LAVORI CON IMPATTO SULLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI DI VOLO"
  - LOA (AM / AIRGEST) N°18 "ATTIVITA' UTILE A GESTIRE I CAMBIAMENTI"

### **2.1.6 SEGNALAZIONE DEGLI INCIDENTI ED INCONVENIENTI**

- Per questo argomento si rimanda a:
- REGOLAMENTO DI SCALO, CAP. 2.1.6
  - MANUALE DI AEROPORTO, PARTE B - SEZ. 2
  - LOA (AM / AIRGEST) N°17 "SMS AEROPORTO DI TRAPANI"

### **2.1.7 RIMOZIONE DEGLI AEREI INCIDENTATI**

- Per questo argomento si rimanda a:
- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 21,
  - PROCEDURA DEL GESTORE "PO-ACC"
  - LOA (AM / AIRGEST) N°16 "RIMOZIONE AEROMOBILI IMMOBILIZZATI"

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 46 di 101

### 2.1.8 PIANO RIMOZIONE NEVE

Non è previsto un piano di rimozione neve in quanto fenomeno estremamente raro. In caso di precipitazioni nevose si applicano le previsioni di cui alla PO-GRIP del Manuale di Aeroporto che prevedono peraltro l'inagibilità della pista in condizioni di "pista contaminata".

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 24,
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-GRIP"
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-ISP"

### 2.1.9 PIANO PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO DA IMPATTO CON UCCELLI E ANIMALI SELVATICI

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 17
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-WILD"
- LOA (AM / AIRGEST) N°5 "ATTIVITA' DI RIDUZIONE DEL RISCHIO DI WILD LIFE STRIKE"

### 2.1.10 PERMESSI PER LA CONDUZIONE VEICOLI ALL'INTERNO DELLE AREE REGOLAMENTATE

Le modalità per l'ottenimento dell'ADC da parte di tutti i soggetti privati e pubblici aeroportuali sono contenute all'interno della procedura per il rilascio dell'autorizzazione alla guida in airside "PO-ADC".

Al gestore viene delegato l'incarico di gestire il rilascio dell'abilitazione ADC "A" per la conduzione dei mezzi in piazzale; Aeronautica Militare, invece è l'autorità deputata al rilascio dell'abilitazione "MADC" per la conduzione di veicoli in area di manovra.

Entrambi i titoli abilitativi (sia l'ADC "A" sia la MADC) devono essere sempre portati al seguito dal conducente ed esibiti a richiesta degli organi competenti. Essi, comunque, non sostituiscono la patente di guida, che resta l'unico documento valido ai fini dell'abilitazione alla guida delle varie categorie di veicoli: pertanto, le abilitazioni citate (ADC e MADC) vanno considerate unicamente come un'autorizzazione aggiuntiva a condurre veicoli nelle aree interne aeroportuali.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alla: "PROCEDURA PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA GUIDA IN PIAZZALE- PO-ADC AIRGEST".

### 2.1.11 FORNIRE AD A.M. ATC INFORMAZIONI RELATIVE AGLI INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO DEGLI IMPIANTI

Il personale operativo TAM (*Team Area Movimento*), appartenente ad Airgest e preposto alle attività di ispezione d'*airside*, notifica con immediatezza alla TWR, qualsiasi evento od avaria riscontrati nel corso delle ispezioni ordinarie e straordinarie, in particolar modo per quanto riguarda situazioni di rischio per le attività aeronautiche civili che si svolgono in *airside*. Il TAM informa, inoltre, senza ritardo l'*Operational Services Manager*.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 47 di 101

In caso di riduzione del livello di servizio sull'area movimento dell'aeroporto gestito, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti la struttura aeroportuale - ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di proprietà della Difesa - il gestore informa tempestivamente l'ENAC e l'Aeronautica Militare, i vettori e tutti i soggetti interessati, al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti.

In caso di attività manutentiva svolta dal gestore, nelle aree di propria competenza, sugli impianti operativi connessi con le operazioni di volo, l'area Movimento inoltrerà, primo dell'inizio lavori, ad Ufficio Operazioni A.M., ENAC DTSO ed agli altri Enti, la tipologia, i tempi di lavoro e le eventuali limitazioni operative dell'intervento in questione.

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 9
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-ISP"
- LOA (AM / AIRGEST) N°3 "ISPEZIONI AREA DI MOVIMENTO AEROPORTO DI TRAPANI"
- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 17
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-WILD"
- LOA (AM / AIRGEST) N°5 "ATTIVITA' DI RIDUZIONE DEL RISCHIO DI WILD LIFE STRIKE"
- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 24,
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-GRIP"

### **2.1.12 INFORMAZIONI AL GESTORE RELATIVE AGLI INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEGLI IMPIANTI DI COMPETENZA DI A.M.**

In caso di anomalie e/o di malfunzionamenti degli impianti operativi, connessi alle operazioni di volo e che necessitano di intervento manutentivo, l'Ufficio Operazioni dell'A.M. informerà, ENAC Direzione territoriale Sicilia Occidentale ed Airgest, circa la tipologia, i tempi di lavoro e le eventuali limitazioni operative dell'intervento in questione.

In caso di riduzione del livello di servizio ed interventi sull'area di manovra, nonché afferenti ad interventi riguardanti gli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) o altre infrastrutture come gli radioaiuti alla navigazione aerea (ILS, VOR, DME, NDB etc) di proprietà della Difesa, l'AM informa tempestivamente il gestore per le successive eventuali determinazioni e comunicazioni di ufficio che lo stesso dovrà effettuare nei confronti delle preposte autorità (rif. MdA - Parte E Sez. E §10.8.2).

### **2.1.13 REGISTRAZIONE RELATIVE AL MOVIMENTO DEGLI AEROMOBILI**

Nell'ambito delle funzioni di coordinamento e di controllo di cui all'art. 705 del CdN, il gestore deve acquisire e conservare tutta la documentazione di un volo (*trip file*)<sup>(\*)</sup> che sarà conservata per cinque (3) anni presso l'archivio dell'ufficio operativo di scalo. L'archivio è accessibile all'ENAC, in ogni momento e su specifica richiesta senza limitazioni.

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE B - SEZ. 2 § 2.8
- CIRCOLARE ENAC APT-08C

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 48 di 101

(\*) Per documentazione di volo si intende il piano di carico firmato dal Comandante, la distribuzione del carico (firmata dal capo squadra carico/scarico e dall'agente di rampa), la lista dei passeggeri, l'eventuale NOTOC (Notifica merci pericolose al Comandante), la copia tecnica del libro di bordo e tutti i messaggi ad esso correlati.

## 2.2 OPERAZIONI SUL PIAZZALE

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 14
- PROCEDURA DEL GESTORE "PO-APRON"
- LOA (AM / AIRGEST) N°15 "ORDINATO MOVIMENTO SULL'APRON CIVILE"

### 2.2.1 ASSISTENZA AEROMOBILI A TERRA

L'Handler dovrà assicurarsi, sulla base delle procedure in vigore, che un Ramp Agent sia presente, durante l'intero tempo di permanenza a terra dell'aeromobile, al fine di coordinare e supervisionare tutte le attività che riguardano l'aeromobile, l'equipaggio, i passeggeri e il loro bagagli, il cargo, etc. L'Handler è responsabile dei servizi di:

- ✓ attribuzione gate e stand dei voli giornalieri;
- ✓ verifica dei dati del volo e/o acquisizione degli stessi;
- ✓ controllo continuo del volo e/o acquisizione dati del flusso dall'area check-in;
- ✓ verifica, attraverso il check-in, dell'eventuale presenza di PRM o con assistenze speciali prenotate;
- ✓ verifica delle condizioni di coerenza e completezza dei dati inseriti;
- ✓ gestione bagagli in arrivo e in partenza;
- ✓ parcheggio aeromobili allo stand;
- ✓ comunicazioni tra rampa e cabina di pilotaggio;

In particolare, tenendo conto delle norme di sicurezza (*security e safety*), il Ramp Agent opererà in ottemperanza alle proprie procedure operative di *handling*, come certificate ed approvate Direzione Territoriale Sicilia Occidentale.

### 2.2.2 DESTINAZIONE SPAZI SOSTA MEZZI

Tutti i mezzi operativi in dotazione al gestore, alle società di *handling* ed agli operatori aeroportuali, devono sostare nelle zone ad esse adibite.

In particolare, possono sostare, in accordo alla normativa vigente (APT 24) nelle aree sosta mezzi in airside ed in apron nelle zone ESA (*equipment service area*) / EPA (*equipment parking area*).

Nessun mezzo è autorizzato a sostare nelle NPA (*No-parking area*) e nelle aree ERA /ASA (*aircraft safety area*), senza i necessari motivi di carattere operativo.

### 2.2.3. MOVIMENTI "GENERAL AVIATION"

I movimenti di Aviazione Generale si considerano "traffico NON commerciale" e comprendono i seguenti voli:

1. Aero Club
2. Scuole di Volo
3. Voli Privati
4. Servizi di lavoro Aereo

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 49 di 101

Per questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-OPS-01 “GESTIONE VOLI DI AVIAZIONE GENERALE”

#### 2.2.4. ASSISTENZA AI VOLI NON PROGRAMMATI

I voli non schedulati devono essere autorizzati con due (2) ore di preavviso, tramite coordinamento con gestore/centro operativo di scalo, ad esclusione dei seguenti voli:

##### *A) Voli di Stato, emergenza e sanitari*

Tutti i voli di Stato, voli ambulanza/trasporto organi, voli di emergenza, voli SAT e BAT per i quali i singoli servizi di competenza dall’Handler e del Gestore non siano stati precedentemente concordati con tali soggetti o non abbiano richiesto ed ottenuto preventivamente un PPR, dovranno essere comunque assistiti in orario H24 (00.00-24.00 LT). In caso di mancanza di disponibilità di piazzole di sosta in apron civile, si provvederà secondo quanto sarà concordato al momento direttamente tra l’*Operational Services Manager* AIRGEST ed il Capo Ufficio Operazioni del 37° Stormo.

L’impiego degli aeromobili di Stato ed equiparati, comporta l’esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell’utilizzazione delle strutture aeroportuali, così come indicato dal CdN artt. 744-746-748.

##### *B) Voli dirottati/diversioni*

I voli destinati originariamente ad altro aeroporto e che, per motivi operativi (es. improvvisa limitazione o chiusura dell’aeroporto di destinazione) e/o meteorologici si trovino nella condizione di dover dirottare sull’aeroporto di Trapani, devono essere accolti. Negli orari di apertura dell’aeroporto (normalmente H24) e per gli aeromobili fino alla categoria ICAO “C”, le richieste di diversione a Trapani, di voli inizialmente destinati ad altri aeroporti, sono avanzate dagli equipaggi di condotta direttamente al servizio di controllo del traffico aereo.

Durante gli orari di operatività dei servizi aeroportuali di competenza di AIRGEST (pubblicati in AIP ed aggiornati con NOTAM) il servizio ATC approva direttamente le richieste di diversione senza necessità di coordinamento preventivo né di autorizzazione alcuna da parte di AIRGEST.

Nessuna preferenza, tantomeno riserva di piazzole di sosta, deve essere riconosciuta al traffico normalmente schedato.

Al di fuori degli orari di operatività dei servizi aeroportuali di competenza di AIRGEST, la TWR approva le richieste di diversione avvisando che i servizi minimi di assistenza a terra consisteranno nella sola possibilità di sosta dell’aeromobile in piazzale civile, in attesa che la squadra handling, il servizio rifornimento carburante ed il Servizio Sanitario reperibile si rechino in aeroporto (non meno di 45’ dalla chiamata).

La Torre di Controllo di Trapani, quanto prima possibile, informerà AIRGEST delle richieste di diversione approvate, comunicando la sequenza dei voli in arrivo e, di ciascun volo, i seguenti dati:

- Compagnia Aerea
- Numero di volo (possibilmente in codice IATA)
- Tipo dell’aeromobile

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 50 di 101

- Provenienza e destinazione originaria
- Numero dei passeggeri a bordo e presenza di eventuali merci pericolose

AIRGEST comunicherà a sua volta alla TWR il livello di servizio in grado di assicurare agli aeromobili e la stima di eventuali tempi di attesa.

La TWR può eventualmente approvare richieste di diversione anche se non vi sono piazzole di sosta libere e disponibili, sulla base delle istruzioni in proposito emanate dal Comando di Stormo. In ogni caso consentirà l'ingresso in piazzale civile solo previa autorizzazione di AIRGEST.

Il gestore aeroportuale, attraverso l'Operativo Airgest, avrà cura di informare immediatamente gli Enti di Stato preposti e l'*handler*, per fornire i servizi di assistenza a terra necessari.

### C) Voli sprovvisti di PPR

Ad eccezione di quanto previsto al punto A), in caso di richieste di atterraggio di voli destinati al piazzale civile e sprovvisti di PPR, la TWR non consentirà l'atterraggio fino a che non riceve specifica autorizzazione dall'Operativo AIRGEST.

## 2.2.5 ISPEZIONI APRON

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO, PARTE E - SEZ. 9
- PROCEDURA DEL GESTORE PO-ISP

## 2.3 ORDINATO MOVIMENTO AEROMOBILI, MEZZI E PERSONALE SUL PIAZZALE CIVILE

### 2.3.1 ORDINATO MOVIMENTO DEGLI AA/MM SUL PIAZZALE CIVILE

Si applica quanto indicato al §.2.2.

In ogni caso si specifica che il Comandante di ogni aeromobile è il responsabile dell'adozione di tutte le precauzioni necessarie ad evitare collisioni con altri aeromobili, veicoli ed altri ostacoli.

Sul piazzale civile di Trapani è consentito il movimento ad un solo aeromobile per volta.

Gli equipaggi di condotta degli aeromobili, siano essi in arrivo o in partenza, devono rispettare le indicazioni loro fornite dal FOLLOW-ME, dal Marshaller e devono rispettare rigidamente la segnaletica aeroportuale orizzontale (*markings*).

Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerarsi in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola.

Le operazioni di rullaggio devono essere effettuate con la massima attenzione e con la spinta dei motori al minimo, specialmente in uscita dallo stand assegnato deve essere utilizzata la *minimum breakaway thrust* per iniziare a muovere, ciò allo scopo di evitare effetti connessi al *jet blast/slipstream* dei motori.

La movimentazione degli aa/mm a qualsiasi titolo **trainati**, dovrà avvenire in stretto coordinamento con la TWR.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 51 di 101

### 2.3.2 ESECUZIONE PROVE MOTORE AA/MM

L'Accensione e la Prova Motori (avviamento dei motori non legata ad una partenza dell'aeromobile) devono essere condotte previa apposita autorizzazione rilasciata dal TAM (Team area movimento). Per ottenere regolare autorizzazione, il Vettore deve inoltrare, per e-mail a [tam@airgest.it](mailto:tam@airgest.it) ed [operativo@airgest.it](mailto:operativo@airgest.it), apposita richiesta con un anticipo non inferiore a 2 (due) ore dal programmato inizio della prova a Airgest. Le richieste inviate con un anticipo inferiore alle 2 (due) ore dal programmato inizio della prova, saranno oggetto di apposita valutazione solo in caso di comprovate necessità / cause di forza maggiore, dichiaratamente motivate da parte del vettore richiedente. La prova s'intenderà autorizzata a ricevimento, via email, del suddetto modulo, controfirmato per accettazione da Airgest. Il vettore richiedente deve garantire, per tutto il corso della prova, la presenza continua in 'engine-up stand' (area provvisoria o definitiva di prova motori) delle seguenti figure responsabili: 1. Staff di terra, in costante contatto radio con Servizio TAM / Airgest, su apposita frequenza radio, e con Tecnico di bordo; 2. Manutentore aeronautico dotato di licenza ENAC IMPORTANTE:  Sul piazzale civile è consentita la prova motori solamente a "IDLE THRUST";  eventuali prove motori che necessitano di maggiore spinta possono essere condotte solo ed esclusivamente sui raccordi (taxiway) in area di manovra previo raccordo con la TWR.  Lo svolgimento delle prove è sempre subordinato all'adempimento delle seguenti prescrizioni, da ottemperarvi ad esclusiva cura del vettore richiedente:  PRIMA DELL'INIZIO DELLA PROVA

1. Lo Staff Airgest segnalerà le seguenti evenienze: o presenza di mezzi, nonché oggetti in direzione del Jet Blast, ritenuti a rischio durante la prova; o presenza di FOD nelle aree a rischio intorno ai motori; o orientamento del velivolo in prova tale da ritenersi potenzialmente pericoloso per personale operativo, altri aerei, costruzioni, prefabbricati, installazioni, strutture aeroportuali, veicoli, mezzi di rampa ed altre attrezzature nelle vicinanze. 2. L'addetto movimento Airgest provvederà ad inoltrare le necessarie comunicazioni agli operatori competenti, coordinando tutte le suddette attività di rimozione fattori di rischio. 3. Solamente ad attività di rimozione fattori di rischio completate, confermata da comunicazione di servizio da parte di Airgest, si potrà dare inizio alla prova. 4. Lo Staff Airgest è, altresì, responsabile: o del corretto posizionamento dei tacchi, assicurandosi che l'aeromobile in prova non può in nessuna circostanza spostarsi in avanti; o dell'accensione delle luci anti-collisione dell'a/m, ed il loro mantenimento in funzione per tutta la durata della prova, sino a completa fermata delle parti motore esterne in rotazione (turbina/eliche/rotori).  DURANTE LA PROVA MOTORI RDS Pagina 95 REGOLAMENTO DI SCALO Ed.1/Rev 0 PARTE SECONDA Data: 20/04/2011 Pagina 96 di 174

1. L'operatore Airgest segnala tempestivamente all'addetto movimento, la necessità di bloccare il traffico nelle strade di servizio adiacenti alla zona interessata, per insorgenza di eventuali situazioni anormali e/o di emergenza. E' da annoverarsi tra le situazioni anormali l'eventuale sbarco o imbarco di passeggeri da aeromobile adiacente o retrostante a/m in prova, ritardando o arrestando la prova fino al completamento delle predette operazioni, onde assicurare l'incolumità dei passeggeri interessati. 2. L'operatore Airgest deve essere in contatto verbale con il Flight Deck, al fine di comunicare tempestivamente, via radio o interfono, ordine di spegnimento dei motori nel caso in cui persone o veicoli dovessero sconfinare dentro le zone a rischio del motore in prova. Nel caso in cui la comunicazione radio non fosse possibile, ovvero nel caso in cui fosse inoperativo l'interfono o inutilizzabile a causa di tempeste elettromagnetiche, si utilizzeranno i segnali a mano nelle ore

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 52 di 101

diurne ed i segnali luminosi nelle ore notturne o nei casi di scarsa visibilità. 3. Durante le prove motori i tecnici di bordo devono essere in contatto con la frequenza ATC Ground, per assicurare una tempestiva reazione in caso d'insorgenza condizioni d'emergenza. 4. Le prove in questione saranno altresì soggette alle seguenti limitazioni: o Per test autorizzati da eseguirsi in ordinario stand, le stesse devono essere limitate a check start, IDLE power e durata singolo 'engine test' non superiore a 10'. o Non possono essere effettuate prove motori nel corso della fascia oraria 23:00 - 06:00 (LT). 5. Le richieste di prove motori vengono autorizzate dall' Area Movimento Airgest in ordine di arrivo, compatibilmente con la disponibilità di stand, le condizioni meteorologiche e la compatibilità con le norme per la limitazione dell'inquinamento acustico; 6. A vantaggio di tutti gli occasionali utenti aeroportuali, tale procedura deve costituire apposita informativa aeronautica da pubblicarsi in AIP. 7. Eventuali richieste che, a giudizio del gestore aeroportuale, comportino una penalizzazione a carico degli ordinari livelli di rischio (safety and/or environment) e di servizio di cui alla presente procedura operativa (p.e. individuazione temporanea area prova motori, prova motori a regime superiore ad "idle", durata prova motori superiore a 10', ecc.), saranno oggetto d'insindacabile giudizio del gestore aeroportuale e, nei casi di competenza, di AMI salva ratifica di ENAC.

### 2.3.3 INGRESSO/USCITA APRON

Si applica quanto indicato al §.2.2. Tuttavia si ricorda che:

- a) l'accesso dei velivoli e degli elicotteri al piazzale dello scalo civile avverrà dal **"GATE/CANCELLO 2"** (lato mare);
- b) l'uscita dei velivoli e degli elicotteri dal piazzale dello scalo civile avverrà dal **"GATE/CANCELLO 1"** (lato monte).

Eccezioni a questa regola sono previste:

- per le operazioni di ingresso in piazzale in caso di operazioni di aeromobili di categoria ICAO superiore alla "C"; in tal caso l'ingresso in piazzale avviene dal GATE1, al seguito di FOLLOW-ME e successive indicazioni Marshaller, con assistenza obbligatoria di due Wing Man sino al raggiungimento della posizione di stop da parte dell'aeromobili;
- Nei casi di momentanea indisponibilità (es. lavori) di uno dei due GATE.

### 2.3.4 ORDINATO MOVIMENTO DEGLI ALTRI MEZZI E DEL PERSONALE SUL PIAZZALE.

**Tutti i conducenti** di veicoli e mezzi a motore che operano nel lato *airside* civile devono essere in possesso della *"Airside Driving Certificate - ADC "A"*.

Tale certificazione viene rilasciata solo dopo aver accertato il possesso dei requisiti teorico-pratici ed aver verificato la conoscenza delle norme di comportamento idonee a garantire adeguati livelli di sicurezza nella circolazione veicolare in *airside*.

Per l'accesso anche in area di manovra aeroportuale è necessario possedere in aggiunta la *Military Airside Driving Certificate – MADC*, rilasciata dal 37° Stormo dell'Aeronautica Militare.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 53 di 101

Di seguito si ricordano le prescrizioni più significative in tema di movimento veicoli sui piazzali:

- La velocità massima ammessa è di 20Km/h;
- un veicolo operante sul piazzale parcheggio aeromobili deve dare la precedenza secondo il seguente ordine di priorità:
  - anche ad altri veicoli impegnati in emergenza (es. attivazione PEA);
  - agli aeromobili in movimento o in procinto di muoversi (luci anticollisione accese), anche se al traino;
  - ai mezzi per il rifornimento di carburante;
  - ai mezzi utilizzati per il trasporto dei passeggeri.
- a nessun mezzo è consentita la presenza di veicoli nelle “no parking area - NPA” e nelle aree “ESA” durante la movimentazione degli aeromobili sulle piazzole ad esse adiacenti;
- durante le operazioni di push-back e traino, power-back e instradamento in automanovra non è consentita la presenza, sulle aree interessate, di mezzi e di personale non direttamente impegnato nella manovra da eseguire;

Per quanto concerne l’attraversamento dell’*Apron Border Line* - **ABL** si richiamano le seguenti norme:

- l’attraversamento dell’ABL, e quindi l’ingresso in piazzale, è consentito ai mezzi che devono prestare i servizi di assistenza a terra all’aeromobile solo dopo che l’aeromobile stesso ha raggiunto la posizione di sosta nello *stand* assegnato, ha spento i motori e sono stati apposti i tacchi; l’attraversamento deve avvenire preferibilmente dalla zona della strada di servizio confinante con lo stand interessato; in nessun caso tali mezzi possono superare l’ABL verso l’area di protezione della *apron taxiway*;
- il *FOLLOW-ME*, i mezzi impegnati nel traino di un aeromobile, i mezzi TAM-BCU – OSM (e eventuali mezzi autorizzati e scortati dal mezzo TAM o dall’OSM), i mezzi VVF e Ambulanze impegnati in emergenza e/o soccorso, possono attraversare la apron border line ed interessare qualunque area del piazzale sempre rispettando le precedenze su esposte; i soli mezzi VVF e Ambulanze impegnati in emergenza e/o soccorso possono se necessario superare il limite di velocità di 20 km/h.
- per accedere all’area di manovra, i mezzi autorizzati devono preferibilmente utilizzare la strada di servizio, seguendo il percorso delimitato dalla segnaletica orizzontale, arrestandosi sempre presso le posizioni di stop individuate con specifica segnaletica orizzontale e verticale.

## 2.4 OPERAZIONI APRON-AEROSTAZIONE-APRON (SBARCO/IMBARCO PASSEGGERI E BAGAGLI)

Per questo argomento si rimanda a:

- MANUALE DI AEROPORTO – All. E4, §2 “Attività di coordinamento imbarco e sbarco passeggeri”
- PROCEDURA DEL GESTORE PO-TER

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 54 di 101

## 2.4.1 GESTIONE SBARCO PASSEGGERI

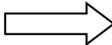
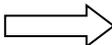
Per sbarco si intende tutto il percorso che effettua il passeggero in arrivo e cioè:

- ✓ scende le scale dell'aeromobile
- ✓ percorre a piedi un breve tratto di piazzale oppure, qualora l'aeromobile fosse parcheggiato lontano o non nelle immediate vicinanze delle sale arrivi <sup>(\*)</sup>, attenendosi a quanto predisposto dal personale operativo di scalo, sale sul bus interpista per raggiungere l'aerostazione;
- ✓ entra in aerostazione e si dirige presso il controllo documenti (solo se proveniente da voli extra-Schengen);
- ✓ si reca presso il nastro consegna bagagli nel caso in cui deve ritirare il proprio bagaglio da stiva;
- ✓ si reca presso l'ufficio *Lost & Found* per sporgere denuncia di smarrimento, qualora il proprio bagaglio non fosse stato riconsegnato al nastro bagagli;
- ✓ si dirige verso l'uscita seguendo i flussi indicati per l'eventuale controllo doganale del bagaglio.

(\*) è cura del personale del gestore predisporre l'utilizzo della sala arrivi "internazionali" se il volo proviene da area extra-Schengen e/o extra UE, oppure quella degli arrivi "nazionali" se il volo proviene da area Schengen o da scalo domestico.

### a) Sbarco passeggeri a piedi

Per la configurazione del layout del piazzale di sosta aeromobili dell'Aeroporto Florio di Trapani e per l'ubicazione della strada di servizio, posta tra l'aerostazione e gli *stand* aeromobili, le operazioni di sbarco passeggeri vengono, di norma, effettuate secondo la vigente procedura del gestore "PO-TERM" che prevede:

- ❑ per le piazzole di sosta dalla 301 alla 304  MEDIANTE AUTOBUS INTERPISTA
- ❑ per le piazzole di sosta dalla 305 alla 309  A PIEDI

Tuttavia, a fronte di richieste eccezionali (in caso di esigenze occasionali infrastrutturali o dei vettori) può essere ammesso anche sulle piazzole di sosta dalla 301 alla 304, lo sbarco dei passeggeri anche senza l'ausilio di tali mezzi: in questo scalo, l'handler richiede all' OSM e al PH Terminal (o loro Deputy) di andare in deroga all'applicazione della citata procedura standard.

Va da sé che scopo della procedura di riferimento è quello di descrivere le azioni che Vettore/Prestatore/Autoproduttore e Gestore devono attivare per permettere la gestione sicura ed ordinata dell'attività di sbarco a piedi dei passeggeri.

Le inosservanze alle disposizioni da parte dei soggetti coinvolti (Vettore/Prestatore/Autoproduttore e Gestore) sono soggette a sanzioni.

Relativamente alle attività non espressamente indicate nella suddetta procedura, verrà fatto riferimento a quanto previsto dalle regolamentazioni aeroportuali e norme vigenti.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 55 di 101

*b) Sbarco passeggeri con bus interpista*

È cura dell'handler individuare i mezzi e le unità lavorative da inviare sottobordo per lo sbarco ed il trasporto dei passeggeri, tenendo conto di:

- numero totale passeggeri in arrivo,
- assistenza particolari (WCH, UNMR, etc...),
- tipo di aeromobile
- n° stand assegnato<sup>1</sup>.

Al fine di garantire la contrazione dei tempi di attesa e di trasbordo, inoltre, l'handler deve:

- monitorare l'andamento delle varie attività in corso, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi e l'impiego delle risorse utili per l'effettuazione del servizio;
- assicurarsi che l'autista del bus interpista, addetto al trasporto dei passeggeri, sia a conoscenza della piazzola di sosta/transito dell'aeromobile;
- in caso di aeromobili non dotati di propria scala, assicurarsi che le scale semoventi siano posizionate in condizioni di sicurezza per consentire la discesa dei passeggeri;
- sovrintendere a tutte le varie fasi in corso di svolgimento, dalla discesa dei passeggeri dall'aeromobile fino alla loro salita a bordo del bus, in modo da garantire che tutto avvenga in condizioni di sicurezza;
- garantire il corretto afflusso a bordo del bus, rispettandone il limite di capienza;
- assicurare il rispetto e controllare l'applicazione di eventuali misure di contenimento richieste dagli enti preposti (uso di dispositivi sanitari, distanza di sicurezza), in caso di pandemia e/o di particolari condizioni sanitarie;
- trasportare i passeggeri fino all'aerostazione secondo le regole di circolazione previste dalle procedure vigenti (Air Driving Certificate, etc...) sull'apron.

#### 2.4.2 GESTIONE SBARCO PRM

Per questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SAP-03 Ed. 02 "GESTIONE PRM"

Per "passeggero a ridotta mobilità" (PRM) si intende ogni persona la cui mobilità, nell'uso dei trasporti, è ridotta a causa di una qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea) o mentale, o a causa dell'età, o ad una malattia o a qualsiasi altra causa di inabilità che richieda un'attenzione speciale e l'adattamento ai suoi bisogni dei servizi resi, disponibili a tutti i passeggeri.

<sup>1</sup> Per quanto fattibile e compatibilmente a tutte le attività operative programmate, il personale di rampa terrà conto di utilizzare:

- dallo stand 304 al 307 per sbarco arrivi Schengen
- dallo stand 308 al 309 per sbarco arrivi extra-Schengen

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 56 di 101

Secondo classificazione IATA, a tale definizione appartengono le seguenti categorie:

<b>STCR</b>	STRETCHER: passeggeri che possono essere trasportati solo su una barella durante il volo
<b>WCHR</b>	WHEELCHAIR-RAMP: passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze ma che possono salire/scendere le scale dell'aeromobile e camminare in cabina e per i quali, inoltre, è previsto l'aiuto di una sedia a rotelle o altri ausili alla deambulazione
<b>WCHS</b>	WHEELCHAIR-STEPS: passeggeri che non possono autonomamente percorrere lunghe distanze e/o non possono salire/scendere le scale dell'aeromobile ma sono autonomi a bordo dell'aeromobile e per i quali, inoltre, è previsto l'aiuto di una sedia a rotelle o altri ausili alla deambulazione
<b>WCHC</b>	WHEELCHAIR-CABIN: passeggeri completamente immobili, che non sono autosufficienti a bordo dell'aeromobile e necessitano di assistenza totale
<b>BLND</b>	BLIND: passeggeri ipo e/o completamente non vedenti
<b>DEAF</b>	DEAF: passeggeri affetti da ipoacusia e/o sordomutismo
<b>DPNA</b>	passeggeri con disabilità intellettive o di sviluppo
<b>MEAF</b>	passeggeri con mobilità ridotta a causa di patologia in corso, in possesso di autorizzazione medica al viaggio
<b>WCHP</b>	passeggeri con disabilità agli arti inferiori, in grado di prendersi cura di sé, ma che necessitano di assistenza per l'imbarco e lo sbarco e che possono muoversi a bordo degli AA/MM solo con l'aiuto di una sedia a rotelle
<b>MAAS</b>	MEET AND ASSIST: tutti gli altri passeggeri che necessitano di una particolare assistenza.

Spetta al gestore aeroportuale, in base al Reg. (CE) n. 1107/2006, garantire la prestazione dell'assistenza, senza oneri aggiuntivi, alle persone con disabilità e alle persone con mobilità ridotta.

Il gestore, quindi, in accordo all'informativa ricevuta dai vettori, agenti e/o operatori turistici così come previsto dal Regolamento CE 1107/2006, predispone risorse umane e mezzi necessari (anche ricorrendo a soggetti terzi e/o volontari) per garantire l'assistenza ai PRM nei modi e nei tempi previsti, compiendo ogni ragionevole sforzo per garantire i previsti requisiti di qualità. Nel caso di mancata, erronea o tardiva notifica, il Gestore, pur garantendo ogni possibile sforzo affinché sia assicurata l'assistenza necessaria, non è responsabile di probabili disservizi o di eventuali ritardi causati ai passeggeri stessi o ai voli.

Airgest assicura l'assistenza durante tutte le fasi di sbarco dall'A/M (è previsto l'ausilio del mezzo *ambulift* o l'uso dell'*aviramp* per quei passeggeri che necessitano di sedia a rotelle), garantendo l'accompagnamento ai controlli doganali e all'immigrazione (qualora necessari), al ritiro dei propri bagagli al nastro bagaglio, agli uffici L&F (in caso di bagaglio smarrito e/o danneggiato), all'accompagnamento fino ai servizi igienici ed, ancora, fino ai punti di raccolta designati dall'aeroporto.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 57 di 101

### 2.4.3 BAGAGLI IN ARRIVO

L'handler deve individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto e lo sbarco dei bagagli tenendo in considerazione:

- tipo di aeromobile
- totale bagagli in arrivo ed eventuali prosecuzioni (transito)
- distribuzione del carico inerte (numero di stive, numero contenitori pallettizzati, ecc.)
- carichi particolari (AVIH, WAM, ecc.).

E, inoltre, deve assicurare:

- idoneo numero di carrelli, sulla base delle informazioni acquisite, al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna come previsto dalla Carta dei Servizi;
- la predisposizione, quando occorre, di carrelli muniti delle idonee protezioni contro gli agenti atmosferici;
- che il personale addetto al trasporto dei bagagli aeromobile-aerostazione, rispetti le norme di circolazione dei mezzi sul piazzale di sosta aa/mm ponendo particolare attenzione, soprattutto, nell'attraversamento del passaggio pedonale utilizzato dai passeggeri durante le fasi di imbarco/sbarco;
- che i bagagli vengano scaricati sul carosello corretto e in corrispondenza dei nastri dedicati.

A fronte di particolari problemi tecnici e/o operativi, per ottimizzare il servizio reso al passeggero, un nastro di riconsegna bagagli potrà essere assegnato a più voli contemporaneamente e, in tal caso, lo scarico dei bagagli sui nastri avverrà secondo la sequenza di arrivo dei carrelli.

### 2.4.4 BAGAGLI NON RITIRATI – BAGAGLI SOGGETTI A RESTRIZIONI SANITARIE/DOGANALI.

È cura del gestore/handler provvedere alla rimozione, dai nastri, di eventuali bagagli non ritirati dai passeggeri e alla successiva consegna all'ufficio L&F.

Il passeggero uscito dalla sala arrivi che reclama nell'immediato o dopo tempo il proprio bagaglio, ovvero che viene avvertito dal personale di scalo del ritrovamento dello stesso, dovrà recarsi al varco staff o presso altra postazione di security in cui vi sia il presidio della GPG per effettuare i controlli di sicurezza; l'addetto di scalo controllerà la carta d'imbarco ed il tag bag e quindi lo scorterà presso la sala arrivi, dove il passeggero potrà ritirare il bagaglio su supervisione della Guardia di Finanza. In egual modo tale procedura si applicherà qualora il bagaglio incustodito, una volta rinvenuto, controllato (rif. procedura oggetti e bagagli incustoditi) e depositato presso l'ufficio Lost & Found verrà ritirato dal proprietario.

Nei casi di voli in partenza cancellati, i passeggeri che non sono già presenti in area partenza potranno recuperare i bagagli in area sterile solo dopo aver effettuato lo screening presso le postazioni di controllo di security e dovranno essere scortati da un addetto di scalo presso l'area arrivi attraverso una delle torri gates.

I passeggeri in arrivo da voli Schengen in transito diretto o da voli dirottati in arrivo in attesa di riprogrammazione, dopo lo sbarco verranno accompagnati da un addetto di scalo, utilizzando una torre-gate, al primo piano del Terminal – area imbarchi dove sosterranno in attesa di nuove informazioni; i bagagli resteranno all'interno dell'aeromobile o verranno trasferiti al BHS.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 58 di 101

Per i voli extra Schengen in transito o dirottati in arrivo, i passeggeri dovranno essere accompagnati agli arrivi internazionali per effettuare i controlli di frontiera e ritirare successivamente il proprio bagaglio al nastro arrivi internazionali.

Nel caso di un volo extra Schengen in partenza che venga per qualunque motivo ritardato, i passeggeri che abbiano già effettuato i controlli di frontiera e l'imbarco, saranno riaccompagnati da un addetto di scalo al primo piano area partenze internazionali; i bagagli da stiva resteranno o all'interno dell'aeromobile ovvero al BHS. In caso di successiva cancellazione del volo, si applicherà la procedura descritta al punto precedente, con transito dei pax agli arrivi internazionali.

Nel caso di bagagli "rush", da riavviare verso altra destinazione, Airgest deve occuparsi dell'etichettatura e del ri-avviamento degli stessi, nel rispetto delle norme vigenti e dei manuali dei vettori di riferimento (in particolare i bagagli devono essere sottoposti ai controlli di sicurezza).

I bagagli abbandonati che presentino problemi di carattere igienico sanitario (ad esempio putrefazione di materiale organico con percolazione, cattivo odore, presenza di insetti ed altro), saranno smaltiti mediante distruzione. L'operatore dell'Handler che ha preso in carico il bagaglio è tenuto a rilevare lo stato di degrado durante il deposito all'interno del magazzino e a darne tempestiva comunicazione all'USMAF, alla Dogana e alla Guardia di Finanza, redigendo apposito verbale.

Gli enti competenti effettueranno il sopralluogo e l'ispezione al bagaglio congiuntamente con l'operatore e, se necessario, congiuntamente con lo stesso disporranno le procedure di distruzione e relative modalità (rif. P-SAP-04).

#### **2.4.5 RICONSEGNA ARMI**

Alla ricezione della messaggistica o segnalazione della presenza di armi e/o munizioni a bordo di un aeromobile in arrivo, il gestore (RIT e/o addetto COS) deve:

- avvisare immediatamente la Polaria e l'impresa di sicurezza incaricata del ritiro sottobordo delle armi, specificando il numero del volo, la provenienza e l'orario previsto di arrivo;
- informare il ramp agent che svolge assistenza ai passeggeri in arrivo;
- poco prima dell'atterraggio del volo avvisare di nuovo Polaria e l'impresa di sicurezza confermando ora prevista e stand di arrivo.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-11 "SCORTA ARMI AL SEGUITO DEL PASSEGGERO"

#### **2.4.6 RICONSEGNA BAGAGLI FUORI SAGOMA**

La riconsegna dei bagagli fuori-sagoma è effettuata dal personale Handling di Airgest.

Non essendo presente presso lo scalo civile un nastro dedicato di riconsegna bagagli fuori sagoma, il personale Airgest dovrà consegnarlo direttamente al proprietario, presso la sala arrivi in uso. Fino al momento della presa in consegna da parte del proprietario, l'handling resterà responsabile, a tutti gli effetti, dei bagagli fuori-sagoma.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 59 di 101

#### 2.4.7 RICONSEGNA CONTENITORI ANIMALI

I contenitori di animali dimensioni normali dovranno essere portati dal personale handling di Airgest direttamente al proprietario presso la sala arrivi in uso.

I contenitori di dimensioni fuori-sagoma seguono le procedure di cui al precedente punto.

Fino al momento della presa in consegna da parte del proprietario, gli animali restano in custodia al handling.

#### 2.4.8 OGGETTI RINVENUTI

Tutti gli operatori hanno l'obbligo di segnalare alla Sala Operativa dell'Ufficio della Polizia di frontiera la presenza di oggetti e bagagli lasciati incustoditi o abbandonati nella struttura aeroportuale e sono gestiti secondo le modalità sotto riportate:

● RINVENIMENTO IN AIRSIDE ●	● RINVENIMENTO IN LANDSIDE ●
Sia gli oggetti rinvenuti a bordo, riconducibili direttamente o indirettamente ad un vettore, che i bagagli privi di etichetta identificatrice del vettore ( <i>tagless</i> ), rinvenuti all'interno della zona sterile aeroportuale, in particolare a seguito delle operazioni di partenza (smistamento) o di arrivo (scarico dall'aeromobile o sul nastro riconsegna bagagli), vengono presi in consegna e gestiti dall'ufficio Lost & Found Airgest.	Per i bagagli privi di etichetta identificatrice del vettore ( <i>tagless</i> ) e per altri involucri in generale, rinvenuti in <i>landside</i> e comunque non riconducibili direttamente ad un vettore, è necessario, ancor prima di rimuoverli o spostarli, sottoporli al controllo di sicurezza da parte della Polizia e, solo a seguito del loro benessere, possono essere trasferiti al varco staff o altro varco dotato di apparecchiatura RX per effettuare il controllo radiogeno per poi consegnarli, definitivamente, all'addetto Lost & Found per il completamento della pratica.

TIPOLOGIA DI BAGAGLIO/OGGETTO RINVENUTO	AREA DI RITROVAMENTO	DA CONSEGNARE A
BAGAGLI CON/SENZA ETICHETTA	AREA AIR SIDE	UFFICIO L&F GESTORE <sup>2</sup>
BAGAGLI	AREA LAND SIDE	PERSONALE SECURITY, DOPO NULLAOSTA DELLA POLIZIA, PER IL

<sup>2</sup> L'ufficio Lost & Found, situato presso gli arrivi nazionali e gestito da Airgest, viene utilizzato come magazzino sia di bagagli smarriti che di oggetti rinvenuti. Al suo interno è allocato un armadio blindato per la custodia e conservazione degli oggetti di valore.

Airgest, nell'assicurare che gli oggetti e i bagagli rinvenuti siano trattati sulla base della normativa vigente in materia, rende noto che:

- ✓ tutti gli oggetti non rivendicati o reclamati oltre un anno dalla data del rinvenimento sono a disposizione dei rispettivi ritrovatori che potranno ritirarli nei successivi 60 (sessanta) giorni;
- ✓ allo scadere infruttuoso di suddetto termine, tutti gli oggetti non ritirati saranno di proprietà dell'Airgest che, a discrezionalità del management aziendale, potrà cederli mediante asta pubblica, procedura negoziata, ovvero essere eliminati qualora inservibili e/o privi di valore, oppure essere acquisiti come beni strumentali dalla stessa Airgest, ed infine essere ceduti per finalità di assistenza e beneficenza (secondo quanto previsto da L. 401 del 18.05.1967, G.U. n°150 del 17.06.1967, D.M. del 1° Agosto 196 e D.M. de 7 Settembre 1967);
- ✓ il passeggero che desidera informazioni su un bagaglio o oggetto rinvenuto può contattare Airgest, telefonando allo **0923.610111** o inviando mail a [info@airgest.it](mailto:info@airgest.it).

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 60 di 101

TIPOLOGIA DI BAGAGLIO/OGGETTO RINVENUTO	AREA DI RITROVAMENTO	DA CONSEGNARE A
		CONTROLLO RADIOGENO E SUCCESSIVA COLLOCAZIONE PRESSO IL DEPOSITO BAGAGLI AIRGEST
OGGETTI O ALTRI EFFETTI PERSONALI	TUTTE	UFFICIO L&F GESTORE
DOCUMENTI PERSONALI E VALORI	TUTTE	POLIZIA DI FRONTIERA (ufficio aeroportuale)

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SAP-04 "LOST & FOUND/OGGETTI RINVENUTI"

#### 2.4.9 DEPOSITO BAGAGLI

Il servizio preposto è svolto presso l'ufficio Biglietteria, al piano terra (area partenze) dell'aerostazione ed è fruibile tutti i giorni, negli stessi orari di apertura terminal. È un servizio a pagamento a gestione centralizzata Airgest.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-19 "DEPOSITO BAGAGLI"

#### 2.4.10 CARRELLI PORTABAGAGLI A DISPOSIZIONE DEI PASSEGGERI

Airgest mette a disposizione degli utenti (passeggeri e/o loro accompagnatori) i carrelli portabagagli che sono collocati presso:

- area partenze (esternamente all'aerostazione) sotto la pensilina adiacente la porta scorrevole;
- area arrivi (in airside), in ciascuna sala, in prossimità dei nastri riconsegna bagagli.

Il recupero e il reintegro dei carrelli nei suddetti punti raccolta sono garantiti dal personale del gestore stesso.

#### 2.4.11 GESTIONE IMBARCO PASSEGGERI E BAGAGLI

L'intero processo di "gestione imbarco" è finalizzato all'assistenza totale del passeggero dal momento della sua presentazione in aeroporto sino alla salita a bordo dell'aeromobile.

Nello specifico, l'assistenza passeggeri comprende:

- ✓ l'emissione dei biglietti e/o di servizi correlati (eccedenza bagagli, trasporti speciali);
- ✓ il controllo e la verifica dei titoli di viaggio (biglietti, carte d'imbarco, documenti, visti, etc...);
- ✓ la registrazione dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino al sistema di smistamento, per lo stivaggio finale;
- ✓ i controlli di sicurezza;
- ✓ l'utilizzo delle sale d'imbarco e di tutte le infrastrutture aeroportuali fino all'imbarco sull'aeromobile.

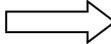
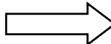
	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 61 di 101

*a) Imbarco passeggeri a piedi*

Durante le operazioni di imbarco, l'handler deve:

- assicurarsi che le scale semoventi siano posizionate in condizioni di sicurezza per consentire l'imbarco, per quegli aeromobili che non sono dotati delle proprie;
- coordinare con l'equipaggio ogni fase dell'imbarco (assistenze, imbarchi prioritari, etc...) al fine di garantire un flusso ordinato;
- garantire la presenza di operatori che assicurino l'ordinato movimento dei passeggeri dall'uscita del gate e/o degli ascensori fino alla scala d'imbarco, controllando costantemente che rimangano all'interno dei percorsi pedonali dedicati ed evitando che si soffermino sul piazzale o transitino sotto le ali dell'aeromobile;
- rimuovere, prima della messa in moto dell'aeromobile, i coni e/o le altre barriere mobili collocate.

Per la configurazione del layout del piazzale di sosta aeromobili e per l'ubicazione della strada di servizio, posta tra l'aerostazione e gli stand aeromobili, le operazioni di imbarco passeggeri vengono, di norma, effettuate secondo la vigente procedura del gestore "PO-TERM" che prevede:

- ❑ per le piazzole di sosta dalla 301 alla 304  MEDIANTE AUTOBUS INTERPISTA
- ❑ per le piazzole di sosta dalla 305 alla 309  A PIEDI

Tuttavia, a fronte di richieste eccezionali (in caso di esigenze occasionali infrastrutturali o dei vettori) può essere ammesso, sulle piazzole di sosta dalla 301 alla 304, l'imbarco dei passeggeri anche senza l'ausilio di tali mezzi: in questo scalo, l'handler richiede ai PH Movimento e Terminal (o loro Deputy) di andare in deroga all'applicazione della citata procedura standard.

Va da sé che scopo della procedura di riferimento è quello di descrivere le azioni che l'handler e Gestore devono attivare per permettere la gestione sicura ed ordinata dell'attività di sbarco/imbarco a piedi dei passeggeri.

Le inosservanze alle disposizioni da parte dei soggetti coinvolti (Vettore/Handler e Gestore) sono soggette a sanzioni.

Relativamente alle attività non espressamente indicate nella suddetta procedura, verrà fatto riferimento a quanto previsto dalle regolamentazioni aeroportuali (Manuale di Aeroporto; Manuale delle Operazioni di Handling; ODS pre-imbarco passeggeri) e altre norme vigenti.

*b) Percorso passeggeri dedicato*

I percorsi pedonali, utilizzati per le operazioni di imbarco senza l'ausilio di mezzi interpista, sono evidenziati, sul piazzale, sino ai punti di attraversamento della strada di servizio, solo con apposita segnaletica orizzontale.

Nello specifico, e per quanto compatibilmente fattibile con tutte le attività operative programmate, il personale addetto agli imbarchi terrà conto di utilizzare:

- gate 1/2/3 per imbarco su aeromobili posizionati agli stand 308 e 309
- gate 2/3/4 per imbarco su aeromobili posizionati allo stand 307

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 62 di 101

- gate 3/4/5 per imbarco su aeromobili posizionati allo stand 306
- gate 4/5/6 per imbarco su aeromobili posizionati allo stand 305
- gate 6/7/8 per imbarco (voli extra Schengen o extra UE) su aeromobili posizionati allo stand 304.
- gate 9 per imbarco su aeromobili posizione su qualunque stand.

*c) Imbarco passeggeri con bus*

L'handler dovrà individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto e l'imbarco passeggeri prendendo in considerazione:

- totale passeggeri in partenza,
- assistenze particolari (WCH, ecc.),
- tipo aeromobile

Al fine di garantire la minimizzazione dei tempi di attesa e di trasporto, inoltre, dovrà:

- controllare l'andamento delle varie attività in corso al fine di ottimizzare l'utilizzo dei bus e degli autisti per l'effettuazione del servizio;
- posizionare il bus interpista in corrispondenza delle porte del gate di imbarco, secondo quanto previsto dalle norme di sicurezza;
- assicurare che l'autista del bus interpista, addetto al trasporto dei passeggeri, sia a conoscenza della piazzola di sosta/transito dell'aeromobile in partenza;
- garantire il corretto afflusso a bordo del bus, rispettandone il limite di capienza;
- assicurare il rispetto e controllare l'applicazione di eventuali misure di contenimento richieste dagli enti preposti (uso di dispositivi sanitari, distanza di sicurezza), in caso di pandemia e/o di particolari condizioni sanitarie;
- trasportare i passeggeri fino all'aeromobile secondo le regole di circolazione dei mezzi sull'apron, previste dalle procedure vigenti (Air Driving Certificate, etc...);
- assicurarsi che le scale semoventi siano posizionate in condizioni di sicurezza per consentire l'imbarco dei passeggeri, per aeromobili non dotati di propria scala di imbarco;
- sovrintendere alla salita a bordo dell'aeromobile dei passeggeri evitando che si soffermino in piazzola o transitino sotto le ali dell'aeromobile.

#### **2.4.12 GESTIONE IMBARCO PRM**

Il gestore è responsabile dell'adeguatezza dell'infrastruttura aeroportuale, della disponibilità di sedie a rotelle per passeggeri disabili, della segnaletica a supporto della circolazione di passeggeri disabili e del servizio di assistenza dal punto di arrivo in aeroporto, a ciò designato, fino al posto a sedere a bordo degli aeromobili e viceversa.

Il punto di accoglienza dedicato è stato identificato con la "SALA AMICA", posta al piano terra dell'aerostazione. Airgest, su richiesta diretta dell'utente, tramite presentazione all'info desk o tramite richiesta presentata agli addetti della sala amica, interviene col proprio personale per fornire il servizio previsto (assistenza durante le operazioni di acquisto biglietto, accettazione, accompagnamento ai servizi igienici, accompagnamento attraverso i varchi di sicurezza e controllo documenti, imbarco sul volo tramite eventuale utilizzo di mezzi elevatori).

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 63 di 101

Il passeggero PRM comunica il suo arrivo in aeroporto tramite i “punti di contatto” dedicati e dislocati sia all’interno (Biglietteria, Ufficio SAP, SALA AMICA<sup>(\*)</sup>) che all’esterno del Terminal (punto richiesta assistenza attraverso citofono dedicato, installato sul marciapiede esterno in prossimità della porta scorrevole “PARTENZE”, AREA BUS, STALLI DISABILI).

Il passeggero PRM che giunge con i mezzi pubblici autobus potrà notificare il proprio arrivo attraverso il punto di contatto dedicato, allocato nell’area destinata alla sosta degli autobus.

Il passeggero che giunge, invece, con il proprio mezzo potrà notificare il proprio arrivo attraverso il punto di contatto dedicato, allocato negli stalli disabili.

<sup>(\*)</sup> La SALA AMICA è un locale sito al piano terra dell’aerostazione, dedicato all’accoglienza e stazionamento temporaneo dei PRM che vi possono accedere previa informativa da parte del Vettore/Prestatore/Autoprodotto al personale preposto del gestore (RIT, squadra PRM) e negli orari previsti del servizio di apertura della sala. Inoltre, può essere utilizzata anche per la sosta di UM, ma sempre sotto la responsabilità e la costante presenza del personale del gestore/handler preposto.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SAP-03. “GESTIONE PRM”
- OdS-P n°02/2022
- REGOLAMENTO DI SCALO, Cap. 2.4.2

### 2.4.13 ACCETTAZIONE E IMBARCO BAGAGLI DA STIVA

L’accettazione dei bagagli da stiva avviene ai banchi ck-in dove ogni postazione è dotata di rulliera esterna e nastro collettore, tramite i quali viene garantito il trasferimento automatizzato dei bagagli al retrostante locale di smistamento bagagli/edificio BHS.

Da qui, tramite il preposto personale del gestore che coordina l’utilizzo dei carrelli/contenitori (su cui vengono caricati i bagagli, per specifica destinazione del volo), si procede con la movimentazione e lo stivaggio finale dei bagagli a bordo di ogni aeromobile.

È responsabilità dell’*handler* individuare idonei mezzi ed adeguate risorse per il trasporto, la movimentazione e lo stivaggio dei bagagli, prendendo in considerazione:

- tipo e configurazione dell’aeromobile
- totale bagagli in partenza ed eventuali prosecuzioni (transito)
- distribuzione del carico inerte (numero di stive, numero contenitori pallettizzati, ecc.)
- carichi particolari (AVIH, WAM, ecc.)

Inoltre, l’*handler* deve assicurare:

- l’impiego di un sufficiente numero di carrelli, sulla base delle informazioni acquisite, al fine di garantire, anche e soprattutto nei momenti di picco operativo, il rispetto dei tempi di transito dell’aeromobile;
- la predisposizione di carrelli costantemente tenuti in efficienza e con caratteristiche tali da consentire il trasporto in sicurezza (evitando cadute e/o perdite dei colli) e muniti delle protezioni contro gli agenti atmosferici, quando necessario;
- che il personale addetto al trasporto dei bagagli rispetti le norme di circolazione dei mezzi sul piazzale di sosta aa/mm;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 64 di 101

- la verifica della congruenza tra il numero delle etichette presenti sul modulo di riconciliazione e il numero totale dei bagagli da caricare e, in caso di discordanza, l'individuazione dell'anomalia per procedere all'esatta corrispondenza di tutti i dati rilevabili;
- che il carico avvenga secondo le istruzioni riportate sulla loading instruction (ivi compresa l'eventuale differente disposizione del carico, a seguito dell'insorgere di condizioni operative non precedentemente previste) e utilizzando l'attrezzatura idonea;
- che nessun bagaglio in partenza resti sottobordo al termine delle operazioni;
- che, all'interno del BHS, sia fatto divieto di ricovero di mezzi e/o attrezzature;
- che tutto il personale del gestore che si occupa della gestione dell'imbarco bagagli, deve applicare la procedura di "riconcilio bagagli".

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- ISTRUZIONE OPERATIVA DEL GESTORE I-SEC-02A "RICONCILIO BAGAGLI"

#### **2.4.14 EMISSIONE BIGLIETTERIA AEREA**

Il servizio, che è parte integrante dei servizi aeroportuali forniti dal gestore, viene, di norma, assicurato 2 (due) ore prima del primo volo in partenza e mezz'ora dopo l'ultimo volo in arrivo. Chiaramente, tale orario può subire variazioni in funzione dell'attività operativa dei vettori aerei e l'eventuale estensione del servizio biglietteria (voli cancellati, in ritardo, dirottati o altra esigenza operativa), oltre il normale orario di apertura, deve essere richiesta dal Prestatore / Vettore / Autoproduttore, almeno 60 minuti prima dell'orario di chiusura, al RIT (Responsabile In Turno) del gestore.

Ogni vettore che intenda avvalersi del servizio di emissione biglietteria aerea gestito da Airgest, deve inoltrare formale richiesta al fine di perfezionare apposito contratto.

Il servizio Biglietteria comprende:

- emissione biglietti ex novo;
- prenotazioni e informazioni su tariffe;
- riemissione biglietti su base volontaria, con eventuale incasso di penale;
- riemissione biglietti su base involontaria a seguito di irregolarità operative (cancellazioni, ritardi, overbooking, ecc.): in questo caso l'ufficio biglietteria Airgest provvederà unicamente ad emettere i documenti, mentre la dovuta assistenza ai passeggeri verrà fornita dal Prestatore Autoproduttore/Vettore;
- emissione e gestione documenti MPD (Multi Purpose Document);
- incasso eccedenze bagaglio sia per vettori di linea che per compagnie low cost;
- rimborso di biglietti emessi da Airgest, nel rispetto delle regole tariffarie stabilite dal vettore.

Le forme di pagamento accettate da Airgest per i servizi di biglietteria (con le limitazioni previste dai singoli vettori) sono contanti, bancomat e carte di credito (quest'ultime, così come previsto dalle procedure degli istituti di credito, devono essere esibite e debitamente firmate dal titolare).

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 65 di 101

Presso l'ufficio biglietteria, inoltre, è disponibile il servizio cassa che il gestore ha predisposto per:

- incasso note handling con pagamento in contanti per conto degli handlers che ne fanno richiesta;
- incasso diritti e servizi aeroportuali;
- emissione ed incasso tkt e abbonamenti parcheggio auto;
- emissione ed incasso titoli abilitativi all'accesso in aeroporto (TIA, TIV, lasciapassare auto, ADC).

## 2.5 CONTROLLI DI SICUREZZA

Il servizio di security aeroportuale - svolto da società affidataria - si avvale di personale che, in ottemperanza all'applicazione dei controlli obbligatori previsti e disciplinati da regolamenti comunitari e dalle normative nazionali, garantisce l'applicazione e l'attuazione di tutte le norme a protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che possano mettere in pericolo la sicurezza stessa.

Nello specifico, il suddetto personale viene impiegato per il controllo passeggeri, bagagli a mano, bagagli da stiva, merci e di eventuali ulteriori servizi di sicurezza ricadenti negli artt. 2 e 3 del D.M. 85/99, nonché di ogni altro controllo o attività disposto dalle autorità aeroportuali per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di Polizia. Per l'espletamento di tali attività di controllo, il personale security utilizza specifiche attrezzature (portale magnetico, apparato radiogeno, dispositivo manuale per la rilevazione dei metalli, rilevatore di esplosivi, analizzatore di liquidi), di proprietà del gestore ed installate presso ogni varco di controllo.

Altresì, su tutto il sedime aeroportuale di competenza del gestore e all'interno del terminal viene effettuata attività di pattugliamento e sorveglianza da parte di personale Airgest ed a necessità anche da personale della ditta affidataria dei servizi security che, in possesso di decreto GPG, controlla l'area assegnata con frequenza e modalità stabilite da apposite procedure e verificando che non vi siano situazioni anomale.

In alcune aree vengono garantiti presidi con presenza fisica di GPG, altresì presso il varco carraio è istituita la control room del gestore, le cui immagini sono duplicate presso la Sala Operativa della Polizia di Stato, al solo fine di verificare l'esistenza delle condizioni di sicurezza. Il personale impiegato in attività di presidio, infatti, assicura che il sedime aeroportuale sia costantemente vigilato in modo da evitare l'intromissione di persone non autorizzate e/o di oggetti non consentiti. Qualora durante l'attività di sorveglianza e pattugliamento e/o presidio si presentassero situazioni anomale si darà immediata segnalazione alle autorità competenti. L'erogazione del servizio di pattugliamento e/o presidio è svolta in modo da rispettare gli standard di servizio e sicurezza definiti ed in modo tale da garantire, comunque, l'operatività dello scalo.

### 2.5.1 CONTROLLO DEL PASSEGGERO E BAGAGLIO A MANO

Una volta completata la fase di accettazione e/o essendo già in possesso di *web ck-in*, il passeggero, seguendo la segnaletica presente in aeroporto che indica le sale/gates d'imbarco, raggiunge la zona partenze attraversando le postazioni di controllo, dove il personale security si occupa di:

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 66 di 101

- comunicare al passeggero di rispettare particolari restrizioni e/o disposizioni temporanee richieste dagli Enti di competenza (utilizzo di dispositivi di sicurezza, misurazione di temperatura, etc...)
- validare, tramite lettore *barcode*, il titolo di viaggio esibito da ogni singolo passeggero;
- informare il passeggero ad attenersi a quanto disposto per l'effettuazione dei controlli (liberarsi di tutti gli oggetti metallici o contenenti metallo trasportati addosso, togliere giacca e/o soprabito o similare capo d'abbigliamento, estrarre dal bagaglio a mano sia il sacchetto trasparente contenente i liquidi sia il computer portatile e/o qualsiasi altro dispositivo elettrici/elettronici di grandi dimensioni) invitando ad utilizzare gli appositi contenitori per riporre tutti gli effetti personali;
- indirizzare il passeggero verso il portale *Metal Detector*.

È diritto del passeggero richiedere al personale security modalità alternative di controllo diversificato circa eventuali oggetti che lo stesso passeggero non desidera mostrare in pubblico (per motivi personali, religiosi, culturali, ecc.) e circa eventuali patologie documentabili: in questo caso, i controlli saranno effettuati in apposita area riservata.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-01 "CONTROLLO DEI PAX E BAGAGLI A MANO"
- ISTRUZIONE OPERATIVA DEL GESTORE I-SEC-01A "VALIDAZIONE TITOLI DI VIAGGIO"

### 2.5.2 CONTROLLO DEL BAGAGLIO DA STIVA

Il bagaglio da stiva viene controllato nella sua totalità attraverso apparato X-ray multivista, disposto in linea, installato presso il BHS che si trova nella parte critica dell'area sterile dell'aeroporto.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-02 "CONTROLLO DEL BAGAGLIO DA STIVA"
- ISTRUZIONE OPERATIVA DEL GESTORE I-SEC-02A "Riconcilio bagagli"

### 2.5.3 ACCETTAZIONE E CONTROLLO BAGAGLI FUORI MISURA

I bagagli ingombranti in partenza vengono etichettati ai banchi ck-in e successivamente indirizzati presso il varco di servizio, posto al piano terra dell'aerostazione, dove è installata attrezzatura per il controllo.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-05 "CONTROLLO BAGAGLI NON CONFORMI"

### 2.5.4 RICONCILIO BAGAGLI

È obbligo dell'*handler* garantire l'applicazione della procedura di riconcilio bagagli al fine di assicurare congruità tra i dati caricati a sistema ed il numero effettivo dei bagagli da stiva che, pervenuti al BHS attraverso i nastri collegati ai banchi ck-in, devono essere successivamente caricati a bordo dello specifico volo di riferimento.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 67 di 101

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- ISTRUZIONE OPERATIVA DEL GESTORE I-SEC-02A “RICONCILIO BAGAGLI”

### 2.5.5 CONTROLLO MERCI

Le modalità di controllo della merce in partenza, qualora la stessa non provenga da agente regolamentato o mittente conosciuto, vengono integrate tramite l'effettuazione di controlli con apparecchiature a raggi X o altri controlli in base alla natura della merce, da effettuarsi prima della messa a bordo.

Parimenti, ma con una percentuale a campione, vengono controllati anche i colli di merce provenienti da agente regolamentato o mittente conosciuto.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-10 (PARTE A) “APPROVVIGIONAMENTO MERCI DA E PER AREA COMMERCIALE”
- PROCEDURA DEL GESTORE P-SEC-16 “GESTIONE E CONTROLLO DELLE FORNITURE PER L’AEROPORTO”

## 2.6 RIPROTEZIONE PASSEGGERI VIA SUPERFICIE

### 2.6.1 VOLO PROVENIENTE DA ALTRO SCALO DIROTTATO A TRAPANI

La procedura si applica in caso di dirottamento/diversione di voli sull’aeroporto di Trapani o in caso di specifica richiesta da parte del vettore con conseguente trasferimento dei passeggeri via superficie.

Airgest provvede all’aggiornamento dell’informativa di scalo e alla gestione delle infrastrutture direttamente interessate (nastri riconsegna, ecc.).

#### *Riavviamento via superficie dei passeggeri in arrivo:*

Il gestore, tramite il personale addetto di scalo in turno, provvede a:

- effettuare gli annunci in cui vengono menzionati il numero di volo originario, la destinazione finale e l’area di raduno per il trasferimento dei passeggeri via superficie;
- radunare i passeggeri del volo dirottato presso l’area designata (area banchi ck-in e/o area antistante uffici S.A.) per le dovute informazioni di imbarco sui bus;
- informare, mettendo in copia TPSAGXH attraverso e-mail / telex della partenza degli autobus per lo scalo di destinazione, avendo cura di fornire i seguenti dati:
  - targa pullman
  - n° cellulare autista
  - total pax on board
  - orario di partenza
  - eventuale presenza di assistenze particolari.

#### *Assistenza a passeggeri in partenza provenienti da altro scalo via superficie*

Airgest, una volta ricevuto dal Vettore il previsto orario di partenza (ETD) del volo e le comunicazioni operative, tramite e-mail/telex dallo scalo di provenienza dei passeggeri, provvede a:

- inserire volo sul DCS di scalo;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 68 di 101

- assegnare il banco check-in per l'invio dei bagagli, qualora richiesto e il relativo gate d'imbarco.

## 2.7 TRASPORTO MERCI E POSTA

Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile e tali controlli sono finalizzati al ritrovamento di articoli proibiti all'interno delle spedizioni. Nel dettaglio, i dispositivi incendiari ed esplosivi che non vengono trasportati con modalità conformi alle vigenti norme di sicurezza, sono considerati articoli proibiti, nelle spedizioni di merci e posta.

Le spedizioni di merci e posta possono essere esentate dai controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile, nei casi in cui:

- la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un Agente regolamentato e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco;

oppure

- la spedizione sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza da parte di un Mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco;

oppure

- la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un mittente responsabile, sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco e non sia trasportata da un aeromobile per il trasporto di passeggeri;

oppure

- la spedizione è dispensata dallo screening ed è stata protetta da interferenze illecite, dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta aerea, fino all'effettuazione del carico.

Sullo scalo di Trapani, al momento, non vi è attività continuativa di trasporto di merce e posta. Non sono attualmente previste attività di spedizione di merci e/o di posta e nel caso si verifichi la necessità le attività di controllo di sicurezza verranno svolte presso il varco carraio, dove saranno presenti, per i controlli istituzionali la Guardia di Finanza, nonché il personale dell'impresa di sicurezza.

La posta di compagnia (Comail) ed il materiale del vettore aereo (Comat) destinati ad essere imbarcati vengono sottoposti ai controlli di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

Il materiale del vettore che viene utilizzato per elaborare dati relativi ai passeggeri ed al bagaglio e che potrebbe essere utilizzato per compromettere la sicurezza dell'aviazione è tenuto sotto sorveglianza a cura del vettore o di chi per esso operante (es. *handler*) al fine di impedirne l'accesso non autorizzato.

Il materiale di scarto delle operazioni di gestione passeggeri e bagagli (es. carte di imbarco e/o etichette bagagli annullate, vuote o errate), che potrebbe essere utilizzato per facilitare l'accesso non autorizzato di persone o potrebbe permettere di spostare il bagaglio nell'area sterile o a bordo

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 69 di 101

dell'aeromobile, viene distrutto o disattivato, ovvero, adeguatamente custodito; tale attività è assicurata del vettore/handler ed è monitorata dall'autorità competente e dalle Forze dell'Ordine.

## 2.8 ASSEGNAZIONE SPAZI OPERATIVI DI SOSTA IN AIRSIDE

Le aree e gli stalli sono assegnati da Airgest, sulla base delle esigenze operative esistenti e/o rappresentate. Pertanto, previa comunicazione alla DA, l'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni ai singoli prestatori potrà essere variata da Airgest in qualsiasi momento e, in particolare, ogni qualvolta subentrino nuovi operatori o varino i volumi di traffico, al fine di soddisfare le esigenze di tutti gli operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno essere in ampliamento, riduzione o variazione di allocazione rispetto a quanto precedentemente assegnato.

Airgest, altresì, effettua controlli circa la corretta osservanza delle presenti disposizioni da parte dei singoli operatori aeroportuali, segnalando alla DA eventuali inadempienze inficianti il regolare svolgimento delle attività aeroportuali ed attribuibili sia ad operatori pubblici che privati.

## 2.9 GESTIONE DELLE AREE PARCHEGGIO DI MEZZI ED ATTREZZATURE DI RAMPA

È responsabilità di ogni soggetto aeroportuale utilizzare, in ogni circostanza, per l'espletamento delle proprie mansioni, mezzi, impianti ed attrezzature in stato di piena efficienza. A tale scopo, tutti i soggetti aeroportuali hanno la responsabilità di far eseguire correttamente la manutenzione programmata ordinaria e straordinaria dei mezzi, impianti ed attrezzature in utilizzo. Il Prestatore/Autoproduttore dovrà accedere alle postazioni di erogazione/scarico con i propri automezzi di assistenza, rispettando le regole di utilizzo, stabilite da Airgest, comunicate ed indicate in loco, stando solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni di erogazione/scarico, evitando di interferire, per ragioni operative e di sicurezza, con le attività di altri soggetti presenti nell'area e, in particolare, lasciando l'impianto pulito e pronto per il prossimo utilizzo.

Ogni variazione, anche temporanea, relativa alla fornitura dei servizi sarà indirizzata da Airgest alla persona di riferimento indicata del Prestatore/Autoproduttore/Vettore.

### 2.9.1 ACQUA POTABILE

In *airside*, nell'area adiacente al locale mezzi di rampa, è disponibile un punto per il rifornimento acqua potabile per gli aeromobili.

Con cadenza trimestrale e a cura del Resp. Igiene ed Ambiente del gestore, l'acqua potabile erogata dall'impianto è soggetta ad analisi batteriologica e rilevazione delle caratteristiche di potabilità, presso laboratorio certificato, in ottemperanza a quanto previsto dalle vigenti normative tecniche di settore, sia nazionali che sovranazionali (IATA).

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 70 di 101

### 2.9.2 SVUOTAMENTO BOTTINI DI BORDO

In *airside*, nella zona del depuratore, è installato un impianto con relativo depuratore, per lo scarico dei liquami provenienti dalle toilette degli aeromobili. L'accesso ai locali del depuratore è limitato al solo personale autorizzato ed agli addetti alla manutenzione. È vietato lo scarico di materiali diversi dai liquami di bordo.

### 2.9.3 STOCCAGGIO TEMPORANEO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DALLE ATTIVITÀ DI PULIZIA INTERNA DEGLI AEROMOBILI E DI ATTIVITÀ EFFETTUATE ALL'INTERNO DELL'AIRSIDE

In *airside*, in prossimità del distaccamento dei VVF, è disponibile un'area per la raccolta temporanea dei rifiuti provenienti dalle attività di pulizia aeromobili.

Il deposito è costituito da diversi contenitori per lo stoccaggio dei rifiuti differenziati.

Per il deposito dei rifiuti di pulizia aeromobili, provenienti da paesi extra UE, è disponibile un contenitore specifico per lo stoccaggio degli stessi: per motivi di tutela della salute e sicurezza, infatti, il contenitore di tali rifiuti, deve essere sempre isolato dal resto dei rifiuti e stoccato a parte in appositi locali, in *airside*, prima del prelievo da parte della ditta autorizzata che provvede alla termodistruzione.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- PROCEDURA DEL GESTORE P-HES-01 "GESTIONE RIFIUTI CAT.1"
- PROCEDURA DEL GESTORE P-HES-03 "GESTIONE RIFIUTI SPECIALI E SPECIALI PERICOLOSI"

### 2.9.4 MANUTENZIONE MEZZI

Ogni operatore privato è responsabile della manutenzione dei propri mezzi.

### 2.9.5 IMPIANTO RICARICA BATTERIE PER MEZZI ELETTRICI

In prossimità del locale adibito al ricovero mezzi di rampa sono disponibili n°3 postazioni di ricarica dei mezzi elettrici, attualmente utilizzabile esclusivamente per i mezzi di proprietà Airgest.

Le postazioni per la ricarica dei mezzi elettrici sono dotate di pensilina/tettoia e sono costituite, ciascuna, da uno stallo e da un supporto, opportunamente predisposto e dotato di alimentazione elettrica, dove l'eventuale Prestatore/Autoproduttore potrebbe posizionare il proprio caricabatteria.

Qualora un altro Prestatore/Autoproduttore sia interessato all'alimentazione elettrica dei propri mezzi, deve inoltrare richiesta al Resp. Mezzi Airgest ed al Safety Manager Airgest, per le dovute valutazioni di competenza

La manutenzione dell'impianto di alimentazione elettrica della postazione è a cura e carico di Airgest, mentre la manutenzione, l'installazione e l'eventuale spostamento da una postazione all'altra del caricabatterie sono a cura e carico del Prestatore/Autoproduttore.

Il caricabatterie dovrà sempre riconoscibile e, quindi, recare il logo della società di appartenenza, essere installato in corrispondenza degli stalli dedicati alla società stessa ed essere mantenuto in buone condizioni manutentive ed estetiche, a salvaguardia della sicurezza delle persone e dell'immagine dell'aeroporto.

L'installazione e la manutenzione del caricabatterie e dei relativi accessori dovranno essere effettuate nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 71 di 101

vigenti e futuri, emanati da qualsiasi soggetto che ne abbia titolo, con particolare riferimento alle normative riguardanti gli impianti elettrici e la sicurezza sul lavoro.

Il Prestatore/Autoprodotto dovrà accedere alle postazioni di ricarica sopra descritte con i propri mezzi, rispettando le regole di utilizzo o, comunque, stabilite da Airgest.

Ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà sottoporre a ricarica i mezzi elettrici esclusivamente in corrispondenza delle postazioni assegnate, anche ai fini della corretta determinazione dei consumi di energia elettrica per il successivo addebito.

Airgest si riserva la facoltà di controllare che gli utenti del servizio si colleghino esclusivamente ai punti di prelievo autorizzati assegnati.

Nelle aree di ricarica batterie dovranno essere rispettate le norme di sicurezza previste e quanto indicato dall'apposita segnaletica: soprattutto e, in particolare, è vietato fumare ed usare fiamme libere.

Devono inoltre essere rispettate le normative tecniche vigenti in fatto di tutela ambientale.

Il calcolo dei consumi viene effettuato tramite contatore presente su ogni postazione in uso esclusivo, e ad esso viene applicata la tariffa a consumo in aggiunta al canone annuale di affitto della postazione.

#### ***2.9.5.1 Punti di ricarica veicoli elettrici***

Sono presenti i seguenti punti di ricarica di veicoli elettrici (ved. figura sotto):

- N. 1 Infrastruttura di Ricarica elettrica di autoveicoli BEV dotata di n. 2 punti di ricarica Type2 con potenza in uscita disponibile fino a 22kW in AC collocata presso il deposito mezzi di rampa in AIRSIDE;
- N. 1 Infrastruttura di Ricarica elettrica di autoveicoli BEV dotata di n. 2 punti di ricarica Type2 con potenza in uscita disponibile fino a 22kW in AC collocata presso l'area di sosta adiacente l'edificio terminal in LANDSIDE.

Nell'area air-side sarà direttamente Airgest ad usufruire di tali IdR per i propri mezzi elettrici o ibridi garantendo dei vantaggi in termini di costi di gestione e impatto ambientale.

Le IdR posizionate nell'area land-side potranno essere utilizzate anche come "pubblico servizio". L'utente che desidera usufruire del servizio di ricarica elettrica dovrà inoltrare opportuna richiesta al Resp. dei Servizi Aeroportuali che gestirà le modalità di accesso all'IdR ed il pagamento dei consumi.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 72 di 101



### 2.9.6 AREE E STALLI DI PARCHEGGIO E STOCCAGGIO

È obbligo in capo a ciascun Prestatore/Autoproduttore/Vettore posizionare i propri mezzi/autoveicoli esclusivamente all'interno delle aree assegnate o in quelle di utilizzo comune.

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore può fare richiesta di aree e stalli ad uso esclusivo, secondo quanto indicato nel presente Regolamento.

Nel pieno rispetto, inoltre, delle basilari regole di sicurezza e della condivisione degli spazi lavorativi, è necessario che tutti i mezzi:

- ✓ quando non utilizzati, siano lasciati spenti, per prevenire l'inquinamento ambientale e acustico;
- ✓ rimangano frenati, quando non utilizzati e/o quando in sosta;
- ✓ siano parcheggiati ordinatamente avendo cura, per i mezzi che ne sono dotati, di non lasciare teli, teloni o altro tipo di copertura non adeguatamente fissati;
- ✓ siano posizionati (soprattutto i carrelli per bagagli, pallet, container e i contenitori ULD), all'interno delle aree assegnate, in modo ordinato e in maniera tale da poter essere parcheggiati e prelevati, in qualsiasi momento, agevolmente, rapidamente e in condizioni di sicurezza.

Le aree operative non assegnate a un singolo Prestatore/Autoproduttore, ubicate a margine delle piazzole di sosta aeromobili (ESA), sono, se non diversamente indicato in loco, a disposizione dei mezzi destinati all'assistenza del volo in arrivo, sulla piazzola di riferimento. Tali postazioni potranno essere occupate esclusivamente da mezzi/autoveicoli che, per dimensioni, caratteristiche tecniche o velocità di spostamento, non possono essere agevolmente trasferiti. In ogni caso, il Prestatore/Autoproduttore non potrà occupare le suddette postazioni prima di 20 minuti dal blocco dell'aeromobile in arrivo e dovrà lasciarle completamente sgombrare contestualmente allo sblocco, a

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 73 di 101

tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, nonché del regolare svolgimento delle attività operative.

## 2.10 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE, BENI DI USO COMUNE, DI USO ESCLUSIVO E DI USO COMMERCIALE

Tutti gli operatori privati, nello svolgimento della propria attività che prevede l'utilizzo di beni, devono attenersi a tutte le disposizioni emanate dalla Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC e dalle altre Autorità competenti, nonché dalla stessa Airgest.

L'operatore deve inoltre assicurare l'esercizio dell'attività in conformità alle normative vigenti.

Ai sensi della normativa nazionale vigente, in ambito aeroportuale, si definiscono e regolamentano i seguenti beni:

- **INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE** si intendono gli impianti di assistenza a terra, che per complessità, costo ed impatto ambientale siano ritenuti non duplicabili, non suscettibili di frazionamento e la cui gestione deve essere riservata Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ad un unico soggetto (il Gestore) che provvede, sulla base di criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori, a regolamentarne, coordinarne e garantirne l'utilizzazione da parte dei vari operatori privati in termini di sicurezza ed efficienza operativa.
- **BENI DI USO COMUNE** si intendono i beni e le aree non frazionabili, il cui utilizzo da parte di più operatori privati aeroportuali deve essere gestito e coordinato dal Gestore.
- **AREE DI USO COMUNE** si intendono sia le aree interne (ad esempio, servizi igienici, scale e ascensori, atri e locali di accesso comune, etc...) sia le esterne (quali, aree in airside adibite alla circolazione e fermata dei veicoli e dei mezzi di rampa poste presso il terminal, agli edifici che ospitano le attività di tutti gli operatori aeroportuali privati, etc..) che non siano sub-concesse come beni in uso esclusivo e che risultino accessorie agli spazi prioritariamente utilizzati per l'attività operativa.
- **BENI DI USO ESCLUSIVO** si intendono i locali, i beni strumentali per l'assistenza a terra e le aree aeroportuali ad utilizzo frazionabile, assegnati dal Gestore in uso esclusivo ai prestatori di assistenza a terra, ai Vettori (\*) e ad altri soggetti richiedenti, in relazione alle richieste da questi formulate ed alle disponibilità aeroportuali.
- **BENI DI USO COMMERCIALE** si intendono i beni e le aree aeroportuali utilizzate per le attività commerciali e assegnati in subconcessione agli operatori privati secondo criteri commerciali, in base alla disponibilità aeroportuale.

(\*) In particolare, per i Vettori si applica quanto stabilito dalla normativa ENAC, in riferimento alle configurazioni standard.

Ulteriori metrature e locali eccedenti la cosiddetta configurazione standard saranno fatturate in base a parametri meramente commerciali, seppur equi e non discriminatori.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 74 di 101

## 2.10.1 OPERAZIONI CON IMPIANTI CENTRALIZZATI

### 2.10.1.1 Descrizione infrastruttura: impianti ed attrezzature correlate e servizi forniti

INFRASTRUTTURA	DESCRIZIONE	IMPIANTI ED ATTREZZATURE CORRELATE	SERVIZI FORNITI
SISTEMA DI SMISTAMENTO E RICONSEGNA BAGAGLI	sistema di smistamento bagagli in partenza e nastri riconsegna bagagli in arrivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ nastri smistamento bagagli</li> <li>✓ sistema riconsegna bagagli (nastri e caroselli)</li> </ul>	<i>GESTIONE NASTRI RECUPERO BAGAGLI TAGLESS E NON RITIRATI E CONSEGNA A PRESTATORE DI COMPETENZA</i>
INFORMATIVA AL PUBBLICO	sistemi di informativa al pubblico	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ monitor di informazione al pubblico</li> <li>✓ monitor gates imbarco</li> <li>✓ monitor riconsegna bagaglio</li> <li>✓ tabellone arrivi</li> <li>✓ annunci sonori</li> <li>✓ impianto microfonico</li> <li>✓ banchi informazioni</li> <li>✓ informazioni telefoniche</li> <li>✓ gestione sistemi informazione</li> </ul>	<i>GESTIONE SISTEMI INFORMAZIONE</i>
SISTEMA INFORMATICO DI SCALO	sistemi informatici di scalo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ sistema C.U.T.E.</li> <li>✓ cablaggio rete aziendale</li> <li>✓ sistema Navitaire</li> <li>✓ sistema I-Port</li> </ul>	<i>GESTIONE E SUPERVISIONE IMPIANTI E FORNITURA INFORMATIVA</i>
IMPIANTO SVUOTAMENTO E TRATTAMENTO LIQUAMI DI BORDO	impianto svuotamento e trattamento liquami di bordo	depuratore	<i>GESTIONE E SUPERVISIONE DELL'IMPIANTO</i>
STOCCAGGIO TEMPORANEO RIFIUTI PROVENIENTI DA ATTIVITA' PULIZIE AEROMOBILI	contenitori per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti di bordo	contenitori	<i>GESTIONE E SUPERVISIONE DI DITTE ESTERNE SPECIALIZZATE NELLO SMALTIMENTO DI RIFIUTI SPECIALI</i>

### 2.10.1.2 Modalità di utilizzo infrastrutture centralizzate

Le istruzioni tecniche per l'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti operativi utilizzati dai Prestatori sono contenute all'interno di manuali di impiego custoditi dal gestore.

Istruzioni o regolamentazioni specifiche, anche temporanee, riguardanti l'utilizzo di particolari impianti, attrezzature o infrastrutture, anche non contenute nel presente Regolamento potranno essere esposte, in qualsiasi momento, in maniera visibile presso le postazioni in cui sono allocate le attrezzature stesse e, in caso di urgenza, anche senza comunicazione agli operatori privati interessati.

Il personale addetto alle operazioni sarà tenuto a prenderne conoscenza e ad attenersi alle istruzioni stesse.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 75 di 101

Sarà cura del singolo operatore privato verificare la compatibilità del proprio materiale rotabile e dei propri mezzi/attrezzature di pista con le prescrizioni e le infrastrutture esistenti.

Airgest si riserva la facoltà, per motivi di sicurezza o per consentire il regolare svolgimento dell'attività aeroportuale, di disporre la rimozione in qualsiasi momento di mezzi, carrelli, contenitori e quant'altro ingombri le aree comuni o, comunque, si trovi al di fuori degli spazi consentiti; qualora non venga ottemperato alla rimozione e debba adempiervi direttamente Airgest, verranno addebitati all'operatore privato inadempiente i costi sostenuti ed eventuali ulteriori danni.

L'operatore privato non ha facoltà di concedere a terzi gli spazi e le infrastrutture assegnategli, né di svolgervi attività diverse da quelle previste, né di effettuarvi modifiche di alcun tipo senza esplicita autorizzazione da parte di Airgest.

#### *2.10.1.3 Gestione sistema smistamento e riconsegna bagagli da stiva*

La programmazione giornaliera dei nastri di riconsegna bagagli viene effettuata dal gestore, sulla base dei voli presenti in calendario e resa nota al Prestatore/Autoproduttore tramite Sistema GS.

L'assegnazione dei nastri viene aggiornata dal gestore stesso, sulla base delle sequenze di arrivo dei voli in funzione degli orari ETA comunicati dai Vettori/ Prestatori tramite invio di msg MVT standard IATA all' indirizzo Sita TPSAGXH.

Il nastro di riconsegna bagagli viene messo a disposizione del Prestatore/Autoproduttore dal gestore, a partire da 5 e fino a 30 minuti dopo rispetto all'orario di atterraggio originato da Airgest.

Airgest provvede alla diffusione della relativa informativa al pubblico tramite monitor FIDS.

A fronte di particolari problemi tecnici e/o operativi, per ottimizzare il servizio reso al passeggero, Airgest potrà comunque disporre in qualsiasi momento un'assegnazione diversa dei nastri rispetto all'informazione precedentemente diffusa, provvedendo all'immediata comunicazione al riferimento del Prestatore/Autoproduttore indicato il quale provvederà, con apposito annuncio presso la sala arrivi, ad avvisare i passeggeri.

Per motivi operativi un nastro potrà essere assegnato a due voli contemporaneamente: in questo caso, lo scarico dei bagagli sui nastri avverrà secondo la sequenza di arrivo dei carrelli.

Al fine, quindi, di gestire al meglio l'infrastruttura di riferimento e garantirne il servizio connesso, è indispensabile che ciascun Prestatore/Autoproduttore si attenga necessariamente a:

- ✓ rispettare la viabilità, in prossimità dei nastri riconsegna bagagli (lato *airside*);
- ✓ depositare i bagagli sul molo indicato, dopo aver avviato il nastro assegnato;
- ✓ prestare particolare attenzione, soprattutto da parte dei trattoristi, nell'attraversamento del passaggio pedonale utilizzato dai passeggeri durante gli sbarchi/imbarchi dei voli parcheggiati nelle piazzole idonee alle operazioni di imbarco e sbarco a piedi;
- ✓ utilizzare il nastro di riconsegna bagagli assegnato come da procedura, al fine di consentire l'aggiornamento dell'informativa al pubblico, nonché la registrazione dei tempi di riconsegna tenendo sempre presente ed avendo cura affinché lo scarico dei bagagli sui nastri di riconsegna sia effettuato nel minor tempo possibile;
- ✓ sostare nelle aree di accosto ai nastri di riconsegna per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico dei bagagli sui nastri, rimuovendo subito trattori, carrelli e contenitori bagagli vuoti;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 76 di 101

- ✓ attendere il proprio turno in posizione tale da non creare intralcio al normale flusso di trattori e carrelli, nel caso in cui l'area di accosto al nastro di riconsegna assegnato risulti ancora occupata dal precedente utilizzatore;
- ✓ garantire la massima attenzione in tutte le fasi del prelievo dei bagagli da un aeromobile in arrivo fino all'avvenuta riconsegna degli stessi al proprietario e del loro corretto scarico al nastro dedicato (trattasi di processo operativo di cui ciascun Prestatore/Autoprodotto è responsabile!!!);
- ✓ attenzionare lo scarico di bagagli "particolari" evitando, soprattutto ed in particolare, lo scarico al nastro di qualsiasi tipologia di valigetta contenenti armi, di bagaglio in transito, di bagaglio rush, etc....;
- ✓ provvedere, nel caso in cui i bagagli in transito pervengano erroneamente in area riconsegna bagagli airside, al riavvio dei bagagli stessi al nastro partenze o sottobordo, avvisandone per tempo il gestore;
- ✓ provvedere ad avvisare, attraverso apposito annuncio, i passeggeri rimasti al nastro, in caso di prevista ritardata consegna bagagli, dovuta a problematiche tecniche dell'aeromobile, di scioperi o altro, attraverso il previsto annuncio locale;
- ✓ dare tempestiva comunicazione ad Airgest, in caso di ritardo operativo della consegna bagagli, per le necessarie valutazioni di impiego della struttura;
- ✓ provvedere, tramite apposito annuncio, ad indicare ai passeggeri in arrivo il nastro dedicato al loro volo, in caso di malfunzionamento/avaria dei monitor o del sistema di assegnazione dei nastri riconsegna bagagli.

#### 2.10.1.4 **Disponibilità di combustibile per aviazione e suo stoccaggio**

Le prescrizioni tecniche per l'effettuazione del rifornimento degli aeromobili sono stabilite dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno, con proprie disposizioni. Le operazioni sono regolate da specifiche normative e procedure.

Ai fini della corretta effettuazione delle operazioni di rifornimento, l'operatore aereo deve dotarsi di procedure *ad hoc*, elaborate secondo le previsioni dei Regolamenti di certificazione ad esso applicabili di cui al Regolamento (CE) n. 2407/92 e deve, inoltre, individuare apposita figura aziendale come "Responsabile del Rifornimento".

L'*handler* rifornitore deve essere in possesso di certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza. La qualificazione del personale e l'idoneità dei mezzi, ai fini antincendio, sono stabilite secondo quanto prescritto dal C.N.VV.F.

Per ogni operazione di rifornimento, l'*handler* rifornitore deve assicurare la presenza di almeno una persona appositamente formata ed addestrata per l'effettuazione delle operazioni stesse: l'adeguatezza dell'addestramento è attestata da apposita dichiarazione del responsabile dell'*handler*, la quale deve essere disponibile durante le operazioni di rifornimento. Il suddetto personale deve essere in possesso di certificazione rilasciata dal C.N.VV.F.

L'ENAC esercita sui soggetti certificati e sulle operazioni di rifornimento attività di vigilanza secondo i propri Regolamenti e disposizioni attuative: tale attività ispettiva è finalizzata alla verifica

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 77 di 101

del rispetto delle norme e delle procedure approvate, secondo programmi ispettivi su base ordinaria o straordinaria.

Attività ispettive sull'osservanza delle prescrizioni tecniche da osservarsi durante le operazioni di rifornimento sono effettuate dal C.N.VV.F., nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali. Ferme restando le facoltà del C.N.VV.F. in tema di sanzioni, le violazioni alle prescrizioni del presente comma sono comunicate all'ENAC per i provvedimenti di competenza.

In aeroporto, attualmente, è presente un solo handler rifornitore che è la soc. Trapani Air Fuelling Service - TAFS".

## **2.10.2 AREE E BENI DI USO COMUNE**

Argomento del presente paragrafo sono i banchi accettazione, i *gates* d'imbarco e tutte le componenti di cui sono costituiti (hardware, software, elettromeccanici, infrastrutturali) e, ancora, i tratti di nastri bagagli originanti in zona *landside*, con le relative modalità di assegnazione e procedure di utilizzo.

### **2.10.2.1 Assegnazione dei banchi check-in**

La società di gestione mette a disposizione dei singoli Prestatori/Vettori i banchi check-in necessari alle operazioni di accettazione, rappresentate e richieste da essi stessi, avendo come finalità il rispetto degli standard qualitativi e la corretta gestione dei flussi dei passeggeri e dei bagagli.

La pianificazione e l'assegnazione dei banchi viene effettuata da Airgest, in funzione delle stagionalità operative WINTER (novembre-marzo) e SUMMER (aprile-ottobre), secondo le disponibilità esistenti e in conformità agli accordi commerciali e ai contratti in essere con i singoli Prestatori/Vettori.

Airgest, per particolari esigenze operative e/o valutazioni tecniche, potrà comunque implementare, in qualsiasi momento, modifiche/integrazioni temporanee nell'assegnazione dei banchi check-in consultandosi preventivamente, ove possibile, con gli stessi Prestatori/Vettori interessati.

### **2.10.2.2 Uso dei banchi check-in**

Al di là degli aspetti logistici che regolano le attività dei banchi accettazione, appare utile ribadire che, trattandosi di postazione di lavoro condivisa tra più addetti ai lavori, deve essere lasciata sempre in ordine e nelle migliori condizioni possibili per il successivo utilizzatore subentrante, ivi compresi gli strumenti di lavoro e i dispositivi ad essa connessi.

In caso di Prestatore/Autoproduttore che richiede di usufruire di banchi ck-in, il tipo di materiale utilizzato per etichette e/o carte d'imbarco dovrà essere concordato con Airgest per verificarne la compatibilità con le stampanti installate: si specifica, a riguardo, che il sistema di accettazione attualmente in uso genera un'etichetta bagaglio, secondo gli standard IATA 740.

Sarà cura di ciascun addetto in servizio al banco accettazione, provvedere a:

- ✓ garantire la propria identificabilità tramite uniforme di appartenenza ed esposizione del tesserino identificativo;
- ✓ attivare il monitor sovrastante il singolo banco;
- ✓ rimuovere tutto il materiale cartaceo non utilizzato (tags stickers, scatole, ecc.);

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 78 di 101

- ✓ usare gli appositi cestini per la carta rimossa dalle etichette;
- ✓ verificare, ad ogni inizio turno, che siano disponibili tutte le attrezzature e/o materiale necessario all'espletamento delle attività.

Airgest curerà le operazioni di pulizia giornaliera dei banchi secondo frequenze prefissate. In caso sia necessario eseguire operazioni di pulizia urgente, l'addetto dovrà contattare il RIT, per fare intervenire l'addetto alle pulizie in turno.

Airgest garantirà, inoltre, l'esposizione ai banchi check-in, in modo omogeneo, dell'informativa obbligatoria prevista dalla normativa (merci pericolose, Regolamento Europeo 261, ecc.).

Qualunque ulteriore locandina informativa o promozionale dovrà essere preventivamente concordata con Airgest.

#### **2.10.2.3 Self Check-in / Ticketing**

Il Prestatore/Autoprodotto/Vettore, nel caso in cui intenda installare propri apparati elettronici per il "self check-in /ticketing", dovrà inoltrare richiesta ad Airgest.

Il Gestore metterà a disposizione apposite zone dedicate e, pertanto, non potrà essere considerato responsabile di eventuali anomalie funzionali dei DCS.

#### **2.10.2.4 Uso e gestione gate d'imbarco**

Sono trattati in questo paragrafo i flussi informativi e le modalità relative al processo di assegnazione e utilizzo dei gate d'imbarco passeggeri.

L'utilizzo dei gate per l'imbarco dei passeggeri dovrà avvenire in conformità a tutte le normative e disposizioni vigenti.

I gate sono costituiti da doppie porte con apertura tramite riconoscimento di badge a banda magnetica, assegnati sulla base delle mansioni lavorative svolte.

Al momento della pianificazione giornaliera dei voli, viene definita l'area (gate o gruppo di gates) per l'imbarco di ciascun volo in base a:

- destinazione del volo (Schengen o Extra Schengen);
- schedulato del volo;
- tali passeggeri previsti, quando disponibili;
- accordi contrattuali;
- eventuali misure aggiuntive di sicurezza.

Tale pianificazione, da intendersi indicativa e non vincolante, può essere modificata in qualsiasi momento per esigenze operative e/o tecniche.

L'assegnazione del gate d'imbarco è visualizzata tramite monitor.

Eventuale specifica assegnazione gate per voli particolari, riferite all'operativo quotidiano, dovrà essere richiesta al RIT.

La personalizzazione dei gate per particolari esigenze (ad esempio voli inaugurali), se non regolata da accordi contrattuali, dovrà essere preventivamente concordata con Airgest.

Ciascun gate sarà disponibile, salvo diversi accordi con Airgest, secondo i tempi minimi previsti dai singoli vettori.

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 79 di 101

La disponibilità del gate cessa 10 minuti dopo l'STD o l'ultimo ETD noto al momento di inizio imbarco; ogni impegno aggiuntivo dovrà essere, non appena noto, richiesto al RIT che si riserverà la facoltà di concederlo o di individuare soluzione alternativa, a tutela del buon funzionamento complessivo delle operazioni di imbarco.

Una volta concluso il loro utilizzo, i gates dovranno essere lasciati in ordine e ripuliti da materiali di qualsiasi genere.

### 2.10.3 **BENI DI USO ESCLUSIVO**

<b>INFRASTRUTTURA</b>	<b>DESCRIZIONE</b>	<b>IMPIANTI E ATTREZZATURE CORRELATI</b>	<b>SERVIZI FORNITI</b>
BANCHI CHECK-IN	banchi destinati all'attività di accettazione passeggeri e bagagli	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ telefoni</li> <li>✓ microfono</li> <li>✓ stampanti</li> <li>✓ etichettatrici</li> <li>✓ computer (monitor + tastiera)</li> <li>✓ lettore barcode</li> </ul>	
GATES IMBARCO	Gates imbarco	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ telefoni</li> <li>✓ stampanti</li> <li>✓ etichettatrici</li> <li>✓ computer (monitor + tastiera)</li> <li>✓ microfono</li> <li>✓ lettore barcode</li> </ul>	
AREE DI SOSTA MEZZI DI RAMPA	Aree, site in airside, destinate alla sosta dei mezzi di rampa		<i>GESTIONE ED ASSEGNAZIONE SPAZI</i>
UFFICI E LOCALI OPERATIVI	Uffici, locali ed aree operative destinate ad attività di handling		<i>GESTIONE ED ALLESTIMENTI UFFICI ED AREE</i>

Per l'espletamento dei servizi previsti nell'allegato A del D.Lgs. 18/99, Airgest, in base alla disponibilità, darà in subconcessione i beni di uso esclusivo, al soggetto aeroportuale che ne abbia fatto formale richiesta.

Le subconcessioni dei banchi destinati all'accettazione, di aree di sosta mezzi di rampa, dei locali operativi saranno oggetto di appositi contratti di subconcessione, previa comunicazione ad ENAC.

Ai fini di una migliore utilizzazione degli spazi in uso esclusivo, il soggetto aeroportuale dovrà inoltrare a Airgest richiesta scritta, contenente le seguenti informazioni:

- dichiarazione attestante l'ottenimento da parte di ENAC della certificazione di idoneità ad operare su Trapani i servizi di assistenza a terra (elencati nell'Allegato A del D.Lgs.18/99);
- tipologia dei servizi che si intendono prestare;
- numero degli utenti e dei voli da assistere;
- specifico uso dell'area richiesta e quantità di spazio che si intende richiedere in sub concessione;
- elenco dei mezzi (relativi alle aree interne airside) che si intendono utilizzare per la prestazione dei servizi;

	<b>Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio</b>	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 80 di 101

Essendo la quantità degli spazi concessi rapportata alle quote di mercato assistite, nel caso di significative riduzioni degli utenti serviti o delle attività per cui i soggetti aeroportuali detengono l' idoneità, Airgest si riserva il diritto di procedere, nel contraddittorio delle parti, ad una riduzione dei beni di uso esclusivo già oggetto di subconcessione.

<b>INFRASTRUTTURA</b>	<b>DESCRIZIONE</b>	<b>IMPIANTI E ATTREZZATURE CORRELATI</b>	<b>SERVIZI FORNITI</b>
AREE COMMERCIALI	locali ed aree destinate ad attività commerciali	negozi, impianti pubblicitari, spazi espositivi, aree di sosta	<i>GESTIONE ED ALLESTIMENTO LOCALI</i>
AREE OPERATIVE	pensilina caricabatteria		
PARCHEGGI AUTO	parcheggi assegnati in landside	sistema parcheggio automatico (colonnine + delimitatori ingresso/uscita + casse automatiche)	<i>GESTIONE ED ASSEGNAZIONE SPAZI</i>

#### **2.10.4 BENI DI USO COMMERCIALE**

Per quanto concerne le aree commerciali, i soggetti aeroportuali interessati ad avviare attività commerciali presso l'aeroporto di Trapani dovranno inoltrare richiesta scritta ad Airgest, predisponendo una proposta di progetto.

Airgest valuterà la disponibilità degli spazi nelle infrastrutture esistenti e considererà l'opportunità commerciale ed operativa di accogliere le richieste ricevute. L'elemento di base per ogni valutazione è l'orientamento aziendale all'ampliamento ed alla diversificazione della gamma di servizi e prodotti di cui possano usufruire passeggeri e utenti.

Le subconcessioni saranno oggetto di appositi contratti, comunicati sempre ad ENAC da parte della società di gestione, rispettando la normativa vigente.

Per quanto concerne l'assegnazione dei parcheggi auto landside, i soggetti aeroportuali dovranno farne richiesta ad Airgest che, valutate le disponibilità e previo perfezionamento degli accordi, provvederà ad attribuire le postazioni richieste.

##### **2.10.4.1 Accesso agli spazi espositivi**

La Società di Gestione procede all'affidamento degli spazi espositivi, individuati all'interno dell'aerostazione, in funzione delle disponibilità e nel rispetto dei principi di massima trasparenza, applicando uguali condizioni economiche in base alla durata, all'estensione delle superfici, all'ubicazione degli spazi (maggiore o minore visibilità rispetto al flusso dei passeggeri) ed alla stagione interessata.

All'interno di tali spazi si possono svolgere attività di promozione di prodotti o di servizi ma, al contrario, è vietata la vendita di qualsiasi prodotto o servizio.

Il personale che sarà eventualmente addetto dal sub concessionario alla promozione dei prodotti, dei servizi, o dei territori oggetto della esposizione, potrà operare, solo se munito delle necessarie

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 81 di 101

autorizzazioni da parte della Società di Gestione e dell'ENAC, esclusivamente all'interno degli spazi sub concessi e, comunque, senza recare alcun disturbo ai passeggeri.

#### **2.10.4.2 Accesso agli spazi pubblicitari**

È la società di gestione che gestisce direttamente gli spazi pubblicitari ubicati nell'ambito del sedime aeroportuale e che procede all'affidamento degli spazi, in funzione delle disponibilità e nel rispetto dei principi di massima trasparenza e non discriminazione.

#### **2.10.4.3 Utilizzo dei parcheggi in landside**

Le aree di sosta per automobili sono distinte in:

AREE DEDICATE AI PASSEGGERI ED ALL'UTENZA	AREE DEDICATE AL PERSONALE DEGLI ENTI DI STATO E AGLI OPERATORI AUTORIZZATI
<p>Sono tutti gli spazi destinati alla sosta a pagamento di autovetture per breve, medio e lungo periodo. Tali aree sono gestite direttamente da Airgest con sistema automatico con delimitatori. Il pagamento della sosta deve essere effettuato al ritiro dell'autovettura alla casse automatiche o presso l'ufficio SAP.</p> <p>Airgest si riserva la facoltà di emettere tessere di abbonamento per l'utenza abituale.</p> <p>Airgest è responsabile della manutenzione e della sicurezza delle aree di sosta.</p> <p>Il passeggero/utente è tenuto a rispettare il regolamento del parcheggio, esposto all'ingresso ed ai passaggi pedonali.</p>	<p>Tali aree corrispondono agli spazi destinati alla sosta di autovetture di servizio e di autovetture di personale appartenente agli Enti di Stato che operano stabilmente in aeroporto e, ancora, ad altri operatori autorizzati.</p> <p>Ciascun soggetto aeroportuale dovrà richiedere ad Airgest l'emissione di titoli di ingresso nominativi (badge) per il personale in forza presso l'aeroporto di Trapani.</p> <p>Airgest metterà a disposizione gli stalli dedicati, sulla base della disponibilità e della capienza delle suddette aree.</p> <p>Il personale è tenuto a rispettare il regolamento del parcheggio consegnato unitamente al titolo di ingresso e sottoscritto per accettazione.</p>

Per la viabilità *landside* si fa riferimento all'ordinanza ENAC n°2/2022 – Trapani.

#### **2.10.4.4 Danneggiamenti e utilizzi impropri di beni, infrastrutture ed impianti**

Qualsiasi danneggiamento o utilizzo improprio di beni, infrastrutture, impianti, attrezzature, tale da comportare costi di ripristino delle normali condizioni d'uso da parte del Gestore, sarà ribaltato al Prestatore/Autoprodotto/Vettore/Subconcessionario responsabile dell'evento, unitamente al risarcimento del danno provocato.

Qualora l'anomalia venga segnalata da un Prestatore/Autoprodotto/Vettore/Subconcessionario all'atto della presa in consegna del bene (sia esso infrastruttura, impianto o attrezzatura) oppure venga riscontrata direttamente dal Gestore, i costi di ripristino saranno addebitati all'ultimo utilizzatore. Detto provvedimento si applica a fronte degli obblighi da parte degli operatori di utilizzare le infrastrutture in modo corretto, segnalare eventuali danneggiamenti e verificarne la funzionalità prima dell'inizio delle attività.

Al fine di fornire evidenza del coinvolgimento nell'evento del Prestatore/Autoprodotto Vettore/Subconcessionario, le fatture per il riaddebito dei costi saranno accompagnate da apposita documentazione esplicativa.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 82 di 101

#### **2.10.4.5 Rimozione imballaggi dalle aree del Terminal**

È fatto divieto agli esercenti dei negozi e dei punti di ristoro all'interno dell'area Terminal lasciare incustoditi in prossimità o all'esterno degli spazi loro assegnati, scatole o contenitori che a causa del loro volume possano creare situazioni di disordine e possano pregiudicare la sicurezza dell'area stessa. Gli stessi materiali devono essere smaltiti attraverso i canali autorizzati.

È fatto divieto a chiunque di lasciare in stato di abbandono oggetti quali imballaggi, scatole di cartone, pacchi, strumenti di lavoro nella struttura aeroportuale.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 83 di 101

## 2.11 GESTIONE ED AGGIORNAMENTO DELLE INFORMAZIONI DA FORNIRE AI PASSEGGERI

In tutti i casi in cui si verificano eventi straordinari o imprevisti, che comportano limitazioni nell'operatività dell'aeroporto o che abbiano comunque una ricaduta in termini organizzativi ed operativi su terzi (passeggeri, operatori ed enti aeroportuali, enti istituzionali, ecc...) è necessario predisporre una modalità di gestione e coordinamento del flusso informativo interno ed esterno, verso tutti i soggetti interessati.

Airgest, in questi casi, oltre ad attivare annunci sonori in aerostazione, aggiornamenti dei monitor informativi dislocati su tutte le aree aperte al pubblico e aggiornamento del proprio sito [www.airgest.it](http://www.airgest.it), garantirà, per quanto possibile e compatibilmente alle risorse disponibili, la presenza di personale dedicato presso l'ufficio Servizi Aeroportuali/Biglietteria per fornire al meglio il servizio di *customer care* all'utenza.

### 2.11.1 MODALITA' DI GESTIONE DELLE INFORMAZIONI OPERATIVE

Le informazioni operative sui voli devono essere comunicate da Prestatori/Autoproduttori/Vettori al Gestore nel rispetto degli standard IATA e di tutte le normative e disposizioni vigenti, fermo restando che i Prestatori/Autoproduttori/Vettori dovranno rendersi disponibili a mettere a disposizione, dietro richiesta del Gestore, i dati inerenti il proprio traffico.

Qualsiasi eccezione e/o variazione rilevata da Prestatori/Autoproduttori/Vettori relativa all'attività operativa giornaliera programmata (ad esempio cambio aeromobile, sostituzione equipaggio, variazioni di orario, variazioni routing, ecc...), dovrà essere immediatamente comunicata tramite l'invio di apposito messaggio standard IATA agli indirizzi SITA TPSAGXH.

Qualsiasi comunicazione o richiesta di informazione operativa riguardante quanto regolamentato nel presente RdS sarà indirizzata da Airgest all'ufficio di riferimento e/o funzione preposta, indicato dal Vettore/Prestatore/Autoproduttore.

Airgest garantirà la riservatezza dei dati, comunque trattati nel rispetto delle leggi in vigore.

### 2.11.2 RILEVAZIONE RITARDI ED ATTRIBUZIONE DELLE RELATIVE CAUSALI

Attualmente, sull'aeroporto di Trapani, il gestore garantisce lo svolgimento di tutti i servizi *handling*. Qualora dovessero subentrare situazioni operative diverse e, quindi, la presenza di Prestatori/Autoproduttori, questi ultimi dovranno attenersi a quanto specificato nel presente paragrafo.

Il Prestatore/Autoproduttore che attribuisca, ai voli in partenza, codici di ritardo la cui responsabilità ricada sul Gestore, deve informarne Airgest prima dell'attivazione del messaggio MVT.

Airgest, da parte sua, effettuerà un'analisi dell'attività presso i settori coinvolti e, laddove l'attribuzione del codice non trovasse riscontro, provvederà a modificare l'attribuzione del codice nel proprio sistema informatico, informando l'*handler* e il vettore coinvolto, tramite invio di telex SITA.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 84 di 101

Il Prestatore/Autoproduttore riceverà informazione circa la motivazione del ritardo riscontrata da Airgest (espressa in codice IATA) o circa richiesta di comunicazione di codice diverso da quello precedentemente attribuito; la comunicazione avverrà tramite invio di telex secondo il seguente schema:

- Att. ne ..... (Prestatore/Autoproduttore)
- Comunicazione di variazione codice di ritardo
- Volo ..... (inserire sigla alfanumerica del volo)
- Codice di ritardo assegnato da ..... (Prestatore/Autoproduttore)
- Codice di ritardo assegnato da ..... (Prestatore/Autoproduttore)

oppure:

- Codice assegnato da Airgest: 99. Restiamo in attesa di codice definitivo.

Nei casi in cui siano stati attribuiti i codici 85 (MANDATORY SECURITY=obbligo di controlli security) o 55 (EDP FAILURE – DCS=documentazione mancante) per situazioni che esulano dalla responsabilità di Airgest, il gestore interverrà presso il Prestatore/Autoproduttore affinché nel messaggio MVT sia specificata, nel campo SI (Supplementary Information), la motivazione alla base del ritardo.

Eventuali richieste di chiarimenti da parte del Vettore dovranno essere indirizzate al Gestore aeroportuale Airgest.

## **2.12 ACCESSO AGLI OPERATORI DI HANDLING**

### **2.12.1 PROCEDURE DI ACCESSO DEL PRESTATORE DI SERVIZI A TERZI**

L'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è regolato dalle seguenti fonti normative: D.lgs N°18/99, attuativo della Direttiva 96/67/CE e Regolamento ENAC “Certificazione dei Prestatori di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra”, edizione in vigore.

### **2.12.2 INIZIO DELLE ATTIVITA', PREDISPOSIZIONE DEL REGISTRO DEI PRESTATORI E REDAZIONE DEL “VERBALE D'ACCESSO E INIZIO ATTIVITA' ”**

L'inizio delle attività dovrà avvenire, pena la decadenza del certificato o della specifica del certificato (qualora si tratti di un'estensione dei servizi di assistenza a terra su altri aeroporti) entro e non oltre sei mesi dal rilascio della certificazione.

Il Gestore, nei 30 giorni successivi al ricevimento da parte di ENAC dell'attestazione di idoneità, richiede al Prestatore/Autoproduttore i seguenti dati, al fine dell'iscrizione nell'apposito registro:

- n° certificato;
- ragione sociale;
- indirizzo e-mail di riferimento, per comunicazioni;
- tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs 18/99;
- copia del certificato di idoneità;
- copia del Manuale delle Operazioni;
- nominativo ed e-mail del Responsabile di scalo;
- nominativo del Referente Security;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 85 di 101

- n° del recapito di servizio;
- nome e recapito telefonico del referente per la gestione emergenze e di un suo sostituto;
- per ogni dipendente:
  - cognome e nome;
  - data e luogo di nascita;
  - n° badge e scadenza.
- per ogni mezzo:
  - descrizione mezzo;
  - modello;
  - numero telaio e numero serie;
  - numero targa (se il mezzo è targato).
- copia delle assicurazioni sottoscritte;
- il vettore aereo al quale si intendono prestare i servizi, ove applicabile;
- la decorrenza e la durata dell'accordo raggiunto con il vettore, ove applicabile;
- eventuali subappalti e, per i servizi dati in subappalto per cui è richiesto, copia del certificato di idoneità rilasciato Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC del subappaltatore.

Nella e-mail di richiesta dati il Gestore specificherà che, nel caso di richiesta locali, il Prestatore / Autoproduttore deve presentare specifica domanda.

Il Gestore, compatibilmente alla capacità infrastrutturale ed alle esigenze operative, si adopererà per soddisfare tutte le richieste pervenute, assegnando gli spazi ed i locali disponibili sulla base di criteri adeguati, trasparenti, non discriminatori ed obiettivi, mediante la formalizzazione di appositi contratti di cui darà comunicazione all'ENAC.

Sia il Prestatore che il Gestore hanno facoltà di richiedere un incontro con l'altra parte interessata, al fine di poter ulteriormente definire aspetti inerenti all'avvio delle attività presso lo scalo.

In caso di mancato accordo o di valutazione negativa il Gestore ne dà opportuna informazione al Prestatore ed all'ENAC, per il seguito di competenza di cui all'art. 10 D.L. 18/99.

Il Prestatore ha l'obbligo di comunicare al Gestore i dati richiesti e di fornire ogni possibile variazione dei dati forniti.

Copia del Registro aggiornato deve essere consegnata dal Gestore all'ENAC entro il 31 gennaio di ogni anno. Una volta raccolte tutte le informazioni necessarie ed effettuate le previste verifiche per ogni nuovo prestatore che inizia l'attività presso lo scalo, il Gestore e il Prestatore predispongono il "verbale di accesso e inizio attività" che dovrà contenere tutti i dati precedentemente descritti nel presente paragrafo.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	Data:
	REGOLAMENTO DI SCALO	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 86 di 101

## 2.13 REQUISITI OPERATIVI MINIMI DI SCALO

“Le modalità di svolgimento di alcune attività aeroportuali possono incidere significativamente sulla funzionalità e qualità generale dell'aeroporto ed interferire sulla qualità delle prestazioni di ciascun operatore e sui tempi schedulati dei voli. Conseguentemente è necessario fissare standard operativi minimi di servizio al fine di garantire il migliore utilizzo possibile degli impianti tecnici e strumentali dello scalo da parte degli handler. I servizi essenziali e gli standard minimi obbligatori sono individuati ed aggiornati su indicazione del Gestore Aeroportuale, previa consultazione del Comitato degli Utenti e riportati nel Regolamento. I requisiti minimi di scalo, una volta inseriti nel Regolamento, hanno carattere di obbligatorietà e sono vincolanti per tutti coloro che effettuano attività riguardanti servizi essenziali” (Circolare APT 19 all. 1, punto 2.3).

Con riferimento alle linee guida Circolare GEN-06 e GEN-02B sono stati individuati, per l'Aeroporto di Trapani, i seguenti indicatori inerenti i requisiti operativi minimi di scalo che rappresentano la soglia di sofferenza massima consentita affinché il sistema aeroporto possa reggere nei momenti di alta criticità. La loro individuazione è stata realizzata in coordinamento con quanto fissato nella Carta dei Servizi. Nella tabella di seguito sono indicati i parametri di scalo a cui il gestore e/o il prestatore di servizio deve fare riferimento nello svolgimento delle attività di pertinenza sull'Aeroporto di Trapani, al fine di garantire il rispetto degli obiettivi indicati nella Carta dei Servizi:

	INDICATORI	MODALITA' DI RILEVAZIONE	RESPONSABILITA'	TEMPI MASSIMI
1	<b>TEMPO DI RICONSEGNA DEL PRIMO/ULTIMO BAGAGLIO DAL BLOCK- ON DELL'AEROMOBILE</b>	Tempo in minuti che intercorre dal momento di block-on dell'aeromobile, alla manifestazione sul nastro di riconsegna bagagli nel salone arrivi del primo e dell'ultimo bagaglio del volo oggetto di misurazione.	PRESTATORE	16' / 22'
2	<b>ATTESA IN CODA AL CHECK -IN</b>	Tempo in minuti che intercorre dal posizionamento in coda di un pax al suo arrivo davanti al banco di registrazione	PRESTATORE	10'
3	<b>TEMPO DI ATTESA AI CONTROLLI DI SICUREZZA</b>	Tempo in minuti che intercorre dall'inserimento in coda di un pax al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina per il controllo radiogeno posto all'accesso dell'area imbarchi	GESTORE	8'
4	<b>TEMPO DI ATTESA A BORDO PER LO SBARCO DEL PRIMO PASSEGGERO</b>	Tempo che intercorre dal momento del block-on dell'aeromobile in arrivo al momento in cui il primo passeggero esce dal portellone dell'aereo	PRESTATORE	7'

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data:</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 87 di 101

### **2.13.1 DIFFUSIONE INFORMAZIONI SULL'OPERATIVITA' DELL'AEROPORTO**

Al termine di ogni sessione di rilevazione, Airgest valuta i dati elaborati dalla società di ricerca e li trasmette tempestivamente a:

- prestatori di servizi di assistenza a terra coinvolti;
- Enti di Stato coinvolti;
- direzioni Airgest di riferimento per i prestatori di attività non aeronautiche (sub-concessionari), evidenziando l'eventuale presenza di significativi scostamenti dagli obiettivi prefissati;
- Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 88 di 101

## **SEZ. 3 – SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA**

---

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 89 di 101

### 3.1 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

L'SMS costituisce un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano in condizioni di sicurezza prefissate e a valutare, allo stesso tempo, l'efficacia del sistema al fine di intervenire ove necessario, con opportune azioni correttive/preventive.

A tale scopo il Gestore Aeroportuale, coerentemente con quanto disposto dall'APT 22, dal Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti e dal Reg. UE 139/2014, si riserva azioni di sorveglianza, audit e investigazione a seguito di inconvenienti e incidenti presso tutti i soggetti aeroportuali privati e pubblici, i quali non possono rifiutarsi di sottoporsi a tali audit.

Alla luce di quanto sopra, il Gestore elabora le politiche e gli obiettivi di sicurezza che lo stesso si pone nella gestione dell'aeroporto per le parti ad esso attribuite, ma è responsabilità di ogni organizzazione pubblica o privata che conduca attività in ambito aeroportuale e del proprio personale, operare nel rispetto di elevati standard di safety.

L'SMS, attraverso una gestione proattiva delle problematiche di safety, si propone quindi di monitorare e contribuire al miglioramento dei livelli di sicurezza aeroportuale, tramite l'individuazione dei processi, le procedure e le risorse per la realizzazione delle politiche di sicurezza del Gestore, nonché i compiti, i poteri e le responsabilità del personale.

Il Safety Management System, infatti, pur essendo incardinato nel Gestore, riguarda tutti gli Enti e operatori che operano all'interno dello sistema aeroporto.

Il monitoraggio delle operazioni aeroportuali viene espletato per il tramite di attività di auditing ed investigazione e finalizzata al controllo dell'adeguamento legislativo e procedurale necessario allo svolgimento delle attività che possano avere influenza sulla sicurezza delle operazioni.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- MdA – Parte B, Sez. 2 “DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELL’AEROPORTO”

### 3.2 SICUREZZA OPERATIVA

Ogni operatore privato che svolge un'attività nell'ambito del sedime aeroportuale ha l'obbligo di assicurarne l'esercizio, in conformità a tutte le norme comunitarie e nazionali, nonché alla regolamentazione ulteriormente indicata dalla Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC, nell'ambito delle rispettive ed istituzionali competenze.

Ogni operatore privato dovrà, altresì, osservare tutte le norme, disposizioni e procedure aeroportuali vigenti presso lo scalo atte a ridurre i rischi operativi e assicurare la funzionalità delle infrastrutture, impianti ed attrezzature utilizzate al fine di garantire l'operatività aeroportuale.

Con riferimento ad eventi e/o situazioni di rischio per la navigazione aerea (sicurezza del volo), il Gestore, A.M ed ogni singolo Prestatore di servizi di assistenza a terra che, in base alle proprie conoscenze e competenze tecniche e professionali, percepisca/verifichi pericolo per persone, cose o aeromobili, deve provvedere a fornirne tempestiva comunicazione all'Ufficio Territoriale ENAC di Trapani (tel.0923-841130), senza che ciò implichi tuttavia uno specifico obbligo di vigilanza e la conseguente assunzione di una posizione di garanzia.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 90 di 101

Le disposizioni e le modalità di comunicazione per gli aspetti connessi alla sicurezza operativa sono disciplinati secondo specifiche linee guida che possono essere, così, dettagliate:

- tutti i soggetti aeroportuali che operano in *airside* hanno l'obbligo di cooperare per assicurare che l'area di movimento sia mantenuta in condizioni di pulizia e sicurezza e che tutto il FOD sia rimosso appena trovato; in particolare, il personale operante presso le aree esterne *airside* dovrà evitare, durante lo svolgimento delle proprie attività, la produzione di FOD, ovvero la dispersione di materiale anche di piccole dimensioni che possa essere aspirato dai motori aeronautici;
- prima di utilizzare la piazzola/area di sosta assegnata, il Prestatore/Autoproduttore/Esercente/Vettore, con base in aeroporto, dovrà accertarsi che la piazzola sia completamente sgombera da automezzi, FOD, ostacoli e materiale di qualsiasi genere; tale controllo dovrà essere effettuato anche immediatamente dopo la partenza dell'a/m assistito;
- tutte le zone dell'area di movimento soggette al carico/scarico degli aerei cargo e postali sono particolarmente soggette a contaminazione da cinghie, corde, chiodi, filo metallico e reggette, carta, plastica e legno: detti materiali, compreso l'eventuale rilascio di FOD, devono essere raccolti e inseriti negli appositi contenitori distribuiti sul piazzale, a cura del personale delle società di assistenza (Prestatori) e, qualora, ciò non fosse possibile, oppure nel caso di quantità notevoli, lo stesso personale dovrà segnalarlo al Gestore per la successiva immediata rimozione. I soggetti privati aeroportuali si impegnano a indennizzare i costi sostenuti dal Gestore a seguito della rimozione di FOD da loro direttamente generati;
- nell'ottica di salvaguardia della safety, all'interno dell'area di movimento ed in particolare nella piazzola di sosta durante il transito di aeromobili, dovrà essere presente solo il personale adibito alle operazioni di assistenza, fatte salve situazioni particolari per cui è prevista la partecipazione di persone esterne alle operazioni autorizzate all'accesso ed alla presenza sottobordo (ad esempio cerimoniali, voli inaugurali, voli di stato, eventi particolari);
- ogni operatore privato dovrà ottenere per il proprio personale, ove previsto, le autorizzazioni e le abilitazioni nominative stabilite Direzione Territoriale Sicilia Occidentale ENAC, per l'uso o la manovra di determinate apparecchiature o impianti (guida automezzi, transito in aree particolari ecc.). Il Gestore, inoltre, ai fini della sicurezza operativa, si riserva la facoltà di richiedere a Prestatori/Autoproduttori/Vettori e di trasmettere ad ENAC la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento del rispettivo personale sulla base di programmi formativi approvati dall'ENAC;
- tutti gli operatori privati dovranno adempiere a quanto specificamente previsto riguardo alla circolazione di mezzi e persone, sulla base di quanto indicato nel Manuale di Aeroporto. In particolare, si sottolinea il divieto di fumare in tutta l'*airside*, anche a bordo dei mezzi. Al termine delle singole operazioni di assistenza lato aria, tutti i veicoli e le attrezzature devono essere ritirati dal piazzale aeromobili e collocati nelle apposite aree di sosta e di stoccaggio;
- il Gestore si riserva la facoltà di disporre la rimozione di mezzi, carrelli, contenitori ed ogni altro bene che ingombri i piazzali aeromobili, le vie di circolazione e le vie di fuga o comunque si trovi al di fuori degli spazi consentiti, per motivi di sicurezza o per consentire il

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 91 di 101

regolare svolgimento dell'attività aeroportuale. All'operatore privato inadempiente verranno addebitati i costi sostenuti e gli eventuali ulteriori danni.

- il Gestore, nell'ambito delle funzioni attribuite ex art. 705 C.d.N., effettua un'attività di controllo quotidiana sulle operazioni effettuate in *Apron*, secondo quanto specificato nel presente Regolamento;
- qualora vengano rilevati danneggiamenti di qualsiasi genere alle aree pavimentate, questi dovranno essere immediatamente segnalati ad Airgest.

Qualora venga ritrovato un oggetto somigliante o riconducibile ad una parte di aeromobile, l'addetto Airgest:

- richiede al personale eventualmente tecnico presente sullo scalo di identificare la parte di aeromobile rinvenuta; il personale tecnico presente sullo scalo, da parte sua, è invitato a prestare la massima collaborazione all'attività di identificazione degli oggetti classificati come presunte parti di aeromobili;
- in base alle indicazioni ricevute dal personale tecnico dei Vettori, qualora l'oggetto rinvenuto sia classificabile come "parte di aeromobile" e qualora sia stato identificato il volo o il tipo di aeromobile di appartenenza, provvede tramite la TWR, ove sia ancora possibile, ad informare del ritrovamento e della sua tipologia il comandante del volo/i interessato/i; qualora non sia stata identificata in tempi brevi la possibile appartenenza, Airgest divulgherà informativa presso i vettori in propria assistenza;
- qualora l'aeromobile sia stato identificato, si assicura che la parte venga restituita al Vettore (in sua assenza all'handler), comunicandone l'avvenuta consegna, via mail, a SMS Reporting e ad ENAC;
- redige un rapporto relativo al ritrovamento allegando le fotografie dell'oggetto rinvenuto, inviandolo, in copia, a ENAC ed al Vettore (qualora identificato) e ne conserverà copia presso Airgest per un anno;
- provvede alla consegna dell'oggetto all'ENAC, qualora non sia stato possibile identificare l'aeromobile interessato.

### 3.2.1 PRESENZA DI CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In condizioni di basse temperature e/o pioggia intensa, in relazione ai rischi connessi alla formazione di agenti contaminanti sulle superfici, è obbligo di ciascun operatore attenersi alle seguenti norme comportamentali:

- prestare maggiore attenzione durante la guida, in modo particolare quando ci si avvicina ad un aereo o ad un incrocio e mantenere la necessaria distanza di sicurezza rispetto agli ostacoli mobili e fissi;
- non abbandonare mai un veicolo con il motore acceso;
- indossare sempre gli indumenti ad alta visibilità;
- non utilizzare mai il sale (cloruro di sodio) per sghiacciare il piazzale, poiché potrebbe essere causa di corrosione di parti dell'aeromobile e rischio di ingestione nei motori: in caso ci sia l'esigenza di sghiacciare aree limitate (rampe di imbarco, zone di operazioni sotto la stiva degli aeromobili), è possibile utilizzare acetato di potassio;

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 92 di 101

- porre attenzione affinché non si verifichino perdite di liquido che potrebbero facilmente ghiacciarsi (rifornimento di acqua potabile o svuotamento delle toilette);
- effettuare il lavaggio di veicoli e di attrezzature solo nelle apposite aree di lavaggio e, comunque, solo con temperature superiori allo zero;
- i vettori, i provider di servizi catering, ecc., devono assicurare che ghiaccio, acqua ed altri liquidi provenienti dai *galleys* o da altre parti degli aa/mm non vengano scaricati sul piazzale;
- nel caso di perdite di liquido con conseguente formazione di ghiaccio, deve essere immediatamente informato il TAM per le verifiche di competenza;
- non è consentito effettuare operazioni di rifornimento carburante, in presenza di temporali e/o fulmini;
- utilizzare le cuffie (interfono) per le comunicazioni ground/cockpit;
- in presenza di vento, assicurare l'ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza e rimuovere tempestivamente l'eventuale FOD rilevato, al fine di garantire il mantenimento delle condizioni di safety dell'area di movimento e delle rimanenti superfici airside.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- Mda - Parte E, Allegato E6 - PO-GRIP "Rilevamento e riporto delle condizioni superficiali delle pavimentazioni dell'area di movimento aeroportuale"
- Mda - Parte E, Allegato E14 - PO-ADW "Procedure operative da adottarsi in caso di condizioni meteo avverse"

### 3.2.2 RISCHI PRINCIPALI IN AIRSIDE

Coloro che a qualsiasi titolo lavorano in *airside* sono sottoposti a diversi rischi. Conoscerli è indispensabile al fine di poterli evitare per salvaguardare la propria sicurezza, quella degli aeromobili e dei passeggeri a bordo.

I principali rischi sono connessi a:

<b>A</b>	motori aeronautici
<b>B</b>	F.O.D. (Foreign Object Damage/Debris)
<b>C</b>	circolazione veicolare e pedonale
<b>D</b>	presenza di volatili (rischio bird-strike)
<b>E</b>	rischio versamento idrocarburi e incendio

#### 3.2.2.1 (A) Rischio motori aeronautici

Proprio per le caratteristiche tecniche dei motori aeronautici, in prossimità di un motore a reazione in funzionamento, si è soggetti ai seguenti rischi:

- **ASPIRAZIONE** = rischio di essere risucchiato dal motore in moto;
- **USTIONE** = rischio di rimanere bruciato con i gas di scarico che fuoriescono ad altissime temperature o semplicemente toccando inavvertitamente l'ugello di scarico (mai mettere le mani su un motore aeronautico!!!!);

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 93 di 101

- **TAGLIO** = il motore ad elica e i turboelica, avendo una elica ruotante ad altissimo numero di giri, generano il rischio di taglio qualora vi si entri in contatto (se ci si avvicina all'elica in movimento, si rischia di riportare ferite mortali anche se a bordo di una autovettura!!!!);
- **JET BLAST** = rischio di essere scaraventato lontano sia in macchina che a piedi e ustionato dai gas di scarico in uscita dal motore in moto: il Jet-blast, infatti, è la spinta aerodinamica provocata dal getto dei motori a reazione di un aeromobile che può raggiungere, anche durante le manovre di rullaggio sul piazzale, velocità superiori ai 50Km/h, simile ad un potentissimo vento caldo che non è solo pericoloso a causa della velocità della massa d'aria spostata, ma anche a causa della tossicità e dell'alta temperatura dei gas espulsi.

Sul piazzale aeromobili, sulla strada di servizio, il pericolo di jet blast è indicato anche dalla segnaletica orizzontale.



In linea generale, queste sono le 3 regole basilari da seguire:

**1** **MAI AVVICINARSI O PASSARE DIETRO AD UN AEROMOBILE IN MOTO**  
(CIOÈ QUANDO LE LUCI ANTICOLLISIONE SONO ACCESE!)

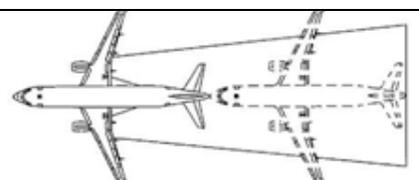
Le luci anticollisione (sempre accese sia di giorno che di notte, quando l'aeromobile è in moto), sono a luce intermittente o rotante, di colore rosso/bianco, e sono installate sul dorso e sotto il ventre della fusoliera.



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

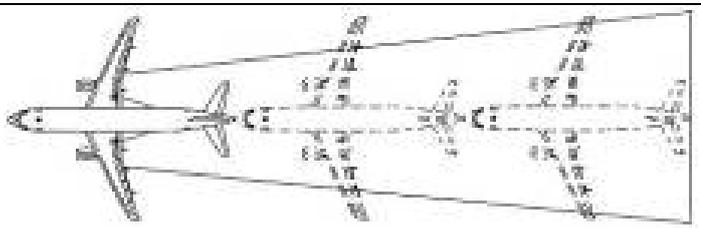
**2** **RISPETTARE SEMPRE LA DISTANZA DI SICUREZZA DIETRO AL MOTORE,**  
**CON AEROMOBILE IN MOVIMENTO**

con l'aeromobile con i motori *at idle* (motori in moto e fermo), bisogna rispettare una distanza dal motore pari alla lunghezza dell'a/m.



	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 94 di 101

con l'aeromobile in taxi e con i motori in *breakaway power* (mentre sta rullando) bisogna rispettare una distanza dal motore pari al doppio della lunghezza dell'a/m.



### **3 MAI RIMANERE NELLA DIREZIONE DEL FLUSSO DEI MOTORI DELL'AEROPLANO**

Nello specifico dell'aeroporto di Trapani, vista la tipologia del layout del piazzale aeromobili che insiste a poca distanza dalle infrastrutture e dai servizi aeroportuali (terminal, strade di servizio, percorso pedonale), tutti gli operatori aeroportuali devono attenersi scrupolosamente alle indicazioni operative presenti nel vigente capitolo.

**N.B.:** anche gli elicotteri presentano rischi da JET BLAST per tutte le tipologie di motori. Mai avvicinarsi ad un elicottero con le luci anticollisione accese.

#### **3.2.2.2 (B) *Rischio F.O.D.***

F.O.D è acronimo di Foreign Object Damage/Debris, cioè tutti gli oggetti/rifiuti lasciati incustoditi in airside che possono essere risucchiati dal motore dell'aeromobile e, quindi, causare danni al motore stesso o ad altre parti dell'aeromobile.

In particolare, un oggetto disperso sulle aree di movimento può essere risucchiato da un motore a getto e danneggiarlo seriamente o conficcarsi nello pneumatico del carrello di atterraggio provocando il danno dello stesso e rendendone necessaria la sostituzione.

Per queste ragioni è severamente vietato abbandonare oggetti di qualsiasi dimensione in airside o contaminare le superfici dell'area di movimento con fango, terra, ecc.

È responsabilità degli operatori di assistenza a terra accertarsi che, alla fine delle attività di assistenza all'aeromobile, la piazzola sia libera da FOD e, nel caso di accertata contaminazione, occorre rimuovere l'oggetto identificato o comunicare al gestore il necessario intervento della spazzatrice.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- Mda – Parte E, Allegato E3 – PO-ISP “Ispezioni ordinarie e straordinarie d’area di movimento”
- Mda – Parte E, Allegato E5 – PO-CLEAN “Pulizia pista, via di rullaggio e piazzali civili”
- Mda – Parte E, Allegato E9 – PO-WORK “Controllo dei lavori, inclusi gli scavi e le attività agricole, che possono avere impatto sulla sicurezza delle operazioni”

#### **3.2.2.3 (C) *Rischi connessi alla circolazione pedonale e veicolare***

Presso le aree di movimento si muovono svariati mezzi operativi e, di conseguenza, una guida disattenta e il mancato rispetto delle regole potrebbero comportare incidenti con conseguenti danni a persone, cose e mezzi.

Va da sé, come è buona norma, infatti, che una guida attenta che rispetta le regole di circolazione oltre a preservare da danni fisici a sé stessi e agli altri operatori che lavorano in air-side, preserva le aziende da ingenti danni economici.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 95 di 101

In caso di urto del tuo veicolo con altro veicolo, attrezzatura, infrastruttura, aeromobile e/o persona bisogna informare immediatamente il proprio responsabile e l'area MOV del Gestore (tel.346-2453450) che contestualmente informerà il S.M. o, in alternativa, il COS (allo 0923-321667 oppure 349-2685567), fornendo i seguenti particolari:

- ✓ nominativo- Ente di appartenenza;
- ✓ n. di telefono/radio;
- ✓ luogo ed ora dell'incidente;
- ✓ natura dell'incidente/inconveniente;
- ✓ segnalazione di danni o feriti.

Qualora l'informativa pervenga al COS, questo provvederà ad attivare l'area MOV che contestualmente informerà il S.M.

In condizioni meteorologiche avverse è necessario prestare ancora maggiore attenzione durante la circolazione in *airside*: la neve e la nebbia, ad esempio, cancellano o rendono poco visibili i riferimenti della segnaletica orizzontale abitualmente utilizzati.

In tutte le condizioni meteorologiche avverse la visibilità può essere drasticamente ridotta.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- MdA - Parte E, Allegato E14 – PO-ADW “Procedure operative da adottarsi in caso di condizioni meteo avverse”
- MdA - Parte E, Allegato E15 – PO-ADC “Procedura per il rilascio ed il conseguimento della patente aeroportuale”
- RdS - §3.2.1 “Presenza di condizioni metereologiche avverse”

#### 3.2.2.4 (D) *Rischi connessi alla presenza di volatili*

Il "*bird strike*" è uno dei pericoli più ricorrenti che i piloti, in genere in fase di decollo o di atterraggio, affrontano costantemente e che mette a rischio la sicurezza del volo, oltre a causare ritardi e a pesare sui bilanci di aeroporti e compagnie aeree. *Bird-strike* è il termine inglese utilizzato per identificare un impatto violento tra un aeromobile e un volatile (o un intero stormo) che, in alcuni casi, può causare danni ingenti all'aeromobile.

I volatili, ma anche lepri e altri piccoli animali di terra possono essere risucchiati dai motori e, pertanto, compromettere il funzionamento del motore, la resistenza strutturale (danneggiamento della gondola motore, ammaccatura della superficie dell'aeromobile) e/o la pressurizzazione dell'aeromobile (creazione di squarci sulla fusoliera).

Per questa ragione è necessario che qualsiasi avvistamento di volatili e/o animali più in genere, sulle aree di movimento venga prontamente segnalato al gestore (346/2453450) che applicherà le misure di allontanamento previste.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- MdA - Parte E, Allegato E12 - PO-WILD “Piano per la riduzione rischio da impatto con volatili e animali selvatici”

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 96 di 101

### 3.2.2.5 (E) Rischio connesso alla perdita di carburante

Lo sversamento a terra di carburante può succedere sia durante le operazioni di rifornimento aeromobili, per motivi tecnici o per errata applicazione procedurale oppure, può riguardare anche un mezzo operativo che si trova sottobordo e che ha problemi all'impianto idraulico.

In entrambi i casi, essendoci una concentrazione di idrocarburi al suolo (da un lato, quelli solidi o semisolidi costituenti dell'asfalto, dall'altro quelli liquidi costituenti del petrolio grezzo, benzene, etc...), il rischio incendio aumenta in prossimità degli aeromobili.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- MdA - Parte E, Allegato E11 - PO-FUEL "Procedure e disposizioni operative da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili"

### 3.2.3 CIRCOLAZIONE DI MEZZI IN AREA AEROPORTUALE

Ai fini della circolazione nell'ambito dell'aeroporto "V. Florio" di Trapani, le aree aeroportuali sono suddivise in:

- esterna: lato terra (*landside*)
- interna: lato volo (*airside*) ed, in particolare, area di manovra e piazzale

La disciplina della circolazione all'interno del sedime aeroportuale in *landside* (sia nelle strade interne aperte all'uso pubblico, sia all'interno dell'area) è riservata all'ENAC che provvede a regolamentarla a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del Codice della Strada sicché resta la potestà sanzionatoria delle forze dell'ordine.

La disciplina per guidare in area di manovra è regolamentata da Aeronautica Militare la quale rilascia dopo l'effettuazione di specifico training l'autorizzazione per la guida in area di manovra (MADC); la formazione ed il rilascio della patente per il piazzale (ADC-A) è curata da Airgest.

#### 3.2.3.1 Circolazione lato terra (*landside*) e parcheggi auto

L'accesso, la circolazione e la sosta dei veicoli nel lato *landside* del sedime in concessione ad AIRGEST è disciplinato dall'Ordinanza ENAC n. 2/2022 e comunque in conformità al Regolamento del Codice della Strada.

La viabilità è delimitata da apposita segnaletica orizzontale e verticale di obbligo, di divieto e di specifiche indicazioni. L'accesso ad aree dedicate/riservate ad alcune categorie di utenti è consentito solo alle condizioni di cui all'Ordinanza ENAC e nel rispetto delle procedure adottate da Airgest, ivi compresi gli accordi/contratti commerciali.

I compiti di vigilanza e di controllo sulla circolazione vengono svolti dagli organi competenti, a norma del Codice della Strada.

Il personale addetto di Airgest, nell'ambito dello svolgimento dei servizi di pattugliamento e sorveglianza e di ispezione Landside, può rilevare e segnalare infrazioni o violazioni delle disposizioni in vigore. Airgest, in proposito, si riserva di revocare ai trasgressori i titoli di accesso alle aree limitate/dedicate in caso di violazioni o di inadempimento di accordi/contratti (es. revoca badge di accesso a parcheggi dedicati o alle corsie riservate).

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 97 di 101

Il parcheggio per autovetture in area aeroportuale landside ha una capienza complessiva di 829 posti, situato direttamente di fronte al terminal aperto 24 ore al giorno. All'esterno del parcheggio, in corrispondenza dell'ingresso in aerostazione, sono riservati 18 posti per la sosta a titolo gratuito delle auto autorizzate di persone a ridotta mobilità. Ad esaurimento degli stalli esterni dedicati è consentita la sosta gratuita all'interno del parcheggio principale.

Tutti coloro che parcheggiano il proprio mezzo (motori-autovetture-camion-etc...) fuori dagli spazi dedicati e segnati con apposito marking saranno soggetti a sanzione. Ai soggetti recidivi o che commettano gravi violazioni, potrà essere inibito, previa autorizzazione dell'ENAC Direzione Territoriale Sicilia Occidentale, l'accesso alla viabilità landside mediante inserimento della targa del veicolo del trasgressore in apposita *black-list*.

### 3.2.3.2 *Circolazione lato volo (airside) e stalli dedicati*

La modalità di accesso e di circolazione all'interno dell'area aeroportuale, lato airside, ed in particolare sul piazzale, è disciplinata dalle vigenti ordinanze e dalle disposizioni emanate dall'ENAC, in conformità alle norme del Codice della Strada (fatte salve alcune specifiche deroghe).

Chiunque debba essere impiegato in via continuativa per la guida di veicoli in apron, oltre a possedere la patente di guida valida per la categoria a cui il veicolo impiegato appartiene, deve essere in possesso anche dell'apposita abilitazione (Airside Driving Certificate, ovvero ADC-A).

La circolazione in area militare è consentita solo ai mezzi equipaggiati come da normativa vigente e specificamente autorizzati dal 37° Stormo.

Per ulteriori e specifici approfondimenti di questo argomento si rimanda a:

- MdA - Parte E, Allegato E15 - PO-ADC "Procedura per il rilascio ed il conseguimento della patente aeroportuale"

### 3.2.3.3 *Veicoli di Stato*

Gli automezzi che appartengono ai singoli Enti di Stato che operano in aeroporto possono accedere, circolare o sostare in *airside*, solo per motivi di servizio, secondo le prescrizioni della vigente procedura P-SEC-09 Tesseramento e Pass "Gestione delle autorizzazioni per l'accesso di persone e/o mezzi delle aree aeroportuali".

I mezzi di stato condotti da personale privo di patente aeroportuale devono essere scortati, sull'*airside*, da altro personale in possesso di patente aeroportuale, possibilmente appartenente allo stesso ente o ad altro Ente di Stato.

In assenza di schermatura antifiamma, l'accesso all'area di movimento di eventuale mezzo è consentito quando l'aeromobile interessato e quelli limitrofi hanno i motori spenti e non sono interessati da operazioni di rifornimento carburante.

**IMPORTANTE:** le prescrizioni del presente paragrafo non vengono applicate in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 98 di 101

### 3.2.3.4 *Mezzi di servizio*

Gli automezzi di servizio possono accedere alle aree di movimento solo se muniti di:

- logo identificativo di appartenenza;
- bandiera o pannelli a scacchi se operano in area di movimento;
- collegamento radio su frequenza di torre, se operano in area operativa;
- luci di segnalazione ostacolo, se operano di notte;
- dispositivi antifiamma, se operano sul piazzale;
- copertura assicurativa.

### 3.2.3.5 *Ambulanze e/o auto mediche di operatori esterni*

L'ingresso e la movimentazione in *airside* di mezzi sanitari che intervengono dall'esterno (dal varco carraio fino alla piazzola dedicata e/o verso l'area del presidio sanitario aeroportuale e viceversa), è di norma a cura del gestore Airgest che, tramite operatore alla guida del Follow-me, assicura attività di "scorta" fino a completamento delle operazioni necessarie. Il RIT Airgest, da parte sua, provvederà ad allertare preventivamente le FF/OO a presidio dei varchi d'accesso, per coordinare al meglio il previsto arrivo.

**IMPORTANTE:** Le prescrizioni del presente paragrafo non vengono applicate in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale.

### 3.2.3.6 *Vetture e/o mezzi privati (lasciapassare)*

L'accesso degli automezzi privati all'interno dell'*airside*, secondo quanto previsto dalla vigente "Procedura per il rilascio dell'ADC, è soggetto al rispetto delle prescrizioni relative alla circolazione interna.

Gli automezzi privati per accedere in *airside* devono essere dotati di apposito lasciapassare. Se il lasciapassare è temporaneo ed il conducente non è titolare di ADC-A, è necessario che il mezzo sia scortato da personale dotato di patente aeroportuale appartenente ad un Ente di Stato o da Airgest o altri società autorizzate alla scorta.

Gli automezzi, anche se dotati di lasciapassare, non potranno comunque accedere in area militare.

I mezzi privi di lasciapassare o con lasciapassare scaduto non possono sostare in *airside*; saranno rimossi da Airgest e trasferiti in parcheggio landside, con spese a carico del proprietario.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 99 di 101

## **SEZ. 4 – PROVVEDIMENTI INTERDITTIVI E SANZIONI**

---

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 100 di 101

## 4.1 PROVVEDIMENTI INTERDITTIVI E SANZIONI

### 4.1.1 PROVVEDIMENTI DEL GESTORE

Il Gestore aeroportuale, sotto la vigilanza dell'ENAC, espleta i compiti di coordinamento e di controllo che gli sono attribuiti ex art. 705 C.d.N., verificando il rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, nonché degli obblighi discendenti dalla normativa e dalla regolamentazione vigente in ambito aeroportuale; ai sensi del art. 705 comma 2 lett. e), e-bis), e-ter) del C.d.N, il Gestore ha lo specifico compito di:

- verificare il rispetto delle prescrizioni del regolamento di Scalo da parte degli Operatori privati fornitori di servizi aeroportuali;
- proporre all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del RdS da parte degli Operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;
- applicare in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal RdS e dal Mda.

A tal fine, Airgest effettua, con proprio personale, nel regolare dello svolgimento delle proprie funzioni e/o nell'ambito di specifici controlli a campione, verifiche sul rispetto di quanto stabilito dal presente Regolamento e dalla normativa di settore (Reg. UE, normativa emessa da ENAC o da altre istituzioni ed organi).

Qualora, nell'ambito delle suddette verifiche, vengano rilevati inadempimenti o comportamenti violazioni al contenuto del presente Regolamento, dei suoi allegati o di ogni altro documento collegato o espressamente richiamato, nonché del Manuale di Aeroporto, Airgest può intervenire nei confronti degli Operatori interessati secondo una o diverse delle seguenti modalità:

- segnalazione di violazioni ad ENAC DTSO ai fini dell'applicazione di sanzioni e/o altri provvedimenti di competenza.
- applicazione diretta di misure interdittive in caso di necessità o urgenza;
- attuazione di interventi correttivi o di ripristino con addebito dei costi;
- addebito del risarcimento di eventuali danni;
- applicazione di penali e/o altri provvedimenti previsti nei rapporti contrattuali in essere.

Se l'evento rientra nella sfera d'azione degli Enti di Stato/Polizia Giudiziaria (eventi in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile), Airgest ne richiede l'intervento registrando comunque l'accaduto ed informando i Responsabili di area, il Direttore Generale ed Accountable Manager.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 101 di 101

#### 4.1.1.1 *Misure interdittive*

Qualora l'Operatore privato ponga in essere comportamenti in violazione delle prescrizioni del presente Regolamento di Scalo o di ogni altra normativa vigente sullo scalo che determinino una compromissione anche potenziale, del regolare svolgimento delle attività operative, pericolo per le persone, per l'integrità di edifici ed impianti aeroportuali, o comunque mettano a rischio la safety e la security, il Gestore lo segnalerà all'ENAC DTSO e nei casi di necessità ed urgenza potrà applicare direttamente nei confronti del soggetto ritenuto responsabile e/o delle Società/Enti coinvolti una o più delle seguenti misure interdittive temporanee:

- 1) intimazione all'interruzione immediata di una specifica attività svolta in violazione di regole e procedure, con eventuale ripresa della stessa solo in modalità conforme;
- 2) invito ad ottemperare prontamente a specifiche disposizioni del RDS ed alle altre prescrizioni in esso richiamate;
- 3) sospensione temporanea di abilitazioni all'utilizzo di impianti/infrastrutture dello scalo, accesso in aree sterili e guida in *airside* o, comunque, di altre abilitazioni soggette a restrizioni;
- 4) limitazioni nell'utilizzo degli impianti e strutture centralizzate;
- 5) inibizione immediata di mezzi all'utilizzo di attrezzature e mezzi non idonei;
- 6) rimozione immediata di mezzi, attrezzature, materiale di consumo e/o altri beni posizionati in luogo da intralciare viabilità, aree e postazioni operative, con addebito all'Operatore dei relativi costi;
- 7) interdizione di aree, strutture o impianti danneggiati o utilizzate in modo improprio, con addebito all'operatore dei relativi costi.

Tali misure possono essere comunicate nell'immediatezza anche solo verbalmente, in caso di situazioni di pericolo o potenziale compromissione dell'operatività aeroportuale, e devono essere immediatamente attuate dall'operatore o dagli addetti interessati.

Il Gestore provvederà quindi contestualmente a proporre formale ratifica all'ENAC per l'eventuale, ulteriore inibizione dell'attività.

Il Gestore non potrà in alcun modo essere ritenuto responsabile di qualsivoglia conseguenza derivante dall'applicazione delle misure interdittive, a fronte di violazioni del RdS e delle disposizioni in esso richiamate.

Eventuali conseguenze di qualsiasi natura non possono pertanto dar luogo a pretese di indennizzo nei confronti del Gestore o risarcimento per l'interruzione delle attività, per la mancata messa a disposizione di impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali e per relative conseguenze operative.

Avverso i provvedimenti operativi adottati dal Gestore per motivi di urgenza e necessità l'Operatore destinatario può ricorrere all'ENAC DTSO presentando le proprie ragioni, informandone

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 102 di 101

contestualmente il Gestore. L'ENAC-DTSO si pronuncia sulla correttezza o meno dei provvedimenti operativi intrapresi dal Gestore in relazione a quanto prescritto dal Regolamento.

#### **4.1.1.2 Procedure di accertamento e di contestazione delle infrazioni**

Airgest interviene per ogni evento segnalato che possa avere impatto sull'operatività o comportare riduzioni del livello di servizio, anche in relazione alla circolazione dei mezzi ed alla presenza di ostacoli, così come previsto dal Codice della Navigazione.

Al fine di procedere alla contestazione di violazioni, il personale del Airgest provvede, ove già non disponibili, a raccogliere i dati e la documentazione a supporto.

Il Airgest, sulla base dei dati raccolti, contesta la violazione in forma scritta all'Operatore, richiedendo nella contestazione anche eventuali azioni/misure di rientro cui l'Operatore è tenuto per evitare il ripetersi dell'inadempienza.

L'Operatore interessato entro 15 giorni della contestazione può formulare eventuali osservazioni/difese in merito a quanto rilevato e contestato, comunicando contestualmente gli interventi correttivi già intrapresi o programmati.

Il Gestore, trascorsi 15 giorni dalla contestazione, sulla base degli eventuali riscontri e/o della gravità della violazione, adotta i provvedimenti consequenziali (archiviazione ovvero trasmissione del fascicolo ad ENAC per ulteriori azioni di competenza).

Il Airgest potrà, in riscontro, fissare un termine perentorio entro il quale l'Operatore è chiamato a rimediare all'inadempimento, ponendo in essere ogni provvedimento utile al ripristino degli standard di sicurezza.

La gravità della violazione è stabilita in relazione alla materia disciplinata da Regolamento.

Al riguardo, vengono considerati "GRAVI" le violazioni, ovunque verificatesi, relative a:

- sicurezza e salute delle persone;
- safety;
- security;
- cyber security;
- misure di salvaguardia della tutela ambientale;
- regole di accesso e circolazione di persone e mezzi;
- procedure di emergenza;
- informazioni e messaggistica di scalo rilevante ai fini della corretta operatività;
- modalità di utilizzo dell'infrastruttura di scalo.

E' inoltre ritenuta "grave" qualunque violazione che avvenga nell'ambito aeroportuale *airside*, indipendentemente dalla tipologia della stessa.

In caso di violazioni gravi, il Airgest segnala le violazioni stesse all'ENAC DTSO, richiedendo l'applicazione di sanzioni e/o altri provvedimenti nei confronti dell'operatore o del soggetto interessato. ENAC valuterà la richiesta ed informa il Gestore e l'operatore delle proprie determinazioni in merito. Airgest valuterà se la violazione/inadempienza determina un rischio per la security e la safety aeroportuale. In tal caso, ai sensi dell'art. 705 e ter Cod.Nav., adotterà le più opportune azioni correttive senza alcun indugio, che verranno in seguito, ove necessario, ratificate dall'ENAC.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 103 di 101

In caso di violazioni di lieve gravità, qualora reiterate nel tempo, si applica quanto previsto dalle violazioni gravi.

#### **4.1.1.3** *Provvedimenti di ripristino con addebiti dei costi*

Airgest potrà eseguire interventi di ripristino sia dei luoghi che di manufatti, strutture ed impianti, il cui costo, maggiorato del 20% per spese di gestione nonché di un importo pari agli eventuali danni subiti, sarà interamente posto a carico dell'Operatore inadempiente.

#### **4.1.1.4** *Penali*

La violazione delle disposizioni previste dal presente RdS può comportare l'applicazione delle penali, qualora previste sia negli specifici paragrafi di riferimento ovvero nei contratti/accordi sottoscritti con Airgest. L'applicazione delle penali di Regolamento o contrattuali non esclude il risarcimento del maggior danno patito.

#### **4.1.1.5** *Risarcimento del danno*

Airgest si riserva sempre e comunque di richiedere l'integrale rischio dei danni patiti in conseguenza delle azioni poste in essere dagli Operatori privati in violazione del Regolamento, ciò indipendentemente dall'adozione dei provvedimenti di cui sopra.

Gli Operatori hanno l'obbligo di verificare, prima dell'utilizzo, la regolare funzionalità dei beni e, nel caso di danneggiamento degli spazi e impianti utilizzati dagli stessi, sono tenuti a segnalare tempestivamente i danneggiamenti riscontrati.

Pertanto, gli interventi di ripristino e le richieste di risarcimento saranno effettuati a carico dell'ultimo Operatore che abbia utilizzato l'area o l'impianto prima della segnalazione ad Airgest o del riscontro dell'anomalia da parte del Gestore stesso.

#### **4.1.1.6** *Pagamenti*

Airgest procederà alla fatturazione degli importi dovuti a seguito dei provvedimenti adottati.

L'operatore sanzionato dovrà provvedere ai pagamenti entro 10 giorni dall'emissione della fattura o in relazione ai tempi indicati da contratto o nella lettera di contestazione.

## **4.1.2** **PROVVEDIMENTI SANZIONATORI DELL'ENAC**

Ai sensi dell'art. 705 comma 2 lett.e), e-bis) ed e-ter) del Cod.Nav., il Gestore ha il compito di verificare "il rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali"; "propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste in materia"; "applica, in casi di necessità ed urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di Scalo, dal Manuale di Aeroporto, dal Programma di Sicurezza Aeroportuale e da altri manuali adottati dal Gestore".

L'obbligo di rispettare le prescrizioni del Regolamento deve essere inteso come riferito non solo alle procedure ivi contenute ma anche a quelle in esso richiamate.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 104 di 101

In caso di violazioni del presente Regolamento troveranno applicazione le procedure previste nel Regolamento stesso, le direttive espresse nella circolare ENAC APT 19 del 26/10/2005 e quanto indicato agli articoli del Cod. Nav, in particolare gli artt. 705, 718 e 1174.

In caso di inosservanza alle disposizioni contenute nel Regolamento, o dallo stesso richiamate, troverà applicazione la disciplina dell'art. 1174 del Cod.Nav. ("inosservanza di norme di polizia"), ai sensi del quale "Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aerodromi, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €1.032 a €6.197. Se l'inosservanza riguarda un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio aeronautico, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €51 a €309.

Ai sensi della Legge 24 novembre 1981, n. 689, dopo aver ricevuto copia dell'accertamento, il Direttore ENAC DTSO applica la relativa procedura e, ove ne ravvisi gli estremi, con apposita ordinanza ingiunzione, commina la sanzione, avverso la quale è ammesso il ricorso al giudice di pace. In caso contrario emetterà ordinanza di archiviazione.

#### ***4.1.2.1 Provvedimenti sanzionatori dell'ENAC per violazione delle disposizioni del Reg. CE 261/2004***

Per tutto ciò che concerne l'accertamento delle violazioni ai diritti dei passeggeri di cui al reg. CE 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo, ed irrogazione delle relative sanzioni, si rinvia alle prescrizioni stabilite con regolamento di attuazione di cui al D.Lgs. 27 gennaio 2006, n.69.

#### ***4.1.2.2 Provvedimenti sanzionatori dell'ENAC per violazione delle disposizioni del Reg. CE 1007/2006***

Per tutto ciò che concerne l'accertamento delle violazioni ai diritti dei PRM (Persone con Ridotta Mobilità) previsti dal Reg. CE n. 1007/2006 e ss.mm.ii. e l'irrogazione delle relative sanzioni da parte dell'ENAC, si rinvia all'allegato 4 della Circolare ENAC GEN-02B.

	Aeroporto Trapani-Birgi V. Florio	<b>Data</b>
	<b>REGOLAMENTO DI SCALO</b>	Ed. 1 Rev.00 del 11.04.2025
		Pagina 105 di 101

## **SEZ.5 – ORDINANZE ENAC VIGENTI**

---

Le ordinanze ENAC Direzione Territoriale della Sicilia Occidentale vigenti  
sull'Aeroporto di Trapani  
sono consultabili on-line a seguente indirizzo:

<https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/ordinanze/sicilia-occidentale>