PARAMETRI DI SCALO

1. I parametri relativi alla capacità di scalo saranno oggetto di periodica revisione, in funzione dell'evolvere delle caratteristiche fisiche e operative generali dello scalo.
2. Particolare attenzione dovrà porsi in merito all'effettivo raggiungimento dei livelli di qualità promessa, in relazione alla capacità aeroportuale stabilita in seno al Comitato di Coordinamento Aeroportuale.

CAPACITÀ NOMINALE

3. La capacità dello scalo è di 20 movimenti/ora

CAPACITÀ TERMINAL

Nell'ambito dei terminal passeggeri sono state individuate le principali funzionalità destinate al flusso dei passeggeri in partenza e in arrivo, distinti per area (Schengen e Extra-Schengen).

PARTENZE	Schengen	Extraschengen
CHECK-IN	44	
FILTRI DI SICUREZZA	11	
CONTROLLO PASSAPORTI		3
IMBARCHI		
GATES DI IMBARCO	17	4
LOADING BRIDGES	5	1
ARRIVI		
CONTROLLO PASSAPORTI		2
NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI	6	
DESK LOST & FOUND	1	

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

PROCEDURA
RILASCIO DEI TESSERINI DI RICONOSCIMENTO AEROPORTUALI

Emesso da		**Verificato da**	
Security Manager		**Safety Manager**	
Approvato da	**Accountable Manager**		

Rev.	**Agg.**	**Data**	**Descrizione**
00	00	18/09/2017	Prima emissione

INDICE

8.1 SCOPO 6

8.2 CAMPO DI APPLICAZIONE 6

8.3 RIFERIMENTI NORMATIVI 6

8.4 RESPONSABILITÀ 6

8.5 DESTINATARI 7

8.6 PROCEDURA RILASCIO TIA (TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO) 7

8.6.1 Requisiti del soggetto Richiedente 7

8.6.2 Tipologie di autorizzazioni per persone 8

8.6.3 Chi è autorizzato ad accedere alle aree sterili 10

8.7 DOCUMENTAZIONE DA PRESENTARE 11

8.7.1 Enti di Stato 11

8.7.2 Operatori aeroportuali appartenenti a: 12

8.8 DOCUMENTAZIONE AGGIUNTIVA DA ALLEGARE ALLA RICHIESTA DI PERMESSI DI ACCESSO DISTINTA PER CATEGORIA DI ENTI RICHIEDENTI 14

8.8.1 Gestore aeroportuale, compagnie di navigazione aerea, handler, imprese di sicurezza 14

8.8.2 Ditte di manutenzione aeronautica non soggette a certificazione (di cui alla categoria 8 del D.lgs. 18/99) 15

8.8.3 Prestatore di servizi non soggetto alla certificazione (di cui alla categoria 1 del D. Lgs. 18/99) 15

8.8.4 Subconcessionari (dipendenti diretti) 16

8.8.5 Agenti regolamentati 16

8.8.6 Fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto 17

8.8.7 Operatori del settore turismo non subconcessionari di box tour operator e agenzie di viaggio 17

8.9 RILASCIO PASS PER ACCESSO CON SCORTA 18

8.10 PROCEDURA DI ACCESSO CON SCORTA 19

8.10.1 In casi eccezionali, situazioni inaspettate e non previste, è possibile far accedere sotto scorta un Visitatore che sarà munito di tesserino "visitatore" 19

8.10.2 Il personale autorizzato alla Scorta dovrà: 19

8.10.3 Soggetto Richiedente 19

8.10.4 Chi può effettuare la scorta 20

8.11 ACCESSO CON SCORTA VEICOLI SENZA LASCIAPASSARE 20

8.12 RICHIESTA DOPPIA TESSERA AEROPORTUALE PER LAVORATORI PART TIME 21

8.13 RICHIESTA DI "DUPLICATO GIORNALIERO" – TESSERA NON AL SEGUITO DEL TITOLARE 21

8.14 SMARRIMENTO O FURTO 21

8.15 RIPRESE VIDEO 22

8.16 INDICAZIONE ARTICOLI PROIBITI SUI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO 22

8.17 VALIDITA' E RINNOVO DEI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO 23

8.18 PERSONALE IN POSSESSO DI TESSERA AEROPORTUALE ALTRO SCALO NAZIONALE 23

8.19 RESTITUZIONE DEI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO 24

8.20 ABILITAZIONE INFORMATICA DEL TIA ALL'ACCESSO 24

8.21 DISABILITAZIONE DEI BADGE 26

8.22 CONTROVERSIE 26

8.23 RICHIESTA RILASCIO LASCIAPASSARE MEZZI 26

8.23.1 Assicurazioni 26

8.23.2 Rilascio pass mezzi provvisorio 27

8.23.3 Accesso area di manovra 28

8.23.4 Rinnovo pass mezzi 28

8.23.5 Dotazione mezzi 28

8.23.6 Revoche 29

8.24 ALLEGATI 29

RIFERIMENTI EASA	
ACCETTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)	
AMC3 ADR.OR.E.005	Aerodrome manual

8.1 SCOPO

La presente procedura definisce il processo di rilascio dei tesserini di ingresso in aeroporto in base al nuovo Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile Ed.2 del 9 giugno 2015, che introduce ulteriori specifiche metodologiche e procedurali delle disposizioni in attuazione di quanto disposto dal Regolamento (UE) 1998/2015 e della Decisione della Commissione C (2015) 8005.

Tutti gli operatori pubblici e privati, compreso il personale in uniforme ed in servizio aeroportuale delle Amministrazioni dello Stato, per accedere nelle aree delle aerostazioni e loro pertinenze aperte al pubblico, devono essere muniti di tessera aeroportuale da esporre in modo visibile per tutto il periodo in cui questi si trovino in tutte le aree dell'aeroporto.

Sono state introdotte, inoltre, ulteriori disposizioni concernenti il "Controllo dell'accesso" in aeroporto con particolare riferimento all'installazione di sistemi elettronici e biometrici che consentano di impedire l'entrata di persone non autorizzate.

8.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

Aree landside ed airside di aerostazioni e loro pertinenze.

8.3 RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regolamento del Parlamento e del Consiglio n.300/2008 dell'11-3-2008
- Regolamento UE n.1998/2015 e ss.mm.ii.
- Regolamento UE n. 139/2014
- Regolamento di esecuzione UE N.687/2014 della commissione del 20 giugno 2014
- Decisione di esecuzione della commissione UE 8005/2015 e ss.mm.ii.
- Circolare ENAC SEC 05 A
- Manuale di Formazione della Security
- Circolare ENAC APT02B
- Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile Ed.2 del 09 giugno 2015 Cap.1 e Allegato A
- Circolare ENAC GEN 02A

8.4 RESPONSABILITÀ

Gestore Aeroportuale

Soggetto Richiedente

Ufficio Polizia di Stato

ENAC

8.5 DESTINATARI

ENAC

Enti di Stato

S.A.C.

Operatori Aeroportuali

8.6 PROCEDURA RILASCIO TIA (TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO)

Tutte le richieste di tesserino d'ingresso in aeroporto, compilate secondo modelli riportati in Allegato, devono essere inoltrate dai soggetti titolati (Enti richiedenti), almeno 10 giorni lavorativi antecedenti alla decorrenza della data di rilascio del permesso. Una volta acquisita la richiesta di permesso di accesso da parte del soggetto richiedente sarà cura di S.A.C. predisporre la fase istruttoria che precede il rilascio del tesserino d'ingresso.

Si rappresenta che, ai fini del rilascio del tesserino di ingresso in aeroporto, è requisito fondamentale il controllo dei precedenti personali da parte del locale Ufficio della Polizia di Stato. Pertanto l'emissione del tesserino potrà essere effettuata solo a fronte di parere favorevole da parte della Polizia di Stato e sarà valido per il solo aeroporto per il quale è stato rilasciato. Nessun tesserino di accesso in aeroporto potrà essere rilasciato fintanto che il titolare non abbia preventivamente o contestualmente riconsegnato l'eventuale tesserino aeroportuale in suo possesso (sia esso scaduto o in corso di validità).

L'Ufficio Gestione e Rilascio Pass (GRP), istituito dalla S.A.C., osserva il seguente orario di apertura al pubblico:

Dal lunedì al giovedì dalle ore 09.30 alle ore 12.30 e dalle ore 14.30 alle ore 15.30,

Il venerdì dalle ore 09.30 alle ore 13.00

8.6.1 Requisiti del soggetto Richiedente

8.6.1.1 Tutti i soggetti aeroportuali per poter accedere alle aree lato volo deve avere un motivo legittimo come previsto dal cap.1 del reg.EU1998/2015 e PNS cap.1, ovvero*:*

- Lavoro
- Formazione
- Informazione/Educazione

8.6.1.2 Il soggetto deve essere in possesso di un titolo che giustifichi una necessità operativa e regoli l'attività specifica svolta presso l'aeroporto di Catania.

8.6.1.3 La S.A.C., tramite il proprio ufficio tesseramento, è responsabile del procedimento di emissione dell'istanza per il rilascio del tesserino aeroportuale con particolare riferimento a:

a. Completezza e rispondenza dell'istanza presentata dal richiedente;

b. Esistenza di un motivo legittimo legato ad esigenze operative all'ingresso alle aree regolamentate (personale che opera stabilmente in aerostazione) e alle aree sterili (in osservanza a quanto riportato nel PNS punto 1.2.1.1.1.);

c. Tipologia di tesserino da rilasciare in ragione della richiesta e delle esigenze operative, in relazione alla configurazione delle aree aeroportuali riportata nel Programma di Sicurezza Aeroportuale, redatto ed aggiornato dal Security Manager;

d. Invio dei dati alla Polizia di Stato per accertamento di eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi cinque anni;

e. Rilascio del tesserino di ingresso in aeroporto, in caso di superamento del controllo dei precedenti personali (Reg. 1998/2015 p.1.2.3.1.), provvedendo alla consegna del medesimo previo adempimento di quanto prescritto nella propria procedura di rilascio;

f. Rigetto della richiesta in caso di mancato superamento del controllo dei precedenti personali (Reg. 1998/2015 p.1.2.3.1.);

g. Tenuta dell'archivio e della documentazione inerente l'accesso delle persone;

h. Adeguata pubblicità della procedura di rilascio pass e dei modelli per il rilascio del tesserino aeroportuale e del lasciapassare veicolare con la pubblicazione sul proprio sito internet.

8.6.2 Tipologie di autorizzazioni per persone

Si allega estratto di quanto riportato al punto 1.2.5.1.2 del PNS:

Colore	Area di accesso
Rosso	Tutte le aree
Verde	Lato volo esterno e accessi interni
Azzurro	Lato volo interno
Bianco	Accesso con scorta
Giallo	Aree non sterili
Arancione	Diplomatici

1. Tutti i soggetti, in possesso di un pass aeroportuale Definitivo in corso di validità possono effettuare direttamente un servizio di scorta.

2. I soggetti con pass bianco DEVONO accedere all'aerea lato volo sotto scorta per tutto il tragitto e durante l'intera permanenza in area sterile.

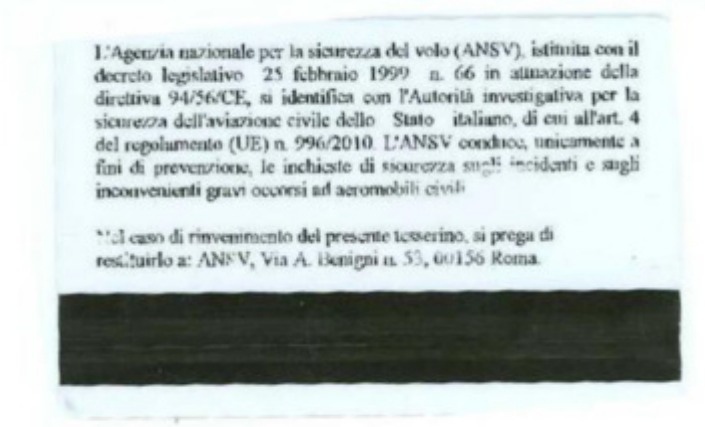
3. L'area 2 Azzurro include il TERMINAL sino alle uscite di imbarco e ad esclusione dell'area trattamento bagagli indicata con la zona 3. Per area trattamento bagagli si intende l'area di allestimento ove prestano servizio gli operai dei vari handlers e l'area di controllo bagaglio 100% denominata Stiva.

Numero	Area di accesso
1	Tutte le aree
2	Area interna o aree delle parti critiche (sale partenza, moli ed interno altri edifici), con l'eccezione delle aree di cui al successivo numero 3
3	Aree trattamento bagagli
4	Aree merci
5	Aeromobili e loro adiacenze
6	Piazzali
7	Area di manovra

4. La scheda e conseguentemente il badge riportano la colorazione a seconda delle tipologie di accesso, così come previsto dal PNS.

5. I dipendenti ENAC muniti di tessera di riconoscimento rilasciata dall'ENTE e gli investigatori ANSV.

6. Esempio pass investigatori ANSV.


L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66 in attuazione della direttiva 94/56/CE, si identifica con l'Autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento (UE) n. 996/2010. L'ANSV conduce, unicamente a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili civili.

Nel caso di rinvenimento del presente tesserino, si prega di restituirlo a: ANSV, Via A. Benigni n. 33, 00156 Roma.

7. Esempio pass Ispettore ENAC:

Il pass del personale ispettivo prevede una banda rossa verticale sulla parte frontale destra.

8.6.3 Chi è autorizzato ad accedere alle aree sterili

1. Il personale direttamente coinvolto in stati di emergenza, incidente o reazione ad atti illeciti contro l'aviazione civile;

2. I passeggeri in arrivo e partenza muniti di titolo di viaggio;

3. I piloti e i membri dell'equipaggio di aeromobile in partenza od in arrivo, IN POSSESSO DI PASS CREW MEMBER O PASS AEROPORTUALE dello scalo di base (SE PREVISTO, V. Ryanair);

4. I manutentori aeronautici muniti di regolare licenza, attestato o certificato di membro di equipaggio e di documento di riconoscimento in corso di validità;

5. Il personale delle Forze di Polizia che non presta servizio in aeroporto ma che, per compiti istituzionali, deve accedere alle aree, che esibisce tessera personale di riconoscimento all'atto dei controlli di sicurezza, dopo avere segnalato il passaggio all'Ufficio di Polizia di Frontiera;

6. Il personale già in possesso di un tesserino in corso di validità rilasciato da un altro aeroporto viene esonerato dal controllo dei precedenti personali e dal corso di security, necessita tuttavia dell'informativa sugli accessi e dell'emissione di un pass che sia leggibile dai sistemi di controllo degli accessi (1.2.3 e 1.2.5 del Regolamento (UE) 1998/2015.e cap.1.2.2.2.1 del PNS ed.2016).

8.7 DOCUMENTAZIONE DA PRESENTARE

La richiesta deve essere inoltrata dal soggetto richiedente (Ente Richiedente) all'Ufficio Tesseramento di S.A.C. S.p.A. sia esso:

8.7.1 Enti di Stato

8.7.1.1 Gli Enti di Stato dovranno presentare una richiesta su carta intestata indirizzata a S.A.C. S.p.A. - Ufficio Tesseramento, specificando la mansione, le aree per le quali si richiede l'accesso (v. Allegati 1) e allegando copia del documento del dipendente. Le Forze di Polizia, quali Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Carabinieri, Guardia di Finanza e Corpo Forestale dello Stato anziché allegare la copia del documento dovranno inserire nella richiesta stessa i dati anagrafici del personale ovvero nome, cognome, luogo e data di nascita e grado/ruolo.

8.7.1.2 Ove sussista una specifica esenzione ai controlli di sicurezza (v. Prot. Enac 00000037/DG del22/12/2014) verrà emessa una tessera analoga con aggiunta della dicitura "ESENTE CONTROLLI SICUREZZA da P.N.S." e l'eventuale indicazione dell'introduzione di articoli proibiti. Tale specifica deve essere indicata nella lettera di richiesta.

8.7.1.3 Sarà cura delle Forze di Polizia specificare nella richiesta i nominativi per i quali si richiede tale esenzione e l'introduzione degli articoli proibiti in area sterile (v. categorie Allegato 12).

8.7.1.4 Per quanto concerne il personale delle Agenzie delle Dogane e dei Monopoli di Stato, che svolge con continuità un'attività di contrasto al traffico di sostanze stupefacenti, si riporta quanto menzionato all'art. 1.2 del Prot. Enac 00000037/DG del 22/12/2014: "La Direzione Aeroportuale competente richiederà l'individuazione in concreto dei soggetti interessati, che dovranno essere nominativamente contraddistinti, oltre che numericamente determinati".

8.7.1.5 Si dovrà inoltre allegare copia dell'Attestato di frequenza di un corso di formazione di Security conforme a quanto riportato nella circolare ENAC SEC-05A, per la Categoria A13" Personale diverso dai passeggeri che deve accedere senza scorta alle aree sterili". Non è necessaria la categoria A13 qualora si sia in possesso di una delle seguenti categorie: A1, A4, A5, A11, A12, A12bis che abbiano completato l'iter formativo e abbiano ottenuto la certificazione, se prevista.

8.7.1.6 Si dovrà allegare copia dell'Attestato del corso Airside Safety, obbligatorio per la richiesta di rilascio delle tessere aeroportuali di colore verde e rosso a decorrere dal

01/01/2018 (v. Reg. (UE) 139/2014). Tale corso sarà erogato esclusivamente dal Gestore Aeroportuale. Le CNA, gli Handler e gli Enti di Stato potranno richiedere la formazione di propri Istruttori, qualificati dallo stesso Gestore (modalità Train the Trainer), per la formazione del proprio personale.

8.7.1.7 Per tutti gli altri operatori aeroportuali tale corso dovrà essere erogato dal gestore aeroportuale secondo le modalità contenute nell'allegato SEC 18.

8.1.7.1.8 Per le informazioni e le modalità di erogazione consultare il sito **www.aeroporto.catania.it** selezionando la seguente area: Training / Corso Airside Safety .

8.7.2 Operatori aeroportuali appartenenti a:

- Gestore Aeroportuale
- Compagnie di Navigazione Aerea ("CNA")
- Handler
- Ditta di manutenzione aeronautica non soggetta a certificazione (di cui alla categoria 8 del D. Lgs18/99)
- Prestatore di servizi non soggetto alla certificazione (di cui alla categoria 1 del D. Lgs. 18/99)
- Impresa di Sicurezza
- Subconcessionario
- Agente Regolamentato
- Fornitore Conosciuto di Forniture per l'Aeroporto
- Operatori del settore turismo (tour operator, agenzie di viaggio, accompagnatore turistico) non subconcessionari di box
- Ambasciatore
- Dipendente delle Rappresentanze Diplomatiche
- Dogana lista e Ausiliario Doganale
- Agente Doganale e Dipendente Case di Spedizione
- Società Fornitrici di Servizi

8.7.2.1 L'Ufficio Tesseramento provvederà all'acquisizione, verifica e archiviazione dei seguenti documenti:

a) Richiesta su carta intestata dell'ente richiedente (v. Allegato 1) riportante:

- Motivo della richiesta (tipologia dell'attività da svolgere e mansione in osservanza a quanto riportato nel punto 1.2.1.1.1 e Allegato A del PNS)
- Nome, cognome, data e luogo di nascita, residenza
- Professione, società di appartenenza

- Periodo di validità del permesso
- Area dell'aeroporto interessata

b) Fotocopia leggibile di un Documento d'Identità in corso di validità delle persone per le quali viene richiesto il tesserino e in caso di rinnovo, copia della tessera aeroportuale scaduta o in scadenza.

c) Foto formato 1000*1000 pixel formato digitale, inviata via e-mail o su supporto digitale. No chiavetta USB. In alternativa sarà possibile fare la foto presso l'ufficio tesseramento durante l'apertura al pubblico.

d) Attestazione di Superamento di un corso di formazione per la Security, il cui contenuto deve essere conforme a quanto riportato nel Manuale della Formazione, allegato alla Circolare ENAC SEC-05A, per la Categoria A13 "Personale diverso dai passeggeri che deve accedere senza scorta alle aree sterili". Non è necessaria la categoria A13 qualora si sia in possesso di una delle seguenti categorie: A1, A4, A5, A11, A12, A12bis che abbiano completato l'iter formativo e abbiano ottenuto la certificazione, se prevista.

e) Per gli operatori aeroportuali in possesso di un attestato di un corso di formazione per la security rilasciato da un altro Stato membro della UE si applica il "mutuo riconoscimento della formazione" secondo quanto previsto dal PNS cap. 11.7.1.1: "Le attestazioni di competenze, acquisite in uno Stato membro da un soggetto per ottemperare ai requisiti del Regolamento (CE) 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi, vengono riconosciute in Italia previa presentazione dell'approvazione effettuata dall'Autorità competente del Programma Nazionale per la Sicurezza riportante il programma di formazione di riferimento".

f) Si dovrà allegare copia dell'Attestato del corso Airside Safety, obbligatorio per la richiesta di rilascio delle tessere aeroportuali di colore verde e rosso a decorrere dal 01/01/2018 (v. Reg. (UE) 139/2014). Tale corso sarà erogato esclusivamente dal Gestore Aeroportuale. Le CNA, gli Handler e gli Enti di Stato potranno richiedere la formazione di propri Istruttori, qualificati dallo stesso Gestore (modalità Train the Trainer), per la formazione del proprio personale.
g) Per tutti gli altri operatori aeroportuali tale corso dovrà essere erogato dal gestore aeroportuale secondo le modalità contenute nell'allegato SEC 18.
h) Per le informazioni e le modalità di erogazione consultare il sito www.aeroporto.catania.it selezionando la seguente area: **Training / Corso Airside Safety** .

i) Modello di Richiesta rilascio TIA (Allegato 2) o richiesta pass Rosso (Allegato 9)

j) Modello di richiesta rilascio TIA con scorta (Allegato 3)

k) In caso di lavori da effettuare documentazione attestante l'avvenuta informazione effettuata dal competente Ufficio Sicurezza nei Luoghi di Lavoro di S.A.C. Spa come previsto dall'articolo 26 comma 2 del D.lgs. 81/08 (Allegato 4)

l) Documentazione attestante l'avvenuta informazione effettuata dal competente Ufficio Sicurezza nei Luoghi di Lavoro di S.A.C. Spa come previsto dall'articolo dall'art.37 del D.lgs. 81/08 (Allegato 5)

m) La durata della tessera aeroportuale non potrà superare la scadenza più breve risultante dalla verifica della durata del contratto di appalto/subappalto e della durata del contratto di lavoro, ad eccezione dei casi previsti dalla presente procedura pertanto dovrà essere **allegato alla richiesta il contratto d'appalto o ordine di servizio o una dichiarazione attestante la durata e la tipologia del contratto**

n) Dichiarazione relativa all'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni negli ultimi 5 anni (allegato A cap. 2.3 del PNS ed. 2), da redigere a cura della persona per cui si richiede la tessera aeroportuale (Allegato 6)

o) Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione dell'azienda per il dipendente per tipologia di contratto di lavoro dei propri dipendenti (Allegato 7). La Dichiarazione deve essere redatta su carta intestata della Società di Appartenenza e firmata dal datore di lavoro di cui dovrà essere allegata copia del documento di identità

p) Qualora S.A.C. lo ritenesse necessario potrà richiedere anche il contratto di lavoro o modello Unilav del dipendente

q) In caso di operatori che svolgano attività come liberi professionisti, si dovrà inoltre allegare copia del contratto di lavoro tra il libero professionista e la Società o autocertificazione attestante il rapporto di lavoro o subconcessione.

r) Dichiarazione sostitutiva di Certificazione a firma del soggetto dipendente (Allegato 8)

8.8 DOCUMENTAZIONE AGGIUNTIVA DA ALLEGARE ALLA RICHIESTA DI PERMESSI DI ACCESSO DISTINTA PER CATEGORIA DI ENTI RICHIEDENTI

8.8.1 Gestore aeroportuale, compagnie di navigazione aerea, handler, imprese di sicurezza

8.8.1.1 Il Gestore Aeroportuale, le CNA, gli Handler e le Imprese di Sicurezza (certificate presso la locale Direzione Sicilia Orientale) dovranno consegnare una Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione attestante la durata del contratto di assunzione dei propri dipendenti diretti.

8.8.1.2 Durata della tessera aeroportuale:

- Personale CTI (contratto a tempo indeterminato): 5 anni
- Personale CTD (contratto a tempo determinato) personale delle CNA, Handler e Imprese di Sicurezza: in base alla durata del contratto di lavoro.

8.8.1.3 Le Imprese di Sicurezza dovranno consegnare anche copia della Certificazione rilasciata dalla Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale e copia dei contratti in essere che giustifichino l'attività svolta sullo scalo.

8.8.1.4 Per gli Addetti alla Sicurezza è inoltre necessario consegnare copia del tesserino per la certificazione ai controlli di sicurezza e copia del decreto rilasciato dalla prefettura di Catania.

8.8.1.5 Le Società che operano per conto del Gestore Aeroportuale, CNA, Handler, Imprese di Sicurezza dovranno presentare, oltre alla Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione, copia del/i contratto/i di appalto/fornitura ed eventuali subappalti o autocertificazione che ne attesti il rapporto di lavoro e la durata dello stesso.

8.8.1.6 Il permesso sarà rilasciato solo per la durata temporale del/i contratto/i di appalto/fornitura ed eventuali subappalti. Nel caso in cui la durata del contratto di assunzione del lavoratore sia più breve (come indicato nella Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione) dei contratti di appalto/fornitura ed eventuale subappalto, la durata del tesserino di ingresso sarà limitato alla scadenza del contratto di lavoro del dipendente.

8.8.2 Ditte di manutenzione aeronautica non soggette a certificazione (di cui alla categoria 8 del D.lgs. 18/99)

8.8.2.1 Le Imprese di manutenzione aeromobili (in possesso di certificato di approvazione quale ditta di manutenzione rilasciato dall'Autorità competente di un paese comunitario o equiparato) dovranno consegnare una Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione attestante la durata del contratto di assunzione dei propri dipendenti diretti.

8.8.2.2 Durata della tessera aeroportuale:

- Personale CTI: 5 anni
- Personale CTD: durata del contratto di lavoro

8.8.2.3 Le ditte di manutenzione dovranno consegnare anche copia della comunicazione di nulla osta da parte della Direzione Aeroportuale a svolgere i servizi della Categoria 8 dell'Allegato A del D. Lgs. 18/99, copia dei contratti in essere che giustifichino l'attività svolta sullo scalo e la copia del contratto di Handling con il Gestore aeroportuale.

8.8.3 Prestatore di servizi non soggetto alla certificazione (di cui alla categoria 1 del D. Lgs. 18/99)

8.8.3.1 I prestatori che intendono esercitare esclusivamente servizi di assistenza della Categoria 1, "Assistenza amministrativa a terra e supervisione", sono certificati dall'ENAC.

8.8.3.2 In conformità alla circolare Enac APT02B la certificazione non è richiesta ove dal contratto sottoscritto con il vettore risulti che il soggetto incaricato svolga esclusivamente un'attività di controllo della qualità dei servizi forniti al vettore da prestatori certificati.

8.8.3.3 Tale tipo di attività, infatti, può essere svolta anche da soggetti non certificati come prestatori di servizi di assistenza a terra.

8.8.3.4 I Prestatori dovranno consegnare una Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione attestante la durata del contratto di assunzione dei propri dipendenti diretti.

8.8.3.5 Durata della tessera aeroportuale:

- Personale CTI: durata del contratto con la CNA
- Personale CTD: non potrà superare la scadenza più breve risultante tra il contratto con la CNA e contratto di lavoro del dipendente.

8.8.3.6 I Prestatori dovranno consegnare anche copia della comunicazione di nulla osta da parte della Direzione Aeroportuale a svolgere attività di controllo di qualità, copia dei contratti in essere che giustifichino l'attività svolta sullo scalo e copia del contratto di Handling con il Gestore aeroportuale.

8.8.4 Subconcessionari (dipendenti diretti)

8.8.4.1 I subconcessionari, ossia le società con Convenzione di Subconcessione diretta con il gestore aeroportuale, dovranno presentare il contratto stipulato con S.A.C. nonché la Dichiarazione sostitutiva di certificazione attestante la tipologia del contratto di assunzione.

8.8.4.2 La durata del tesserino non potrà superare la scadenza della subconcessione ovvero la durata del contratto di lavoro del dipendente se più breve.

8.8.4.3 Per le Società che operano per conto di Subconcessionari:

- Dovranno presentare, oltre alla Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione, copia de l/i contratto/idi appalto/fornitura ed eventuale subappalto o autocertificazione resa dal subconcessionario sponsor.
- La durata del tesserino non potrà superare la scadenza più breve risultante tra il/i contratti di appalto/ fornitura, eventuale subappalto e contratto di lavoro del dipendente e comunque non potrà essere rilasciato per un periodo superiore a dodici mesi.

8.8.5 Agenti regolamentati

8.8.5.1 Al fine di consentire agli agenti regolamentati di effettua re le attività previste dal PNS cap. 6 saranno rilasciati dei tesserini di ingresso per l'accesso all'area Cargo. La richiesta di rilascio delle tessere aeroportuali dovrà esser e accompagnata da:

- Dichiarazione Sostitutiva di Certificazione
- Copia dell'Attestazione di Agente Regolamentato il cui sito operativo (magazzino) risulti iscritto alla "Banca dati degli Agenti Regolamentati" istituita dall'Unione Europea

8.8.5.2 I tesserini aeroportuali avranno durata pari alla scadenza dell'Attestazione che dovrà essere riferita al sito certificato

8.8.5.3 Per il personale CTD la validità del tesserino non potrà comunque superare la scadenza più breve risultante dalla verifica della durata dell'Attestazione e del contratto di lavoro del dipendente.

8.8.6 Fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto

8.8.6.1 La società che, attraverso l'Atto di Designazione" rilasciato dal Gestore Aeroportuale viene autorizzata a consegnare le proprie forniture in area sterile in qualità di **fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto** ed è iscritta nell'elenco appositamente compilato e trasmesso ad Enac e ai passaggi di servizio, può richiedere il tesserino di ingresso aeroportuale per i propri dipendenti diretti che effettuano consegne/controlli sulle forniture d'aeroporto e per trasportatori terzi previa consegna della ***Dichiarazione Sostitutiva di certificazione e la seguente documentazione aggiuntiva:***

- Copia dell'Atto di Designazione
- Copia del contratto di appalto/subappalto/ fornitura che giustifichi l'introduzione di forniture per l'aeroporto in area sterile
- Copia del contratto di trasporto (qualora il fornitore si avvalga di un trasportatore terzo)

8.8.6.2 I permessi avranno una durata pari al la durata del contratto di fornitura e comunque non superiore alla scadenza del rinnovo della convalida.

8.8.6.3 Per il personale CTD la validità del tesserino non potrà comunque superare la scadenza più breve risultante dalla verifica della durata della convalida e del contratto di lavoro del dipendente.

8.8.7 Operatori del settore turismo non subconcessionari di box tour operator e agenzie di viaggio

8.8.7.1 I Tour Operator e Agenzie di Viaggio, possono richiedere i tesserini di ingresso solo per la zona Land side e quindi richiedendo un TIA di colore giallo.

8.8.7.2 Il permesso non potrà essere rilasciato per un periodo superiore a dodici mesi (in caso di personale CTI) o per la durata del contratto di assunzione per personale CTD se inferiore a 12 mesi.

8.9 RILASCIO PASS PER ACCESSO CON SCORTA

8.9.1.1 Viene rilasciato a quei soggetti che, pur non svolgendo una qualsiasi attività lavorativa continuativa all'interno del sedime aeroportuale, abbiano comunque contingenti ed improrogabili necessità di accesso per particolari e motivate straordinarie esigenze di organizzazioni stabilmente presenti in aeroporto.

8.9.1.2 Gli operatori delle Società o gli Enti suddetti, dovranno accompagnare per tutta la durata dell'intervento la persona per la quale è stata fatta richiesta di pass visitatore. La richiesta scritta su modulo allegato (Allegato 3) del pass dovrà pervenire all'Ufficio GRP o in caso di chiusura dell'Ufficio al TERMINAL MANAGER.

8.9.1.3 Il pass, della durata massima di 24h, dovrà essere rilasciato all'interessato il quale alla scadenza dovrà riconsegnarlo all'ufficio GRP che provvederà alla revoca ed alla distruzione dello stesso.

8.9.1.4 Potranno essere rilasciati al massimo 3 permessi di accesso con scorta alla stessa persona nell'arco di trenta giorni, fatti salvi i casi in cui sia dimostrata la necessità di accedere un numero superiore di volte e per i quali l'accesso dovrà essere opportunamente motivato dal soggetto richiedente producendo una relazione dettagliata che specifichi la motivazione per la quale viene richiesta la deroga. La suddetta relazione verrà prodotta in allegato alla già richiesta documentazione. Tale motivazione potrebbe non essere ritenuta valida e l'istanza di prolungamento dell'accesso sarà rifiutata dietro insindacabile giudizio del gestore e/o dell'autorità.

8.9.1.5 Per l'emissione di tesserino con scorta la società sponsor richiedente (operatore aeroportuale) compila la richiesta protocollata indirizzata all'Ufficio Rilascio pass per i propri addetti o per ditte terze, (forniture, lavori e servizi), lo sponsor consegna la modulistica necessaria, elencando la documentazione obbligatoria da allegare alla richiesta:

- Richiesta da parte di operatore aeroportuale/sponsor
- Modulo di richiesta (Allegato 3)
- Copia del documento di riconoscimento in corso di validità
- Foto formato 1000*1000 Pixel formato digitale (quando non in emergenza)
- Fotocopia del permesso aeroportuale dello scortante (fino ad un massimo di 2) in corso di validità

8.9.1.6 Il tesserino Visitatore potrà essere rilasciato entro un'ora dall'inserimento della richiesta.

8.9.1.7 Alla consegna, l'ufficio GRP procederà con il protocollo della pratica ed emetterà il tesserino aeroportuale, l'invio della pratica avverrà contestualmente tramite mail o fax alla Polizia di Frontiera che effettuerà i previsti controlli dei precedenti personali.

8.9.1.8 Le ditte operanti all'interno dell'aeroporto devono fornire una lista del personale autorizzato a tale funzione; essa dovrà essere trasmessa alla DA, all'ufficio GRP ed al Security Manager.

8.9.1.9 Nel caso in cui non vi siano trasmesse liste sarà considerato valido, ai fini della scorta, il tesserino aeroportuale in corso di validità dell'operatore.

8.9.1.10 In caso di chiusura dell'ufficio pass la richiesta verrà inoltrata ai Terminal Manager di S.A.C. compilando il documento allegato (Allegato 3) per la richiesta dell'accesso in triplice copia. Il modello dovrà essere timbrato dal Terminal Manager e lasciata una copia al TM, una presso il varco di controllo di sicurezza e una sempre con sè per tutta la durata della scorta.

8.10 PROCEDURA DI ACCESSO CON SCORTA

8.10.1 In casi eccezionali, situazioni inaspettate e non previste, è possibile far accedere sotto scorta un Visitatore che sarà munito di tesserino "visitatore"

8.10.2 Il personale autorizzato alla Scorta dovrà:

8.10.2.1 Essere in possesso di TIA.

8.10.2.2 Essere autorizzato alla scorta esclusivamente per le aree sterili/critiche riferite alla tipologia della propria tessera aeroportuale.

8.10.2.3 Avere sotto il proprio controllo visivo le persone scortate.

8.10.2.4 Garantire che le persone scortate non commettano violazioni alla sicurezza.

8.10.2.5 Al personale scortato dovrà essere rilasciato un permesso con caratteristiche e formato del tesserino aeroportuale ma privo di banda colorata.

8.10.2.6 Un titolare di tesserino di ingresso in aeroporto che opera stabilmente può scortare contemporaneamente fino ad un massimo di 5 persone munite di tesserino di accesso con scorta.

8.10.3 Soggetto Richiedente

8.10.3.1 Il soggetto richiedente è responsabile, in via esclusiva, della correttezza e veridicità delle informazioni e dei dati indicati nell'istanza di richiesta, consapevole delle responsabilità previste, in particolar modo, dall'Art. 76 del DPR 445/2000.

8.10.3.2 Tutti i soggetti interessati sia pubblici sia privati (quali Autorità/Enti di Stato, operatori aeroportuali, operatori commerciali, sub concessionari, sub appaltatori, fornitori,

ecc.) che richiedano l'accesso con scorta alle aree aeroportuali dovranno motivare l'esistenza di una situazione di eccezionalità.

8.10.3.3 La scorta sarà fornita dal Gestore o dall'Ente/Società nel cui interesse deve avvenire l'ingresso.

8.10.3.4 Il "visitatore" dovrà essere sotto diretto controllo visivo (chiaramente visibile e sufficientemente vicino per porre in essere interventi adeguati in caso di necessità) e ad una distanza approssimativa di 10 metri al massimo.

8.10.4 Chi può effettuare la scorta

- Tutti gli ispettori ENAC sono abilitati ad effettuare la scorta
- Tutte le FFPP sono autorizzati ad effettuare la scorta
- Tutte le GPG di SAC service sono autorizzate ad effettuare servizio di scorta
- Tutti i soggetti in possesso di un pass aeroportuale Definitivo in corso di validità possono effettuare direttamente un servizio di scorta.

8.10.4.1 La persona che effettua la scorta deve essere dotato di pass aeroportuale in corso di validità.

a) Il pass visitatore e la documentazione in possesso dello scortato deve riportare le generalità della persona scortata e di chi effettua la scorta come da modello allegato.

b) La data e l'ora di inizio e fine del servizio di scorta.

8.10.4.2 La medesima procedura si applica ai veicoli che pur avendo rilasciato un lasciapassare per accedere alle aree lato volo, debbano essere scortati all'interno del sedime aeroportuale, il cui guidatore non è in possesso di patente aeroportuale (ADC).

8.11 ACCESSO CON SCORTA VEICOLI SENZA LASCIAPASSARE

La procedura di accesso con scorta è attivabile da qualsiasi soggetto/ente/operatore aeroportuale che ne faccia richiesta al Gestore, presso l'ufficio Pass nei giorni e negli orari di apertura o presso l'ufficio dei Terminal Manager durante i giorni/orari di chiusura dell'Ufficio Pass.

8.11.1.1 L'accesso con scorta dei veicoli senza lasciapassare è attivabile solo in casi estremamente eccezionali, per grave limitazione dell'operatività aeroportuale o se la gravità dell'evento incide sulla sicurezza dell'aviazione civile.

8.11.1.2 Gli autoveicoli potranno accedere alle aree sterile dell'aeroporto privi di lasciapassare veicolare, se scortati da un veicolo autorizzato al servizio di scorta. Sarà necessario compilare

apposito modulo a in triplice copia, timbrata dal gestore, una copia va lasciata presso l'ufficio del gestore, una tenuta con se ed una lasciata presso il varco d'accesso. (Allegato 16).

8.11.1.3 Gli enti e le società dovranno, come nel caso del personale, fornire al gestore un elenco di veicoli e personale autorizzato ad effettuare servizio di scorta per i veicoli o essere in possesso di TIA e di patente ADC in corso di validità.

8.11.1.4 Come per il personale, il veicolo scortato non dovrà trovarsi ad una distanza superiore ai 10 mt e dovrà essere sempre sotto diretto controllo visivo.

Ogni operatore aeroportuale autorizzato ad effettuare la scorta potrà scortare un solo veicolo alla volta e un massimo di 5 persone.

8.12 RICHIESTA DOPPIA TESSERA AEROPORTUALE PER LAVORATORI PART TIME

Per coloro che hanno un doppio contratto di lavoro, la cui somma delle ore non superi le 40 ore settimanali, verranno rilasciati, in via del tutto eccezionale, due tesserini intestati alla stessa persona con l'indicazione delle società di appartenenza. Le richieste per entrambi i tesserini seguiranno il normale iter per l'istruttoria e la successiva emissione previa consegna dei contratti di lavoro del dipendente attestanti tipologia, scadenza e orario di lavoro.

8.13 RICHIESTA DI "DUPLICATO GIORNALIERO" – TESSERA NON AL SEGUITO DEL TITOLARE

8.13.1.1 Le persone in possesso di un tesserino di ingresso in aeroporto, che lo abbiano dimenticato e non ancora sostituito, possono richiedere presso l'Ufficio Tesseramento, un tesserino giornaliero con le stesse caratteristiche di colore ed aree di accesso di quello in attribuzione compilando un modulo di richiesta allegato alla procedura. (Allegato 10).

8.13.1.2 Verrà rilasciato un tesserino con la nota "Duplicato giornaliero" previo pagamento di un corrispettivo e dopo la verifica della validità della tessera aeroportuale e controllo dei dati anagrafici tramite Documento d'identità del richiedente. Contestualmente al rilascio, l'Ufficio Gestione Rilascio Pass provvederà ad abilitare con le stesse credenziali del tesserino dimenticato il duplicato giornaliero e a disabilitare tutti gli accessi il tesserino dimenticato.

8.13.1.3 Qualora la persona dovesse accertarsi dello smarrimento della tessera aeroportuale, dovrà provvedere immediatamente a quanto indicato al successivo paragrafo 8.14

8.14 SMARRIMENTO O FURTO

8.14.1.1 In caso di smarrimento o furto, il proprietario dovrà fare denuncia all'autorità competente e presentarla all'ufficio GRP che provvederà immediatamente alla disattivazione del badge smarrito o rubato e ad una nuova emissione dello stesso, con conseguente cambio di numerazione (Allegato 11).

8.14.1.2 Qualora la tessera smarrita/rubata venga ritrovata, il titolare è tenuto a notificarlo all'Autorità presso cui era stata presentata la denuncia e all'ufficio Gestione e Rilascio Pass.

8.15 RIPRESE VIDEO

8.15.1.1 Le richieste per servizi fotografici o riprese video devono essere trasmesse dalla società di Gestione all'ENAC ai sensi dell'art. 705 CdN e del D.lgs. 196/03.

8.15.1.2 In caso di accoglimento della richiesta verranno autorizzati con le stesse modalità dell'accesso con scorta.

8.16 INDICAZIONE ARTICOLI PROIBITI SUI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO

8.16.1.1 Il tesserino di ingresso in aeroporto deve contenere, ove applicabile, l'indicazione delle categorie di articoli proibiti di cui all'Appendice 1A del Reg. (UE) 1998/2015 (Allegato 12), per il quale il titolare deve richiedere l'autorizzazione per l'introduzione in area sterile/critica per le funzioni da esercitare.

8.16.1.2 I normali utensili da lavoro di cui alla lettera d) dell'Appendice 4-C del Reg. (UE) 1998/2015, non sono più considerati articoli proibiti per le persone diverse dai passeggeri e, qualora introdotti in area sterile, devono essere sottoposti ai normali controlli di sicurezza e, successivamente, mantenuti in luogo non accessibile ai passeggeri. I Soggetti richiedenti dovranno pertanto presentare per i propri dipendenti e per i dipendenti di ditte in appalto/subappalto/fornitura una richiesta di autorizzazione di introduzione di articoli proibiti (Allegato 6) con l'indicazione della categoria e i nominativi delle persone che necessitano di introdurre tali articoli.

Appendice 1-A

PERSONE DIVERSE DAI PASSEGGERI ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI
a) *Pistole, armi da fuoco e altri strumenti che sparano proiettili*
— strumenti in grado, o che sembrano in grado, di poter essere utilizzati per provocare gravi ferite attraverso lo sparo di un proiettile, fra i quali:
— armi da fuoco di ogni tipo, come pistole, rivoltelle, carabine, fucili
— pistole giocattolo, riproduzioni e imitazioni di armi da fuoco che possono essere scambiate per armi vere
— componenti di armi da fuoco, esclusi i cannocchiali con mirino di puntamento
— armi ad aria compressa o anidride carbonica, come pistole, armi a pallini, carabine e pistole a sfere, 21.6.2014 L 182/33 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea IT
— pistole lanciarazzi e pistole per starter
— archi, balestre e frecce
— lanciarpioni e fucili subacquei
— fionde e catapulte

b) *dispositivi per stordire*
— dispositivi progettati appositamente per stordire o immobilizzare:
— dispositivi neutralizzanti, come fucili stordenti, pistole paralizzanti (tasers) e manganelli a scarica elettrica
— strumenti per stordire e sopprimere gli animali
—sostanze chimiche, gas e spray capaci di produrre effetti disabilitanti o immobilizzanti, come spray irritanti
—gas lacrimogeni, acidi e repellenti per animali

c) *sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari*
— sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado, o che sembrano essere in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:
— munizioni
— detonatori e inneschi
— detonatori e micce
— riproduzioni o imitazioni di ordigni esplosivi
— mine, granate e altri materiali militari esplosivi
— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici
— candelotti e cartucce fumogene
— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici

d) eventuali altri articoli in grado di venir utilizzati per provocare ferite gravi e che non sono di solito utilizzati nelle aree sterili, ad esempio attrezzature per arti marziali, spade, sciabole ecc.

8.17 VALIDITA' E RINNOVO DEI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO

Il tesserino di ingresso in aeroporto avrà una validità massima non superiore ai 5 anni. Lo stesso verrà rilasciato o rinnovato a fronte del parere positivo della Polizia di Stato sul controllo dei precedenti personali, dopo aver superato con successo la formazione secondo quanto previsto nella presente procedura e previo pagamento del corrispettivo indicato dal Gestore.

8.18 PERSONALE IN POSSESSO DI TESSERA AEROPORTUALE ALTRO SCALO NAZIONALE

8.18.1.1 Sarà possibile rilasciare un tesserino di ingresso in aeroporto ad un soggetto già titolare di un altro tesserino aeroportuale, in corso di validità, emesso su altro scalo nazionale senza la necessità di Controllo dei precedenti personali e Attestato del corso di sensibilizzazione di security.

8.18.1.2 L'operatore aeroportuale dovrà comunque acquisire, a cura del Gestore aeroportuale o Ente autorizzato, l'informativa sulle modalità di accesso e sulle caratteristiche infrastrutturali dell'aeroporto rilevanti ai fini della sicurezza.

8.18.1.3 La documentazione necessaria ai fini del rilascio include:

- Richiesta di permesso di accesso su carta intestata del soggetto richiedente
- Compilazione Modello Richiesta pass (Allegato 2)
- Dichiarazione sostitutiva di certificazione
- Copia del tesserino aeroportuale altro scalo
- Copia dell'attestato del corso AIRSIDE SAFETY (solo per i TIA di colore verde o rosso) in corso di validità per richieste successive al 01/09/2017
- Eventuali contratti di appalto/subappalto/fornitura

8.18.1.4 Il tesserino potrà essere rilasciato solo previa presentazione di documento d'identità valido e tesserino aeroportuale di altro scalo nazionale.

8.19 RESTITUZIONE DEI TESSERINI DI INGRESSO IN AEROPORTO

8.18.1.1 In conformità al punto 1.2.5.1.6 del PNS il tesserino di ingresso in aeroporto deve essere restituito al gestore aeroportuale, il quale dovrà provvedere a disabilitarlo e distruggerlo:

- Su richiesta dell'Enac
- In seguito a cessazione del rapporto di lavoro
- In seguito a cambiamento del datore di lavoro
- In seguito a modifica delle aree di accesso autorizzate
- In seguito a scadenza
- In seguito a ritiro
- In aggiunta ai casi indicati nel PNS, i tesserini potranno essere revocati, con il conseguente obbligo all'Operatore o al dipendente dello stesso di riconsegnarlo al Gestore, anche nel caso in cui venga a cessare, per qualsiasi motivo, il contratto tra il Gestore e l'Operatore.

8.20 ABILITAZIONE INFORMATICA DEL TIA ALL'ACCESSO

8.20.1.1 L'aeroporto è munito di porte elettroniche dotate di un lettore; i percorsi di ciascun operatore aeroportuale devono essere verificati per mezzo della richiesta pass e devono essere giustificati da un motivo legittimo derivante dalla mansione svolta.

8.20.1.2 Il Gestore per il tramite del Security Manager e dell'Ufficio Gestione e Rilascio pass provvederanno alla definizione del percorso in linea con la mansione svolta e rispettando le aree di accesso riportate sul pass, assicurando la corretta disciplina del controllo accessi nelle aree pubbliche e nelle aree sterili/critiche.

8.20.1.3 Al fine di garantire tale modalità di controllo lo scalo è dotato di un sistema elettronico denominato "CONTROLLO ACCESSI" costituito da apparati di lettura dei tesserini su ausilio di supporti magnetici con tecnologia R-fid.

8.20.1.4 Tale metodologia permette di individuare l'utilizzo improprio dei tesserini smarriti, rubati, scaduti, non restituiti e di assicurare che ogni singolo accesso sia effettuato dal reale titolare della tessera.

8.20.1.5 Il Terminale per il controllo degli accessi non autorizzati è posto presso la control room del gestore.

8.20.1.6 Il gestore aeroportuale, ricevuta l'informativa del furto o smarrimento del tesserino, provvede a disabilitarlo immediatamente inibendo così qualunque tentativo di utilizzo improprio dello stesso. Eventuali tesserini in corso di validità non restituiti (nei casi previsti dal par.1.16 della presente procedura) verranno egualmente disabilitati per evitare l'ingresso di personale NON AUTORIZZATO.

8.20.1.7 S.A.C., al fine di impedire l'illecita utilizzazione dei tesserini di ingresso in aeroporto ha inoltre predisposto, in ottemperanza al cap.1.2.5.2.1 del PNS, un registro in formato elettronico aggiornato e trasmesso mensilmente agli Enti di Stato e alle Imprese di sicurezza preposte al controllo, riportante l'elenco dei tesserini smarriti, rubati e non restituiti.

8.20.1.8 Inoltre S.A.C., in ottemperanza a quanto previsto dal cap. 1.2.2.2 del reg. EU 1998/2015, ha predisposto un sistema combinato di riconoscimento biometrico del personale presso i varchi di accesso dello staff. Il sistema di riconoscimento biometrico (SFI Smart Face Identifier) è in grado di identificare l'operatore tramite match con la foto depositata presso il data base dell'Ufficio Rilascio pass e validità del pass, in combinazione con il sistema di rilevazione dell'autorizzazione del TIA (SIPASS) in grado di verificare l'autorizzazione alla zona d'accesso dello stesso.

8.20.1.9 Pertanto la combinazione dei due sistemi consentono di riconoscere immediatamente l'illecito utilizzo del pass per gli operatori aeroportuali.

8.20.1.10 Persiste per i Crew, per gli operatori provvisti di pass con scorta e per gli ispettori nazionali ENAC ed ANSV il controllo visivo del pass (TIA).

8.20.1.11 In ottemperanza a quanto previsto dal Programma Nazionale di Sicurezza al cap. 1.2.2.0.2 il gestore aeroportuale assicura che:

- i cancelli d'ingresso e le porte che diano accesso alle aree sterili o aree di movimento,
- le porte di accesso ai pontili, all'area lato volo ed alla rampa

sono protette in modo da impedire l'accesso a persone non autorizzate e consentire al contrario, l'utilizzo in situazioni di emergenza.

8.20.1.12 Gli Enti interessati possono richiedere al Gestore Aeroportuale l'abilitazione all'accesso in zone specifiche dell'aeroporto (pontili di imbarco, porte…) conformemente alla mansione del personale per il quale se ne fa richiesta.

8.20.1.13 E' fatto obbligo comunicare immediatamente a S.A.C. l'eventuale disabilitazione delle tessere qualora tali abilitazioni non siano più necessarie Le richieste possono essere inoltrate all'Ufficio Tesseramento via e-mail al seguente indirizzo di posta elettronica:

rilasciopass@aeroporto.catania.it (ed in copia v.pappalardo@aeroporto.catania.it)

Con oggetto: Richiesta abilitazione pass.

8.21 DISABILITAZIONE DEI BADGE

8.21.1.1 I badge da rinnovare o da riconsegnare per decadenza del rapporto di lavoro dovranno essere restituiti all'ufficio GRP con lettera d'accompagnamento della società richiedente. L'ufficio GRP provvederà a registrarne l'avvenuta consegna nell'apposito registro elettronico, a disabilitare ed a distruggere gli stessi.

8.21.1.2 L'Ufficio gestione e Rilascio pass deterrà due registri elettronici uno per i pass aeroportuali ed uno per i lasciapassare mezzi.

8.22 CONTROVERSIE

L'ENAC è responsabile dell'attività di vigilanza e controllo relativa alla corretta applicazione di quanto previsto nella presente procedura ed ha inoltre il compito di dirimere qualsiasi controversia che dovesse eventualmente scaturire tra i soggetti coinvolti.

8.23 RICHIESTA RILASCIO LASCIAPASSARE MEZZI

8.23.1 Assicurazioni

8.23.1.1 Tutti i veicoli autorizzati a circolare nell'area di movimento, anche appartenenti ad Enti di Stato e ad Enac, dovranno essere assicurati per la responsabilità civile conformemente a quanto disposto dalla Legge 24.12.69 n° 990 e successive modifiche e conformemente all'ord. Aeroportuale 6/2013.

8.23.1.2 Il Gestore, gli Handlers e le Compagnie di navigazione aerea potranno essere esentati dall'assicurare singolarmente i propri mezzi di servizio destinati a non uscire dall'aeroporto, nel caso in cui i mezzi siano de-targati e qualora dimostrino di aver coperto con altra assicurazione globale gli eventuali danni causati dai suddetti veicoli, sia durante l'effettuazione del servizio cui gli stessi sono destinati che in tutti gli altri casi.

8.23.1.3 I mezzi non compresi nel comma precedente, per avere l'autorizzazione ad accedere

alle zone interne, dovranno essere in possesso di assicurazione per responsabilità civile verso terzi con massimale non inferiori ai valori sotto riportati:

- Attività svolta con un mezzo circolante solo sulla perimetrale, senza ingresso sull'APRON: 75 milioni di euro
- Attività svolta con mezzi sottobordo aeromobili: 150 milioni di euro
- Intera area lato volo: 375 milioni di euro

8.23.1.4 La documentazione da allegare alla richiesta Lasciapassare mezzi è la seguente:

- Modello richiesta pass mezzo (Allegato SEC 15)
- Dichiarazione conformità mezzi (Allegato SEC 16)
- Copia del tagliando assicurativo (verificando i massimali assicurativi –riferimento ordinanza 6/2013)
- Copia del libretto di circolazione, completo di eventuale revisione
- Qualora si tratti di automezzo in locazione o in leasing occorre allegare copia del relativo contratto
- In presenza di mezzi de-targati sarà necessario allegare certificato CE e copia della revisione del mezzo; in sostituzione di essa copia conforme di tutte le manutenzioni effettuate nel corso dell'anno conformemente a quanto previsto dal manuale della casa costruttrice del mezzo;

8.23.1.5 L'Ufficio GRP, raccolta la documentazione e verificata la correttezza e la completezza, trasmetterà l'istanza per le vie brevi alla Polizia di Stato, per il parere di competenza.

8.23.1.6 L'Ufficio GRP, dopo avere ottenuto il parere sul modello pass mezzo, procederà all'inserimento dei dati anagrafici del mezzo, indicandone anche la tipologia delle aree di accesso e alla stampa del pass mezzo, successivamente sarà consegnato alla Società che ne ha fatto richiesta.

8.23.1.7 Il pass auto avrà scadenza legata al periodo assicurativo nel caso in cui la revisione è antecedente alla scadenza assicurativa; la validità del pass sarà legato alla revisione.

8.23.2 Rilascio pass mezzi provvisorio

8.23.2.1 SOLO in caso di accesso ad aree operative air side, inferiore ai trenta giorni è possibile richiedere un PERMESSO TEMPORANEO MEZZI.

8.23.2.2 In questo caso se il guidatore non è in possesso di Airside Driving Certificate (ADC) in corso di validità, i relativi veicoli dovranno essere scortati da altro automezzo autorizzato ad operare nelle aree di movimento condotto da persona titolare di ADC in corso di validità.

8.23.2.3 Il Pass al termine della validità dovrà essere riconsegnato all'Ufficio Gestione e Rilascio Pass.

8.23.2.4 La Società richiedente dovrà provvedere alla compilazione del modello pass provvisorio (Allegato SEC 15), allegando la seguente documentazione:

- Modello richiesta pass mezzo (Allegato SEC 15)
- Copia del tagliando assicurativo (verificando i massimali assicurativi – ABILITAZIONE AEROPORTUALE DELLA POLIZZA-riferimento ordinanza 6/2013)
- Copia del libretto di circolazione, completo di eventuale revisione.

8.23.2.5 L'Ufficio GRP, raccolta la documentazione e verificata la correttezza e la completezza la inoltra, per le vie brevi alla Polizia di Stato, per il parere di competenza.

8.23.2.6 L'Ufficio GRP, dopo avere ottenuto il parere sul modello pass mezzo, procederà all'inserimento dei dati anagrafici del mezzo, indicandone anche la tipologia delle aree di accesso e alla stampa del pass mezzo potrà essere consegnato alla Società che ne ha fatto richiesta.

8.23.3 Accesso area di manovra

8.23.3.1 Per l'accesso all'Area di manovra i veicoli dovranno essere dotati di radiotrasmittente con frequenza TWR. In tali casi il guidatore, o almeno un occupante del mezzo, dovrà essere informato sulla fraseologia aeronautica oltre ad essere in possesso di ADC di tipo R.

8.23.4 Rinnovo pass mezzi

8.23.4.1 Il rinnovo pass mezzi avverrà dietro specifica richiesta della Società richiedente ed alla richiesta dovrà essere allegato, oltre a quanto previsto per l'emissione del definitivo, anche il precedente lasciapassare mezzi da rinnovare.

8.23.4.2 In caso di smarrimento/furto o deterioramento è possibile compilare richiesta apposita da inviare all'Ufficio pass, per il rilascio di un duplicato. (Allegato SEC 17)

8.23.5 Dotazione mezzi

8.23.5.1 I mezzi che devono operare all'interno del sedime devono essere provvisti della seguente dotazione:

- Parafiamme
- Bandiera a scacchi bianca e rossa di dimensione adeguata al mezzo
- Ragione sociale o emblema dell'ente di appartenenza
- Segnaletica luminosa attivata (luce rossa fissa e/o lampeggiante giallo o arancione visibile a 360°).

8.23.6 Revoche

Oltre ai casi sopravvenuti di motivi ostativi al rilascio previsti dal PNS il tesserino di ingresso in aeroporto può essere sospeso e/o revocato:

- nel caso in cui sia stato utilizzato per usi difformi da quelli previsti dalla presente ordinanza;
- nel caso di inosservanza di Ordinanze, procedure e regole aeroportuali;
- per comportamenti contrari alla sicurezza, regolarità ed efficienza dell'attività aeroportuale;
- per comportamenti lesivi della dignità dei passeggeri e/o degli operatori aeroportuali;
- nel caso in cui sopravvengano, successivamente alla prima emissione, gravi motivi che pregiudichino l'affidabilità del soggetto ai sensi dell'Allegato 1 del Capitolo 11 del PNS.

Al ritiro del tesserino il direttore aeroportuale procederà all'esito del relativo procedimento.

In casi eccezionali quali un provvedimento restrittivo della libertà personale emanato dall'Autorità Giudiziaria, il tesserino potrà essere sequestrato dalle Forze di Polizia e trasmesso alla Direzione Aeroportuale che emetterà l'eventuale provvedimento di ratifica.

ENAC su motivata richiesta da parte dell'autorità competente potrà inibire l'ingresso fino all'effettivo nulla osta.

Le operazioni per l'emissione del pass verranno addebitate secondo le tariffe in vigore alla società richiedente pubblicate ed esposte presso l'Ufficio Gestione e Rilascio Pass.

8.24 ALLEGATI

MODSEC01

MODSEC02

MODSEC03

MODSEC04

MODSEC05

MODSEC06

MODSEC07

MODSEC08

MODSEC09

MODSEC10

MODSEC11

MODSEC12

MODSEC13

MODSEC14

MODSEC15

MODSEC16

MODSEC17

MODSEC18

CARTA INTESTATA DELLA SOCIETA' RICHIEDENTE

C.a SAC spa
Ufficio Tesseramento

Catania-13 giugno 2016
Prot. n.

Oggetto: Rilascio pass sig. Mario Rossi

Con la presente si richiede rilascio pass per giorno xxxxxxxxx giugno 2016 per xxxx della ditta xxxxxxxx che dovrà operare xxxxxxxxxxxxxx di xxxxxxxxxxxx

Il pass per lo scalo di Catania avrà validità dal xx al xxxxxxxxx e la zona di accesso richiesta per lo svolgimento dell'attività lavorativa è xxxxxxxxxxxxxxx.

Cordiali Saluti

xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

IN APPROVAZIONE

Allegato nr.2 B PNS 01FEB2016

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Rilascio Pass

Data _____

Oggetto: RICHIESTA TESSERINO AEROPORTUALE di ACCESSO

LA SCRIVENTE SOCIETA': _____

CON LA PRESENTE RICHIEDE IL RILASCIO DEL TESSERINO PER IL PROPRIO DIPENDENTE:
COGNOME _____ NOME _____
NATO A _____ PROV. _____ IL _____
INDIRIZZO _____
MANSIONE _____
TESSERINO VERDE ☐ AZZURRO ☐ GIALLO ☐

AREE DI ACCESSO: 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐
Legenda :(2Terminal lato volo), (3area trattamento bagagli), (4Cargo), (5 A/M e loro adiacenze), (6Area Piazzali), (7Area di Manovra)
VALIDITÀ PASS DAL_____AL_____

Auth.ai sensi del reg EU 687/2014 del 185/2010 Appendice 1-A Cat. a) ☐ **b)** ☐ **c)** ☐ **d)** ☐

In Possesso di Tessera Aeroportuale Altro Scalo: SCALO_____SCADENZA_____

Rinnovo Tessera N.:_____

Si dichiara sotto la propria responsabilità quanto segue:
- che ha preso visione della procedura tesseramento del Programma di Sicurezza Aeroportuale
- che è a conoscenza del Reg. di Scalo e del manuale dell'Aeroporto
- che autorizza la SAC S.p.A. al trattamento dei propri dati personali ai sensi del DLGS 196/2003
- che ha preso visione degli obblighi derivanti dal possesso di un pass aeroportuale
- che il dipendente ha un contratto:
- A tempo Indeterminato _____ (si allega frontespizio e durata contratto)

- A tempo determinato dal _____al _____ (si allega contratto/ ordine)

Il presente modello deve essere trasmesso con lettera d'accompagnamento della società richiedente .
SI ALLEGA : (A) documento d'identità (B) copia di certificato security (C) modello autocertificazione art. 46 DPR 445 (D) (copia contratto tipologia e durata) (E) Dichiarazione attività professionale
(F) fototessera 1000X1000 PIXEL a colori FORMATO DIGITALE
Il titolare del pass è obbligato alla restituzione del tesserino, all'ufficio emittente, alla scadenza del termine di validità o in caso di termine rapporto di lavoro. Le violazioni di tale obbligo saranno sanzionate ai sensi dell' art 1174 del codice della nav.aerea

Timbro e firma del rappresentante Società destinataria Del Servizio SAC Titolare Istruttoria
Verifica di rispondenza della richiesta

_____ _____ _____

IN APPROVAZIONE

All. 3 PNS ed. 01-02-2016 Rilascio pass con scorta

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Gestione Rilascio Pass

Data _____

Oggetto: RICHIESTA PERMESSO CON SCORTA – PASS PERSONA –

Il sottoscritto _____Dip. Soc _____PIVA _____

nato a _____ prov _____ Il _____

operante per conto della società / Ente _____

documento d'identità _____ nr. _____ (si allega copia)

richiede il rilascio di un pass per accedere alle seguenti aree aeroportuali:
Specificare aree_____

L'accesso è reso necessario per accedere dalla sussistenza dei seguenti motivi:

- ○ MANUTENZIONE AD IMPIANTI / APPARATI / INFRASTRUTTURE
- ○ ISPEZIONI/AUDIT
- ○ SOPRALLUOGHI DITTE / IMPRESE PER LAVORI URGENTI

ALTRO, SPECIFICARE _____

Valido dal giorno _____ al giorno _____

UTILIZZO ARTICOLI PROIBITI all.1A reg.eu687/2014 GRUPPO_____/____ __/____ __/__ ____/____

PERSONALE AUTORIZZATO ALLA SCORTA
OPERATORE/I _____ SOCIETA' _____

N° TESSERA/E ENAC _____SCADENZA TESSERA/E _____

Lo stesso sarà accompagnato, per tutta la durata di validità del permesso, da personale autorizzato alla scorta già munito di tesserino aeroportuale.
La scorta è OBBLIGATA a tenere SEMPRE sotto il proprio personale e diretto controllo visivo la/le persone scortate e che non potranno accedere in zone diverse da quelle indicate sul proprio tesserino. La scorta deve garantire con ragionevole certezza che la/le persone scortate non commettano violazioni alla sicurezza e di avvertire tempestivamente le autorità in caso di anomalia.
Le persone scortate sono OBBLIGATE a:

- **esporre il tesserino visitatore**
- **a non allontanarsi dal controllo visivo della propria scorta e ad avvertire immediatamente le forze di polizia (0957239150-0957237911) e Soc.SAC (0957239361) in caso di furto o smarrimento della presente autorizzazione.**

Il richiedente, ai sensi del DPR 28 Dicembre 2000, n. 445. Consapevole delle conseguenze penali in caso di dichiarazioni mendaci, si assume la responsabilità sul corretto uso del presente permesso.
il responsabile della Soc. per conto della quale è erogato il servizio dal richiedente si impegna a garantire la vigilanza sulle attività svolte dal soggetto richiedente ed, alla scadenza del termine di validità, a restituire il presente documento all'ufficio emittente, pena il recupero coattivo a sue spese.

Il Richiedente	**Società destinataria del servizio**	**Verifica di rispondenza della richiesta SAC Titolare Istruttoria**
_____	_____	_____

VISTO DI POLIZIA (nel caso di visitatore)

IN APPROVAZIONE

ALLEGATO 2

Lavori da eseguirsi presso l'Aeroporto di Catania Fontanarossa
Da compilare su carta intestata della società

Catania,

Spett.le
S.A.C. Società Aeroporto Catania SpA
Aeroporto Fontanarossa, snc
95121 - Catania

Oggetto: Documentazione in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, per i lavori, rientranti nell'art.26 del T.U., da eseguirsi presso l'Aeroporto Fontanarossa di Catania c/S.A.C. Società Aeroporto Catania SpA

.

In ottemperanza a quanto sancito dalla normativa vigente (art. 26 del D.Lgs.81/08), il sottoscritto _____,
nella qualità di Rappresentante Legale/Datore di Lavoro della Ditta _____, corrente in _____, dichiara,
sotto la propria responsabilità:

1. che la Società è iscritta alla CCIAA di _____, con oggetto sociale inerente alla tipologia dell'appalto (copia allegata);
2. di avere redatto il Documento di Valutazione dei Rischi, di cui all'art. 17, comma 1, lettera a) del D.Lgs. 81/08 e di essere disponibile ad esibirlo al Committente e/o al Responsabile dei lavori;
3. di essere in possesso del documento unico di regolarità contributiva di cui al D. M. 24 Ottobre 2007;
4. di non essere oggetto di provvedimenti di sospensione o interdittivi di cui all'art. 14 del D.Lgs. 81/08;
5. di aver provveduto a nominare il R.S.P.P., nella persona del Sig. _____;
6. di aver nominato e regolarmente formato gli addetti all'emergenza, primo soccorso ed antincendio;
7. di aver nominato il Medico Competente, nella persona del Dott. _____;

BOZZA

ALLEGATO 2

Lavori da eseguirsi presso l'Aeroporto di Catania Fontanarossa
Da compilare su carta intestata della società

8. che i lavoratori occupati nell'azienda, ed in particolare nel cantiere oggetto dell'appalto, sono stati sottoposti a visita medica di idoneità ed è stato regolarmente emesso il relativo giudizio;
9. che è stato regolarmente eletto dai lavoratori il R.L.S., nella persona del Sig. _____, che è stato regolarmente formato per la specifica funzione;
10. che in relazione alla tipologia del sito lavorativo, ha valutato, nella scelta delle attrezzature di lavoro e delle eventuali sostanze o dei preparati chimici impiegati, nonché nella sistemazione dei luoghi di lavoro, i rischi per la sicurezza e per la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari;
11. che i propri lavoratori dipendenti accederanno all'interno dell'area di cantiere secondo le specifiche indicazioni fornite dalla Committente e nel rispetto delle specifiche disposizioni dell'ENAC;
12. che il proprio personale ed il personale occupato dall'eventuale impresa subappaltatrice sarà munito di apposita tessera di riconoscimento corredata di fotografia e dei dati previsti dall'art.18 del D.Lgs.81/08 e dei dati integrativi di cui all'art.5 della Legge n.136/2010;

BOZZA

CAR
TA INTESTATA DELLA DITTA/SOCIETA'

Verbale di avvenuta informazione e formazione ai sensi dell'art.36-37 D.Lgs.81/08

Il sottoscritto …….. In qualità di Datore di Lavoro della ditta ……., dichiara :

- Che in data …….. Dal …….. Al ……., ha provveduto affinché il sotto indicato dipendente ricevesse un'adeguata informazione su:
    1. I rischi per la sicurezza e la salute connessi all'attività dell'impresa in generale.
    2. Le misure e le attività di protezione e prevenzione adottate.
    3. I rischi specifici cui è esposto in relazione all'attività svolta, le normative di sicurezza e le disposizioni aziendali in materia.
    4. Di aver effettuato, prima dell'inizio dei lavori un sopralluogo congiunto con il Servizio di Protezione e Prevenzione del committente.
    5. Le procedure che riguardano il primo soccorso, la lotta antincendio e l'evacuazione dei lavoratori.
    6. Il responsabile del servizio prevenzione e protezione e il medico competente.
    7. I nominativi dei lavoratori incaricati di applicare le misure di prevenzione incendi, evacuazione dei lavoratori, pronto soccorso, se e quando nominati.

- Che ha provveduto affinché il sotto indicato dipendente ricevesse una formazione/informazione sufficiente ed adeguata in materia di sicurezza e di salute, con particolare riferimento al proprio posto di lavoro.

LUOGO/DATA_____

Il Datore di Lavoro o il Legale Rappresentante

_____

BOZZA

All.3

DICHIARAZIONE ATTIVITÀ PROFESSIONALE
Su carta intestata della società richiedente

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Rilascio Pass

Data _____

Consapevole delle responsabilità previste dall'art 76 del DPR 445/2000, si dichiara in conformità alle norme nazionali e comunitarie, (reg.EU1998/2015 cap 11.1.3 lettera c) che è stato effettuato il controllo dei precedenti personali del dipendente, _____ ed è stata verificata l'attività professionale dello stesso/a, gli studi ed eventuali interruzioni almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

Nome Cognome _____ qualifica: _____

Timbro e firma del Responsabile della Società

_____

BOZZA

FAC SIMILE DA REDIGERE SU CARTA INTESTATA
E COMPILARE SU UNICA PAGINA

Allegato n.4

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE - SOCIETA'

Spett.
SAC S.p.A.
Ufficio Tesseramento
Aeroporto di Catania

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE (Art.46 DPR 28/12/2000 n°445)

Il sottoscritto/a_____

In qualità di_____

Della Società/Ditta_____

Dichiara che nei confronti del Signor/a_____

nato/a _____(Pr) il _____ per il quale è stato richiesto il rilascio dei permessi/tessere aeroportuali, provvisori, per l'accesso alle aree di seguito

specificate:_____

questa Società / Ditta sta assolvendo a tutti gli obblighi imposti dalla legge in materia assicurativa e previdenziale per l'intera durata del rapporto di lavoro e che la stesso/a è stata assunto/a con contratto a:
•tempo determinato (CTD) (nel caso di CTD specificare la durata)_____
•a tempo indeterminato (CTI) (specificare data inizio contratto)_____
La scrivente Società dichiara di aver espletato tutti gli adempimenti previsti dalle normative in tema di "sicurezza e salute nei luoghi di lavoro", con particolare riferimento al D.Lgs. 81/08 e al D.M. 10.03.98 (criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro).
Si attesta inoltre che il/la suddetto/a ha ricevuto l'apposita formazione prevista dalle sopra citate normative, con particolare riferimento alla gestione delle emergenze nelle Aerostazioni
Si dichiara che al/alla suddetto/a è stata consegnata apposita documentazione informativa inerente alle procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro, alle disposizioni per richiedere l'intervento dei soccorsi nello scalo di Catania.
Infine, la scrivente società si assume la responsabilità di provvedere alla formazione e successivi aggiornamenti periodici del sopra elencato personale conformemente a quanto previsto dalla Circolare Enac Gen-02A qualora, nello svolgimento del proprio lavoro, entrasse in contatto con passeggeri con disabilità o mobilità ridotta (PRM)

Il sottoscritto allega fotocopia del proprio documento di riconoscimento.
Il sottoscritto dichiara di essere consapevole delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prende atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i dati di cui sopra vengono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio dell' ENAC e SAC S.p.A.e non saranno utilizzati per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Datore di lavoro
Nome: _____, Cognome:_____,Qualifica:_____

Firma per esteso (leggibile)_____

BOZZA

Data_____

BONZA

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE
ai sensi dell'art. 46 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445

Il sottoscritto _____, a conoscenza di quanto prescritto dall'art. 46 del D.P.R. 28/12/2000, n. 445, sulla responsabilità penale a cui può andare incontro fra le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci ivi inserite, sotto la propria responsabilità

D I C H I A R A

di essere nato il _____, a _____ Provincia _____
residente in _____ Provincia _____ Via _____ n. _____.
A tal uopo allego fotocopia del documento di riconoscimento, C.I. n. _____

Catania, lì _____

IL DICHIARANTE

_____

BOZZA

Allegato nr.8 PNS 01FEB2016 RICHIESTA Pass ROSSO

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Rilascio Pass

Data _____

Oggetto: RICHIESTA TESSERINO AEROPORTUALE di ACCESSO

LA SCRIVENTE SOCIETA': _____

CON LA PRESENTE RICHIEDE IL RILASCIO DEL TESSERINO PER IL PROPRIO DIPENDENTE:
COGNOME _____ NOME _____
NATO A _____ PROV. _____ IL _____
INDIRIZZO _____
MANSIONE _____

TESSERINO ROSSO ☐ AREE DI ACCESSO: 1 ☐
Personale Esentato dal Controllo ai sensi del cap.1.3.2 PNS parte_B_appartenente a_____☐

VALIDITÀ PASS DAL_____AL_____

Auth.ai sensi del reg EU 687/2014 del 185/2010 Appendice 1-A Cat. a)☐ b)☐ c)☐ d)☐

Rinnovo Tessera N.:_____

Si dichiara sotto la propria responsabilità quanto segue:
- che ha preso visione della procedura tesseramento del Programma di Sicurezza Aeroportuale
- che è a conoscenza del Reg. di Scalo e del manuale dell'Aeroporto
- che autorizza la SAC S.p.A. al trattamento dei propri dati personali ai sensi del DLGS 196/2003
- che ha preso visione degli obblighi derivanti dal possesso di un pass aeroportuale
- che il dipendente ha un contratto:
- A tempo Indeterminato _____ (si allega frontespizio e durata contratto)

- A tempo determinato dal _____al _____ (si allega contratto/ ordine)

Il presente modello deve essere trasmesso con lettera d'accompagnamento della società richiedente.

SI ALLEGA : (A) documento d'identità (B) copia di certificato security (C) modello autocertificazione art. 46 DPR 445 (D) (copia contratto tipologia e durata) (E) Dichiarazione attività professionale
(F) fototessera 1000X1000 PIXEL a colori FORMATO DIGITALE

Il titolare del pass è obbligato alla restituzione del tesserino, all'ufficio emittente, alla scadenza del termine di validità o in caso di termine rapporto di lavoro. Le violazioni di tale obbligo saranno sanzionate ai sensi dell' art 1174 del codice della nav.aerea

Timbro e firma del rappresentante Società destinataria Del Servizio SAC Titolare Istruttoria
Verifica di rispondenza della richiesta

_____ _____ _____

BOZZA

Allegato 10

Modulo di Richiesta

DUPLICATO GIORNALIERO

Spett.le SAC

Ufficio Tesseramento

Io sottoscritto: _____

Dipendente della SOC.: _____

Titolare del tesserino nr._____

Di colore: _____

Dichiara che lo stesso è stato dimenticato presso: _____

E che nessuno ne farà uso improprio.

Il sottoscritto dichiara inoltre di essere consapevole delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 445/2000 in caso dichiarazione mendace, inoltre prende atto che, ai sensi dell'art.13 del DLGS 196/03, i dati di cui sopra sono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Firma _____

Data:_____

BOZZA

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Rilascio Pass

Data _____

Oggetto: RICHIESTA RIEMISSIONE PERMESSO PER FURTO/SMARRIMENTO/DETERIORAMENTO

LA SCRIVENTE SOCIETA': _____

CON LA PRESENTE RICHIEDE IL RILASCIO DEL TESSERINO PER IL PROPRIO DIPENDENTE:
COGNOME _____ NOME _____
NATO A _____ PROV. _____ IL _____
INDIRIZZO _____
MANSIONE _____

TESSERINO VERDE ☐ AZZURRO ☐ GIALLO ☐

AREE DI ACCESSO: 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐
Legenda :(2Terminal lato volo), (3area trattamento bagagli), (4Cargo), (5A/M e loro adiacenze), (6Area Piazzali), (7Area di Manovra)
VALIDITÀ PASS DAL_____AL_____

Auth.ai sensi del reg EU 687/2014 del 185/2010 Appendice 1-A Cat. a) ☐ **b)** ☐ **c)** ☐ **d)** ☐

Rinnovo Tessera N.:_____

Si dichiara sotto la propria responsabilità quanto segue:
- che ha preso visione della procedura tesseramento del Programma di Sicurezza Aeroportuale
- che è a conoscenza del Reg. di Scalo e del manuale dell'Aeroporto
- che autorizza la SAC S.p.A. al trattamento dei propri dati personali ai sensi del DLGS 196/2003
- che ha preso visione degli obblighi derivanti dal possesso di un pass aeroportuale
- che il dipendente ha un contratto:
- A tempo Indeterminato _____ (si allega frontespizio e durata contratto)

- A tempo determinato dal _____al _____ (si allega contratto/ ordine)

Il presente modello deve essere trasmesso con lettera d'accompagnamento della società richiedente .

SI ALLEGA : (A) documento d'identità (B) copia di certificato security (C) modello autocertificazione art. 46 DPR 445 (D) (copia contratto tipologia e durata) (E) Dichiarazione attività professionale
(F) fototessera 1000X1000 PIXEL a colori FORMATO DIGITALE

Il titolare del pass è obbligato alla restituzione del tesserino, all'ufficio emittente, alla scadenza del termine di validità o in caso di termine rapporto di lavoro. Le violazioni di tale obbligo saranno sanzionate ai sensi dell' art 1174 del codice della nav.aerea

Timbro e firma del rappresentante Società destinataria Del Servizio SAC Titolare Istruttoria
Verifica di rispondenza della richiesta

_____ _____ _____

BOZZA

Allegato NR 13

Elenco categorie articoli proibiti per le persone diverse dai passeggeri

Appendice 1-A

PERSONE DIVERSE DAI PASSEGGERI ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

a) ***pistole, armi da fuoco e altri strumenti che sparano proiettili***

— strumenti in grado, o che sembrano in grado, di poter essere utilizzati per provocare gravi ferite attraverso lo sparo di un proiettile, fra i quali:
— armi da fuoco di ogni tipo, come pistole, rivoltelle, carabine, fucili,
— pistole giocattolo, riproduzioni e imitazioni di armi da fuoco che possono essere scambiate per armi vere, — componenti di armi da fuoco, esclusi i cannocchiali con mirino di puntamento,
— armi ad aria compressa o anidride carbonica, come pistole, armi a pallini, carabine e pistole a sfere, 21.6.2014 L 182/33 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea IT
— pistole lanciarazzi e pistole per starter,
— archi, balestre e frecce,
— lanciarpioni e fucili subacquei,
— fionde e catapulte;

b) ***dispositivi per stordire***

—— dispositivi progettati appositamente per stordire o immobilizzare:
— dispositivi neutralizzanti, come fucili stordenti, pistole paralizzanti (tasers) e manganelli a scarica elettrica,
— strumenti per stordire e sopprimere gli animali,
—sostanze chimiche, gas e spray capaci di produrre effetti disabilitanti o immobilizzanti, come spray irritanti, gas lacrimogeni, acidi e repellenti per animali;

c) ***sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari***

— sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado, o che sembrano essere in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:
— munizioni, — detonatori e inneschi,
— detonatori e micce,
— riproduzioni o imitazioni di ordigni esplosivi,
— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,
— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,
— candelotti e cartucce fumogene,
— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici;

d) eventuali altri articoli in grado di venir utilizzati per provocare ferite gravi e che non sono di solito utilizzati nelle aree sterili, ad esempio attrezzature per arti marziali, spade, sciabole ecc.»;

BOZZA

REPORT FACSIMILE
ON COMPANY HEADED PAPER (Copy &
Paste the below request onto one single paper with official
Company Letterhead)

STATEMENT IN LIEU OF CERTIFICATION – OTHER SUBJECTS
Att. SAC S.p.A.
Airport Permit Office
Catania Airport

STATEMENT IN LIEU OF CERTIFICATION

(Article 46 DPR 28/12/2000 n. 445)

The undersigned (full name of the person who is requesting the Airport Pass) acting as (Job Description of the person making the Request, eg.

Project Manager) of the Company/Firm.....

declares that towards Mr. .....(employee for whom the pass will be issued) born in_____(Place of birth),

District (.....) on ..... (Date of Birth)_____ for whom it was requested the issuing of airport passes, provisional, to have access to the following areas: _____(Area where employee is due to work, eg. AREA TECNICA ALITALIA).

This Company/Firm accomplishes:

- The payment of the deposit, required by law, that covers the entire duration of the relationship;
- or, the payment of fees due and the payment of the withholding tax to cover the services supplied as a result of invoicing.

The undersigned company declares to have completed all the formalities required by regulations regarding "Safety and health in the workplace".

We further certify that the above mentioned employee has received the appropriate training about “Airport Emergency Procedures”.

Finally, the undersigned company acknowledges that the above appropriate documentation has been communicated with regards to inherent information procedures for the evacuation of the workplace, the provisions required for the intervention of emergency services at the airport (Fire, Police, Emergency Department) and how to provide the necessary information at their arrival.

The undersigned company also declares to be aware that in case

Mr./Mrs .....

BOZZA

REPORT FACSIMILE
ON COMPANY HEADED PAPER (Copy &
Paste the below request onto one single paper with official
Company Letterhead)

while working, gets in contact with disabled passengers or with reduced mobility, the company guarantees his/her training and periodic updates in accordance with the provisions of paragraph 3 Annex 3 of the circular ENAC GEN-02A

Enclosed to this paper a copy of an identification document.

The undersigned declares to be aware of criminal responsibility with regard to Legislative Decree .76 28/12/2000 n °445 in case of false declarations, also notes that, pursuant to Article 13 of Legislative Decree 196/03, of which the above data is obtained, is exclusively for the office of the 'Civil Aviation Authority and will not be used for other purposes without prior consent.

EMPLOYER

Name _____Surname _____(Manager making the request)_____

Full signature (legible)

Place/Date

_____

BONZA

ON COMPANY HEADED PAPER
(Copy & Paste the below request onto one single paper with official Company Letterhead)
Attachment N.14

STATEMENT IN LIEU OF CERTIFICATION –COMPANY

Att.
SAC S.p.A.
Airport Permit Office
Catania Airport

STATEMENT IN LIEU OF CERTIFICATION
(Article 46 DPR 28/12/2000 n. 445)

The undersigned_____ (full name of the person who is requesting the Airport Pass) acting as..... (Job Description of the person making the Request, eg. Project Manager) of the Company/Firm..... .....declares that towards Mr. /Mrs.....(employee for whom the pass will be issued) born in_____(Place of birth), District(.....)
on _____(Date of Birth)_____ for whom it was requested the issuing of airport passes, provisional, to have access to the following areas:
_____(Area where employee is due to work, eg. AREA TECNICA ALITALIA).
This Company/Firm ..... has fulfilled all its duties imposed by law with reference to insurance and social security for the employment contract term and that Mr/Mrs.....(employee for whom the pass will be issued) has signed a:

- FIXED TERM CONTRACT (CTD) (in case of CTD specify the contract term)
  OPEN-ENDED _____
- CONTRACT (CTI) From _____

The undersigned company declares to have completed all the formalities required by regulations regarding "Safety and health in the workplace". We further certify that the above mentioned employee has received the appropriate training about “Airport Emergency Procedures”.
Finally, the undersigned company acknowledges that the above appropriate documentation has been communicated with regards to inherent information procedures for the evacuation of the workplace, the provisions required for the intervention of emergency services at the airport (Fire, Police, Emergency Department) and how to provide the necessary information at their arrival. The undersigned company assumes the responsibility to provide training and periodic updates of the staff listed above in accordance with the provisions of Circular ENAC GEN-02A in case, during their work, they get in contact with disabled passengers or with reduced mobility.
I enclose a photocopy of an identification document. The undersigned declares to be aware of criminal responsibility with regard to Legislative Decree .76 28/12/2000 n ° 445 in case of false declarations, also notes that, pursuant to Article 13 of Legislative Decree 196/03, of which the above data is obtained, is exclusively for the office of the Civil Aviation Authority and will not be used for other purposes without prior consent.
EMPLOYER Name _____Surname _____
(Manager making the request) _____
Full signature (legible)
_____
Place/Date
_____

BOZZA

Spett.le SAC
Ufficio Rilascio Pass

Data _____

OGGETTO: RICHIESTA RIL. PERMESSO LASCIAPASSARE VEICOLARE IN AIR SIDE –

RILASCIO ☐ RINNOVO ☐ *ACCESSO TEMPORANEO CON SCORTA (max gg.1) ☐

Societa' _____

Sede legale _____ PIVA I _____

operante per conto della società /Ente _____

richiede il rilascio di un PERMESSO MEZZO PER L'AUTOVEICOLO:

TARGATO _____ TIPO _____

RICHIEDE PER L'AREA APPRESSO SPECIFICATA:

A (Viabilità interna) ☐ B (Viabilità int.e sottobordo A/M) ☐ C (tutte le aree) ☐ E(Mezzo di Cantiere) ☐
G (giornaliero) ☐ H (Mezzo di Handler) ☐ O (Mezzo Operativo non Targato) ☐ S(Mezzo Enti di Stato) ☐

VALIDITA' DAL _____ AL _____
SCADENZA ASSICURAZIONE _____
CON MASSIMALI EURO _____

*** indicare solo in caso richiesta di accesso temporaneo con scorta (T.S.)**

Ora d'inizio e fine del servizio di scorta_____

Targa veicolo scortato ----------

Nominativo e numero TIA e nr. ADC personale scortante _____

SI ALLEGA:

- Per i veicoli ammessi alla circolazione sulla viabilità ordinaria, copia libretto di circolazione con annotazione relativa all'avvenute revisioni periodiche / annuali;
- Per i mezzi / attrezzature diversi da quelli descritti al punto precedente, il certificato di conformità rilasciato dalla società costruttrice unitamente al documento di proprietà. Il mantenimento in efficienza rimane responsabilità del richiedente l'accesso.
- Copia contratto di leasing (laddove applicabile);
- Copia contratto di noleggio con o senza conducente (laddove applicabile)
- Copia documento di riconoscimento del dichiarante
- Certificazione trasporto merci pericolose su strada (laddove applicabile)
- Evidenza del possesso di permesso per condurre veicoli all'interno dell'aera sterile da parte del proprio personale dipendente

Il Richiedente	Resp.le della Società richiedente	Verifica Rispondenza Istruttoria
_____	_____	_____

VISTO DI POLIZIA

BOZZA

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA EX D.P.R. N.445 DEL 28.12.2000 e S.M.I.

All'Ufficio Rilascio pass SAC

La scrivente Società / Ente _____, con sede in _____,Via_____n.____, tramite il sottoscritto _____, nato a _____ il _____, domiciliato per la carica presso la sede della società, nella qualità di legale rappresentante/delegato, consapevole delle responsabilità previste per legge (art.76 del D.P.R n.445 del 28.12.2000), in relazione all'attività svolta dalla predetta società nell'ambito dell'Aeroporto di Catania ed in corrispondenza dei precisi obblighi contrattuali posti in capo ad essa in materia di rispetto di tutte le normative sull'ambiente, sulla sicurezza e sulla salute sui luoghi di lavoro,

DICHIARA

che i mezzi, macchinari e attrezzature indicati nel modello SEC 15 corrispondono a quelli che verranno impiegati, da parte della scrivente società, nell'ambito dell'Aeroporto di Catania, come indicato nell'allegato ___ del verbale di accesso n° del _____;

DICHIARA ALTRESI' CHE:

a) i mezzi, le attrezzature ed i veicoli per i quali si richiede il rilascio di AVP sono in possesso dei seguenti requisiti:

- Certificazione di conformità alle norme tecniche e direttive applicabili, nonché conformi alle previsioni della normativa italiana vigente in materia di salute, sicurezza e ambiente;
- Regolarmente sottoposti alle verifiche periodi*che previste dalla nor*mativa vigente e, per quanto specificamente applicabile, svolte a cura dei Organi di vigilanza competenti e/o dei soggetti pubblici o privati abilitati in conformità al quadro legislativo vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza dei trasporti (a titolo esemplificativo ASL, ISPESL, MCTC, ecc.);
- Regolare e puntuale manutenzione, secondo quanto specificamente previsto dai singoli Manuali di uso e manutenzione dei fabbricanti;
- Logo sociale;
- Numero identificativo interno;
- Luce lampeggiante gialla/arancione per mezzi/attrezzature semoventi;
- Segnale diurno ICAO (bandiera scacchi bianco/rosso catarifrangente);
- Parafiamma (escluso mezzi/attrezzature elettriche);
- Dotazione radio sintonizzata su frequenza TWR, se autorizzati a transito su strada perimetrale/aree di Manovra;

b) Il personale addetto all'utilizzo dei mezzi, macchine e attrezzature impegnato alla guida ha partecipato a specifiche attività di formazione e addestramento all'utilizzo secondo quanto specificamente previsto dalla normativa vigente.

Il Gestore si riserva la possibilità di verificare a campione quanto dichiarato, sia prima del rilascio che in fase successiva.

Si allega copia del documento di riconoscimento del dichiarante.

Data e luogo

Timbro e firma dichiarante per esteso

_____

CARTA INTESTATA SOCIETA'/ ENTE RICHIEDENTE

DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA EX D.P.R. N.445 DEL 28.12.2000 E SUCCESSIVE MODIFICHE E/O INTEGRAZIONI.

All'Ufficio Rilascio Pass SAC .

La Ditta/ Società / Ente _____

con sede in_____Via_____n. _____,

iscritta al Registro delle Imprese di _____ R.E.A. _____,

codice fiscale _____, partita I.V.A. _____

RICHIEDE

☐ a seguito di smarrimento / furto

☐ a causa di rottura / deterioramento

il rilascio del duplicato AVP per il veicolo / mezzo / attrezzatura _____

☐ di proprietà della scrivente

☐ di proprietà della società terza _____

DICHIARA

Che il veicolo/mezzo/attrezzatura per il quale si richiede il duplicato del Lasciapassare corrisponde al nr. _____rilasciato da SAC Spa con scadenza _____,

Si allega alla presente originale della denuncia (nei casi di furto / smarrimento)

Copia documento di riconoscimento del dichiarante

In caso di deterioramento/rottura del Lasciapassare si allega alla presente il contrassegno da sostituire.

Catania, __ / __ / _____

Timbro e firma del Legale Rappresentante
(o suo delegato Società di appartenenza)

_____

BOZZA

CORSO AIRSIDE SAFETY

Con decorrenza _____, ai fini del rilascio/rinnovo di un tesserino di colore rosso o verde, è obbligatoria la partecipazione al corso di Airside Safety per tutti gli operatori aeroportuali. I corsi saranno disponibili, nelle modalità sotto indicate, a partire dal _____.

Nell'ambito del processo di adeguamento ai requisiti del Regolamento (UE) della Commissione Europea n.ro 139/2014 relativo agli aeroporti, con particolare riferimento agli aspetti di Formazione del personale in ambito Safety, è stato predisposto un corso base denominato **"Airside Safety".**

Il corso è rivolto a tutto il personale aeroportuale abilitato all'accesso in area airside, ovvero in possesso di un tesserino di ingresso in aeroporto esclusivamente di colore **ROSSO** e **VERDE.**

L'obiettivo del corso, in linea con le prescrizioni normative del Reg.139/14 e delle relativa documentazione EASA di supporto, è quello di accrescere la consapevolezza di tutti gli operatori dei rischi derivanti dalla circolazione nelle aree airside dell'aeroporto.

Di seguito l'elenco degli argomenti:

- Concetti generali: "conosciamo l'aeroporto"
- Le caratteristiche degli aeromobili
- I rischi principali in airside
- La Sicurezza Operativa nei piazzali aeromobili (apron)
- La Sicurezza Operativa in area di manovra
- Il Safety Management System
- La Safety Promotion e la Safety Communication

Il corso in questione, della durata di 2 ore, potrà essere erogato a titolo gratuito secondo le seguenti modalità:

1. **Modalità e-Learning presso aula multimediale di SAC**

Il Training Center di SAC garantisce, in giornate e orari prestabiliti, indicati nel Training programma pubblicato sul sito internet della SAC www.aeroporto.catania.it/training, la disponibilità della propria aula multimediale sita presso la palazzina Uffici Direzionali SAC (adiacente la torre di controllo) con assistenza di tutor per l'accesso e l'utilizzo del sistema.

Per l'iscrizione al corso in questa modalità occorre richiedere le credenziali di accesso, necessarie per la prenotazione al corso, inviando una mail all'indirizzo training@aeroporto.catania.it avente ad oggetto **"*Corso Airside Safety – prenotazione corso aula multimediale*"** in cui andranno indicati cognome, nome, società di appartenenza ed indirizzo mail personale dei partecipanti, specificando la data e l'orario richiesto.

Entro le 72 ore successive ciascun utente riceverà una mail di conferma della prenotazione contenente le credenziali e le istruzioni per l'accesso alla piattaforma.

Per l'accesso alla palazzina Uffici direzionali SAC è necessario esibire alla reception la stampa della mail di conferma della prenotazione al corso.

Al termine del percorso formativo, la piattaforma proporrà un test di verifica dell'apprendimento attraverso un questionario di 20 domande. Il test è superato con 16/20 risposte corrette (80%). Dopo aver concluso il test con successo, occorrerà cliccare su "ATTESTATO DI FREQUENZA", al fine di consentire la creazione e la stampa dell'attestato.

2. **Modalità aula**

Il Training Center di SAC garantisce in giornate e orari prestabiliti, indicati nel Training program pubblicato sul sito internet della SAC www.aeroporto.catania.it/training, l'erogazione del corso in aula a cura di istruttori interni certificati.

Per l'iscrizione al corso occorre inviare una mail all'indirizzo training@aeroporto.catania.it avente ad oggetto "Corso Airside Safety" indicando società di appartenenza, nominativi dei partecipanti, giornata ed orari prescelti ed attendere la relativa conferma di avvenuta iscrizione.

Al termine del percorso formativo, verrà somministrato un test di verifica dell'apprendimento attraverso un questionario di 20 domande. Il test è superato con 16/20 risposte corrette (80%). Dopo aver concluso il test con successo, su richiesta sarà consegnata la stampa dell'attestato di frequenza; in caso contrario verrà inviato successivamente alla mail indicata dal partecipante.

Il corso, sia tenuto in modalità e-Learning che in aula, ha validità quinquennale fermo restando che entro i successivi 24 mesi dal rilascio dell'attestato occorrerà effettuare un test di verifica intermedio (proficiency check), le cui modalità di svolgimento verranno comunicate successivamente.
E' previsto anche un recurrent training le cui modalità saranno comunicate in seguito.

SEZIONE 16
CONTROLLO DEI VEICOLI OPERANTI IN AREA DI MOVIMENTO, REGOLE DI CIRCOLAZIONE E RILASCIO DELLE PATENTI AEROPORTUALI

INDICE

SEZIONE 16 - CONTROLLO DEI VEICOLI OPERANTI IN AREA DI MOVIMENTO, REGOLE DI CIRCOLAZIONE E RILASCIO DELLE PATENTI AEROPORTUALI 3

16.1 MOVIMENTAZIONE MEZZI E PERSONE SUI PIAZZALI 3

16.2 CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE 3

16.3. SOSTA E PARCHEGGI MEZZI ED ATTREZZATURE 4

16.4 ALLEGATI 4

SEZIONE 16 - CONTROLLO DEI VEICOLI OPERANTI IN AREA DI MOVIMENTO, REGOLE DI CIRCOLAZIONE E RILASCIO DELLE PATENTI AEROPORTUALI

Le procedure elencate nella presente sezione coprono i requisiti di cui al Reg. UE 139/14:

AMC3 ADR.OR.E.005 Aerodrome Manual
AMC2 ADR.OPS.B.015 Monitoring and inspection of movement area and related facilities
AMC1 ADR.OPS.B.025 Operation of vehicles

16.1 MOVIMENTAZIONE MEZZI E PERSONE SUI PIAZZALI

La società ENAV, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore aeroportuale, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

Il Gestore, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

Al fine di assicurare un opportuno coordinamento della movimentazione di aeromobili, uomini, mezzi e di gestione delle piazzole di sosta sugli Apron, S.A.C. ed ENAV, nell'ambito delle rispettive competenze ed autonomie organizzative, hanno disciplinato tale attività nell'ambito di una Operation Letter "Ordinato Movimento degli aeromobili mezzi e persone sui piazzali" all'interno di un accordo S.A.C.-ENAV.

16.2 CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

La circolazione in airside è regolamentata dal Codice della Navigazione, dalla normativa EASA e ICAO, dal Codice della Strada ed in ultimo dalle particolari disposizioni emanate da ENAC con apposita ordinanza. La segnaletica Airside, sia orizzontale che verticale, è conforme alla ordinata movimentazione dei mezzi, come attestato nella CB.

La guida in airside in prossimità degli aeromobili ed in aree di intensa attività richiede una profonda conoscenza delle regole che la disciplinano.

L'ADC (Airside Driving Certificate) è rilasciata da S.A.C. dopo l'avvenuto accertamento della conoscenza delle vigenti norme e regolamenti ed è subordinato all'avvenuto superamento di una prova di esame teorico e l'attestazione di effettuazione delle ore di addestramento pratico richieste dalla tipologia di patente da conseguire. (cfr. PRSMS02 procedura per il rilascio dell'autorizzazione alla guida in airside – ADC)

La sospensione, o il ritiro da parte delle Forze dell'Ordine, della patente di guida e la cessazione o sospensione del rapporto di lavoro con la società di appartenenza, comporta la sospensione o il ritiro dell'ADC. Il verificarsi di tali fattispecie deve essere tempestivamente comunicato dal dipendente alla Società/Ente di appartenenza e a S.A.C.

In caso di smarrimento dell'ADC, il titolare è tenuto a denunciare l'accaduto immediatamente alle Autorità competenti e a darne tempestiva evidenza a S.A.C.

Allo scadere dei tre anni di validità dalla data di emissione, il permesso di guida in airside (ADC) è rinnovato qualora il titolare abbia frequentato un corso di recurrent e abbia superato il test di verifica finale. S.A.C. effettua la registrazione di tutta la documentazione relativa alle ADC rilasciate tramite un database informatico per un periodo di massimo 4 anni.

16.3. SOSTA E PARCHEGGI MEZZI ED ATTREZZATURE

Ciascun prestatore deve aver cura di posizionare i propri mezzi/attrezzature esclusivamente all'interno delle aree assegnate, siano esse dedicate o di utilizzo comune.

16.4 ALLEGATI

PRSMS02. PROCEDURA PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE - ADC

PROCEDURA
RILASCIO AUTORIZZAZIONE
ALLA GUIDA IN AIRSIDE (ADC)

Emesso da		**Verificato da**	
Training Manager		**Compliance Monitoring Manager**	
Security Manager		**Safety Manager**	
Approvato da	**Accountable manager**		

Revisione	Data	Descrizione
00	06/11/2017	Prima emissione
01	24/11/2017	Revisione par. 7.1.1.
02	11/12/2017	Revisione par. 7.1.7-7.1.8

INDICE

INDICE 2

1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE 4

2 RIFERIMENTI NORMATIVI 4

3 DESTINATARI 4

4 ACRONIMI E GLOSSARIO 4

4.1. ACRONIMI 4

4.2. GLOSSARIO 5

5. REQUISITI E MODALITÀ PER IL RILASCIO ADC 7

6. ADC. REQUISITI ED OBBLIGHI 7

7. PROCEDURE DI QUALIFICAZIONE, RILASCIO E GESTIONE 9

7.1 FASE 1 – ATTIVITA' DI QUALIFICAZIONE 9

7.1.1. Iscrizioni Corso ADC 9

7.1.2. Conversione Qualificazione 9

7.1.3. Recurrent training (Rinnovo) 10

7.1.4. Upgrade ADC 10

7.1.5. Costi 10

7.1.6. Modalità di Svolgimento del Corso. 10

7.1.7. Modalità di Svolgimento Prova d'Esame 12

7.2. FASE 2 – ATTIVITA' ISTRUTTORIA 13

7.2.1. Richiesta rilascio ADC 13

7.2.2. Richiesta Conversione 13

7.2.3. Richiesta Rinnovo 14

7.2.4. Richiesta Upgrade ADC 14

7.3. FASE 3 – EMISSIONE ADC & DEROGHE 14

7.3.1. Archiviazione 14

7.3.2. Ditte Esterne 14

7.4 FASE 4 – GESTIONE ADC 15

7.4.2 Controlli e decurtazione punti. Ritiro ADC 15

7.4.3 Sanzioni 17

8. ALLEGATI 17

1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Scopo della presente procedura è fornire le disposizioni per il conseguimento dell'autorizzazione alla guida in airside (ACD).

Il possesso dell'Airside Driving Certificate (ADC), rilasciato dal Gestore aeroportuale S.A.C. S.p.A., rappresenta una condizione indispensabile per poter operare alla guida di mezzi a motore nell'area operativa interna (AIRSIDE) dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

L'autorizzazione di che trattasi è 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, sulle quali il Gestore tiene apposito programma di addestramento teorico e pratico, approvato dalla locale DA ENAC ed adeguato al tipo di funzione da svolgere.

Tutto il personale operante, in via diretta o per conto, di Società/Enti attivi presso l'aeroporto di Catania Fontanarossa che, per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbia la necessità di accedere in Airside ed operare in esso alla guida di automezzi e/o attrezzature, deve essere in possesso di un'apposita ADC che ne autorizzi la guida nell'area di competenza.

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Codice della Strada

Regolamento di Scalo

Reg. UE 139/2014

3 DESTINATARI

Personale da abilitare alla guida senza scorta su area di manovra/movimento, appartenenti al gestore, a società di handling, vettori, enti, ditte, subconcessionari, operanti in aeroporto.

4 ACRONIMI E GLOSSARIO

4.1. ACRONIMI

ADC Airside Driving Certificate – Abilitazione alla guida in Airside

CDS Codice Della Strada

CTA Aeroporto di Catania Fontanarossa, con i relativi impianti e infrastrutture.

ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

ENAC / DA Ente Nazionale Aviazione Civile / Direzione Aeroportuale ENAC di Catania

ENAV Società Nazionale di Assistenza al Volo

ENAV/C.A. Catania Società Nazionale di Assistenza al Volo / Centro Aeroportuale Catania Fontanarossa.

4.2. GLOSSARIO

ADDETTO

Persona, appartenente all'organizzazione di un OPERATORE, assegnata/preposta ad un compito/funzione.

AEROPORTO

Un'area delimitata su terra o acqua, comprendente edifici, installazioni ed impianti destinata, interamente o in parte, all'arrivo, alla partenza ed al movimento a terra di aeromobili.

AIRSIDE

L'area di movimento di un aeroporto, il terreno e gli edifici adiacenti o loro porzioni, l'accesso ai quali è controllato. La parte restante dell'aeroporto è il LANDSIDE.

AREA STERILE

Quella parte di AIRSIDE dove vengono applicati controlli volti ad assicurare che nessuna persona o veicolo non autorizzato possa accedere alla stessa.

AREA DI MANOVRA (MANOEUVRING AREA)

La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento a terra degli aeromobili, con esclusione del piazzale di sosta (APRON) e di qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili.

AREA DI MOVIMENTO (MOVEMENT AREA)

La parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra, i piazzali e qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili.

PIAZZALE (APRON)

L'area specifica nell'aeroporto adibita allo stazionamento di aeromobili per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento carburanti, il parcheggio e la manutenzione. Per evidenza documentale, si rimanda ad apposita cartografia aeronautica (AIP AGA 2-15.7).

PIAZZOLA PER AEROMOBILE (AIRCRAFT STAND O STAND)

Un'area specifica in un aeroporto adibita al parcheggio di un aeromobile.

REGOLAMENTO DI SCALO.

Documento approntato in ogni aeroporto, in cui sono specificati gli adempimenti richiesti ad ogni operatore aeroportuale. Il documento è adottato da ENAC con apposita Ordinanza.

SEDIME AEROPORTUALE

Tutte le aree demaniali aeroportuali soggette all'autorità di ENAC.

STRADA PERIMETRALE

Strada adiacente la recinzione aeroportuale destinata alla circolazione dei veicoli di servizio.

STRADA PERIMETRALE DI COMPETENZA MILITARE

Strada adiacente la recinzione aeroportuale destinata alla circolazione dei veicoli di servizio che ricade all'interno dell'area del Nucleo Elicotteri di Carabinieri, Guardia di Finanza e del 2° Nucleo Aereo Guardia Costiera.

STRADE DI SERVIZIO

Strade interne d'airside riservate alla circolazione di veicoli di servizio e/o manutenzione strutture ed impianti aeroportuali. Ai fini autorizzativi di percorrenza alla guida di veicoli, la STRADA PERIMETRALE è da qualificarsi come STRADA DI SERVIZIO.

STRADE DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI IN APRON

Area del piazzale delimitata da strisce bianche e destinata alla circolazione di veicoli, autobus e mezzi speciali.

VEICOLI DI SERVIZIO E MEZZI SPECIALI

Veicoli e mezzi operativi, anche trainati, in disponibilità agli Enti o Società 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.

5. REQUISITI E MODALITÀ PER IL RILASCIO ADC

Costituisce condizione primaria e necessaria per il rilascio dell'ADC il possesso dei seguenti requisiti da parte dell'operatore richiedente:

- Patente di guida, in corso di validità e rilasciata dalla Prefettura o dalla M.C.T.C., con categoria abilitante alla guida del veicolo da condursi in airside, in conformità alle norme sulla disciplina della circolazione stradale.
- PASS AEROPORTUALE, o PERMESSO PROVVISORIO, autorizzante all'accesso alle aree d'airside ove si richiede di essere autorizzati alla guida.
- Rapporto di lavoro dell'intestatario con la società o Ente che ne ha fatto richiesta.

N.B.: In caso di richiesta rilascio ADC per guida di macchine operatrici e/o mezzi speciali, il richiedente deve essere in possesso di uno specifico attestato rilasciato dalla società di appartenenza, certificante l'abilitazione del medesimo alle operazioni aeroportuali da condursi alla guida della macchina/mezzo in esame (Dlgs. 81/08)

A seguito di positiva valutazione di possesso dei citati requisiti, S.A.C. procederà al rilascio dell'ADC secondo le modalità di cui alla successiva sezione 7.

Sarà cura del Gestore Aeroportuale accertare l'idoneo livello formativo qualificante l'operatore richiedente in tema di Safety e norme di circolazione in airside aeroportuale, mediante verifica del possesso della qualificazione conseguita mediante partecipazione ad apposito corso teorico, organizzato e tenuto dal Gestore Aeroportuale S.A.C., e superamento con esito positivo di una prova finale d'esame teorico e pratico.

L'intera pratica di rilascio ADC è a titolo oneroso, a carico del soggetto richiedente, tranne per gli Enti di Stato.

6. ADC. REQUISITI ED OBBLIGHI

Le ADC che sono rilasciate all'aeroporto di Catania Fontanarossa sono di tre tipi:

ADC – A (Airside Driving Certificate **Apron**)	Per la guida sul piazzale aeromobili e relative strade di circolazione veicoli (vedi Glossario);
ADC – A+ (Airside Driving Certificate **Apron+**)	Per la guida sul piazzale aeromobili e relative strade di circolazione veicoli con l'aggiunta della perimetrale inclusa la parte di pertinenza militare (vedi Glossario);
ADC – R (Airside Driving Certificate **Runway**)	Per la guida in tutte le aree, compresa l'Area di Manovra. Vista la criticità delle zone interessate, tale abilitazione può essere rilasciata solo al personale del gestore aeroportuale, al personale dipendente di società che operino in nome e per conto dello stesso, di società operanti nel campo dell'assistenza agli apparati di ausilio alla navigazione aerea, di Enti di Stato e dell'ENAC.

Il Titolare di ADC / Tipo A – Apron non può guidare veicoli nelle strade di servizio di pertinenza della Guardia Costiera, Nucleo Elicotteri Carabinieri, Nucleo Elicotteri Guardia di Finanza e dell'Aeronautica Militare.

La ADC viene rilasciata dopo l'accertamento del possesso dei requisiti teorici e della conoscenza pratica delle vigenti norme regolamentari e comportamentali, atte a garantire livelli adeguati di sicurezza nella circolazione veicolare in Airside.

La ADC non sostituisce la patente di guida rilasciata dalle competenti Autorità che resta l'unico documento valido per l'individuazione delle capacità tecniche – fisiche - psicologiche e delle categorie di veicoli per cui si è autorizzati alla conduzione.

Tale permesso costituisce, esclusivamente, l'autorizzazione ad esercitare la guida in airside presso l'Aeroporto Internazionale di Catania Fontanarossa, rispettando le disposizioni regolamentari emanate da Autorità ed Enti competenti.

Per la guida di automezzi e attrezzature in airside il possesso della ADC è obbligatorio.

La validità della ADC è legata alla validità:

- Della patente di guida (che deve essere della categoria prescritta dal Codice della Strada per i veicoli che si devono condurre);
- Del permesso di accesso all'area airside rilasciato da ENAC;
- Del rapporto di lavoro dell'intestatario con la società o Ente che ne ha fatto richiesta.

La mancanza di una delle sopraccitate condizioni farà decadere la validità della ADC.

Se, nel corso del periodo di validità della ADC, il titolare passa alle dipendenze di altra Società o Ente dovrà riconsegnare l'ADC al Servizio Gestione e Rilascio Pass S.A.C., per la nuova emissione con i dati aggiornati.

La ADC è strettamente personale e non cedibile a terzi. L'eventuale smarrimento deve essere denunciato alle Autorità competenti ed al Servizio Gestione e Rilascio Pass S.A.C.

La richiesta del duplicato (**MODADC05**) dovrà essere accompagnata da copia della denuncia di smarrimento. L'ottenimento del duplicato comporta il pagamento da parte della Società/Ente di appartenenza dell'interessato dei costi di nuova emissione della ADC.

La sospensione o il ritiro da parte delle Forze dell'Ordine della patente di guida, comporta la sospensione o il ritiro della ADC e deve essere comunicato tempestivamente dal dipendente alla Società/Ente di appartenenza ed al preposto Servizio S.A.C.

7. PROCEDURE DI QUALIFICAZIONE, RILASCIO E GESTIONE

7.1 FASE 1 – ATTIVITA' DI QUALIFICAZIONE

7.1.1. Iscrizioni Corso Teorico ADC

Per l'iscrizione al corso occorre inviare una mail all'indirizzo training@aeroporto.catania.it avente ad oggetto "Corso Abilitazione ADC" indicando società di appartenenza e dati fiscali, nominativi dei partecipanti, tipologia di corso richiesto (A, A+, R, recurrent, conversione), copia del bonifico (vedi successivo par. 7.1.2.), giornata ed orari prescelti (fra quelli disponibili). Per la partecipazione al corso sarà necessario essere in possesso di tesserino aeroportuale valido. La prenotazione andrà effettuata almeno 5 giorni lavorativi prima della data del corso. Poiché la sessione ha una capienza massima di partecipazione è comunque consigliabile effettuare la prenotazione con un congruo anticipo.

L'Ufficio Training provvederà a stilare il calendario dei corsi, raggruppati in base alla tipologia di ADC richieste, ed il calendario delle sessioni di esame.

Il calendario dei corsi e degli esami sarà reso pubblico sul sito internet S.A.C. alla pagina www.aeroporto.catania.it/training/patenti

Ciascun utente riceverà una mail di conferma della prenotazione con le istruzioni per il pagamento per l'accesso all'aula.

Per l'accesso ai luoghi destinati all'erogazione del corso è necessario presentare la stampa della mail di conferma di avvenuta prenotazione e il tesserino aeroportuale in corso di validità. La mancanza dei suddetti documenti non consentirà l'accesso in aula.

7.1.2. Conversione Qualificazione

La ADC rilasciata in altri aeroporti può essere convalidata per lo scalo di Catania Fontanarossa previo accertamento da parte di SAC dei necessari livelli di qualificazione del personale richiedente.

L'Ente/Società di appartenenza dell'addetto che chiede il trasferimento della propria abilitazione alla guida dovrà inviare all'indirizzo training@aeroporto.catania.it richiesta di partecipazione dello stesso al "*Corso di Familiarizzazione in Airside*" per la tipologia di patente richiesta (1 ora per la patente di tipo A/A+ e di 2 ore per la patente di tipo R)

Per l'accesso ai luoghi destinati all'erogazione del corso è necessario presentare la stampa della mail di conferma avvenuta prenotazione e il tesserino aeroportuale in corso di validità. La mancanza dei suddetti documenti non consentirà l'accesso in aula.

7.1.3. Recurrent training (Rinnovo)

La patente aeroportuale ha scadenza triennale e una dotazione di 15 punti. Alla scadenza dei tre anni (o all'esaurimento dei 15 punti) sarà necessario frequentare un corso di recurrent training (4 ore per la patente di tipo A/A+ e 6 ore per la patente di tipo R).

Per l'iscrizione al corso occorre inviare una mail all'indirizzo training@aeroporto.catania.it avente ad oggetto **"Corso Recurrent ADC"** specificando la tipologia di patente.

Nel caso in cui il corso di recurrent training non venisse effettuato dal conducente entro **2** (**due**) mesi dalla scadenza **triennale**, la patente decade (sarà necessario frequentare nuovamente il corso completo).

Nel caso di variazioni infrastrutturali ed operative, da porsi a conoscenza di specifico personale operativo, sarà cura del Gestore aeroportuale tenere appositi corsi di recurrent training.

7.1.4. Upgrade ADC

In caso di upgrade ADC da **A**/**A+** a **R** il richiedente dovrà sostenere apposito corso di formazione teorico-pratico, per la durata e gli argomenti di cui all'allegato Syllabus, ad integrazione del previsto programma di qualificazione, e sostenere la prova d'esame per il rilascio dell'ADC del tipo richiesto.

7.1.5. Costi

I corsi sono erogati da SAC a titolo oneroso per i soggetti privati, senza alcun onere economico al personale appartenente agli Enti di Stato.

I costi di iscrizione sono specificati da S.A.C. S.p.A. con un apposito tariffario pubblicato sul sito internet www.aeroporto.catania.it./training/patenti

7.1.6. Modalità di Svolgimento del Corso.

Lo svolgimento del corso di formazione per la patente ADC si diversifica in base al tipo di ADC richiesta.

Per la **ADC – A** e la **ADC – A+** la durata e la struttura del programma di addestramento è così articolata:

PROGRAMMA STANDARD DI FORMAZIONE	PROGRAMMA DI RECURRENT TRAINING	PROGRAMMA DI CONVERSIONE QUALIFICAZIONE
❑ 8 ore per il Corso di teoria; ❑ 4 ore per la guida pratica nelle aree operative (a cura ente di appartenenza).	❑ 4 ore per il Corso di teoria;	❑ 1 ora per la familiarizzazione con le aree operative.

Per il conseguimento della **ADC – R** la durata e la struttura del programma di addestramento è così articolata:

PROGRAMMA STANDARD DI FORMAZIONE	PROGRAMMA DI RECURRENT TRAINING	PROGRAMMA DI CONVERSIONE QUALIFICAZIONE
❑ 12 ore per il Corso di teoria; ❑ 6 ore per la guida pratica nelle aree operative (a cura ente di appartenenza).	❑ 6 ore per il Corso di teoria;	❑ 2 ore per la familiarizzazione con le aree operative.

Il programma di addestramento teorico/pratico è somministrato dal Gestore aeroportuale, tramite il Servizio Training S.A.C., al personale proprio e degli altri Enti e Società, aeroportuali e non, richiedenti.

Il programma di addestramento è incentrato sugli aspetti operativi e di Safety aeroportuale connessi alla conoscenza, alla familiarizzazione e all'approfondimento delle norme di comportamento per una guida sicura in Airside.

Per le diverse tipologie di patente è prevista la distribuzione (solo ai partecipanti ai corsi per il rilascio dell'ADC) di una copia digitale del manuale didattico che tratta gli argomenti oggetto di formazione. Tale materiale didattico è integralmente in linea con le vigenti norme di circolazione in airside, contenute nei documenti operativi di settore (cfr. S.A.C., Manuale di Aeroporto e Regolamento di Scalo).

L'erogazione delle lezioni sarà effettuata presso le aule corsi S.A.C. con il supporto di strumenti multimediali.

7.1.7. Modalità di Svolgimento Prova d'Esame Teorico

La Commissione d'esame sarà costituita da un esaminatore qualificato della Società di Gestione.

Per il personale degli Enti di Stato, la Commissione d'esame potrà essere integrata da un membro ENAC.

È facoltà della DA ENAC partecipare in qualità di osservatore allo svolgimento di tutti i corsi e delle prove d'esame.

Il test d'esame sarà composto da **20** (venti) domande a risposta multipla.

Per superare la prova d'esame il candidato deve rispondere correttamente ad almeno l'80% (**16** quesiti) delle domande.

Il mancato superamento dell'esame comporta la mancata emissione della ADC e la ripetizione dell'esame fino ad un massimo di due sessioni consecutive. Se anche alla seconda prova non viene superato il test, il candidato dovrà ripetere l'intero corso e non potrà condurre alcun mezzo in airside fino al superamento del test.

La ripetizione del corso comporta per la Società di appartenenza l'obbligo di riformulazione della richiesta di rilascio della ADC, con relativo nuovo pagamento degli oneri connessi.

Le domande di esame vengono estratte di volta in volta (tramite apposito software realizzato dal Gestore) in modo casuale da una lista di quesiti pre-approvati da ENAC. L'ordine delle risposte corrette viene parimenti variato.

Il test viene eseguito su appositi PC predisposti presso l'aula informatica della S.A.C. In caso di mancato funzionamento del software o indisponibilità dell'aula informatica, il test verrà somministrato in formato cartaceo.

7.1.8. Modalità di Svolgimento Addestramento pratico ed esame di guida

Il periodo di addestramento pratico di guida in aree operative in Airside (di almeno 4 ore per ADC di tipo A e A+ e di almeno 6 ore per ADC di tipo R) dovrà essere effettuato da addetti qualificati ed abilitati dal gestore, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza e comprovato da dichiarazione di questi ultimi.

I trainers indicati dalle società di appartenenza dovranno avere il requisito minimo di possesso della patente ADC (A o R) da almeno 4 anni e saranno qualificati dal gestore con una apposita sessione di "Train the trainer".

Effettuato l'addestramento di guida pratica il richiedente dovrà superare un esame di guida in airside con esaminatori del gestore opportunamente qualificati.

7.2. FASE 2 – ATTIVITA' ISTRUTTORIA

7.2.1. Richiesta rilascio ADC

La richiesta per il rilascio della ADC dovrà essere inoltrata al Servizio Gestione Rilascio Pass S.A.C. compilando il modulo **MODADC01** (allegato).

L'istanza di rilascio deve essere corredata della seguente documentazione:

1. Fotocopia fronte/retro della patente di guida in corso di validità;
2. Attestato superamento Corso Teorico-Pratico di Abilitazione alla Guida in Airside per la tipologia di patente richiesta.
3. Attestazione di avvenuta effettuazione del periodo di addestramento pratico in area Airside (allegato **MODADC04)** di almeno 4 ore per ADC di tipo A e A+ e di almeno 6 ore per ADC di tipo R, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza e comprovato da dichiarazione di questi ultimi, effettuato da addetti qualificati ed abilitati dal gestore

Nelle richieste di rilascio si deve dichiarare la sussistenza delle seguenti condizioni indispensabili per il rilascio della ADC:

a) Autocertificazione del dipendente che negli ultimi 2 (due) anni non è stato oggetto di sospensione, ritiro o limitazioni della patente di guida.

b) Dichiarazione d'impegno a comunicare tempestivamente alla propria Società/Ente di appartenenza ed al Gestore qualsiasi fatto/evento che ha rilevanza per l'esercizio della patente di guida.

La non completezza di tutta la suddetta documentazione annulla la validità della richiesta.

7.2.2. Richiesta Conversione

Per la conversione dell'ADC la Società/Ente aeroportuale, per cui l'operatore richiedente presterà servizio, dovrà presentare all'Ufficio Gestione e Rilascio Pass della S.A.C. e con anticipo non inferiore a 5 (cinque) giorni lavorativi dalla data di richiesta di primo accesso in airside, apposita richiesta di conversione (**MODADC03**), da sottoscriversi a cura del relativo datore di lavoro e della Società/Ente aeroportuale per cui l'operatore richiedente presterà servizio, la seguente documentazione:

1. Fotocopia fronte/retro della patente di guida in corso di validità
2. Fotocopia fronte/retro della ADC dello scalo di provenienza
3. Attestato superamento del Corso di Familiarizzazione in Airside.

Nelle richieste di rilascio si deve dichiarare la sussistenza delle seguenti condizioni indispensabili per il rilascio della ADC:

a) Autocertificazione del dipendente che negli ultimi 2 (due) anni non è stato oggetto di sospensione, ritiro o limitazioni della patente di guida.

b) Dichiarazione d'impegno a comunicare tempestivamente alla propria Società/Ente di appartenenza ed al Gestore qualsiasi fatto/evento che ha rilevanza per l'esercizio della patente di guida.

La non completezza di tutta la suddetta documentazione annulla la validità della richiesta.

7.2.3. Richiesta Rinnovo

L'ADC ha validità triennale ed una dotazione di 15 punti.

La società/ente di appartenenza, **15** (**quindici**) giorni lavorativi prima della data di scadenza riportata sull'ADC, potrà presentare all'Ufficio Gestione Rilascio Pass della S.A.C. richiesta di rinnovo della stessa con il **MODADC02 a cui allegare l'avvenuta iscrizione al corso** al fine di ottenere per il titolare della patente un'autorizzazione cartacea di estensione della validità dell'ADC fino alla data di completamento del corso.

Non è possibile porsi alla guida di un mezzo oltre la data di scadenza dell'ADC senza la suddetta autorizzazione cartacea.

7.2.4. Richiesta Upgrade ADC

In caso di richiesta di upgrade ADC (da **A**/**A+** a **R**), il richiedente dovrà presentare all'Ufficio Rilascio Pass di S.A.C. apposita richiesta, allegando al modulo **MODADC01** l'attestato del corso di formazione teorico-pratico ad integrazione del previsto programma di qualificazione per il rilascio dell'ADC del tipo richiesto.

7.3. FASE 3 – EMISSIONE ADC & DEROGHE

7.3.1. Archiviazione

Il gestore aeroportuale, per il tramite dell'UGRP, terrà traccia di tutte le ADC rilasciate, sospese o ritirate tramite database informatico e manterrà in archivio i test d'esame per un periodo di 5 anni.

7.3.2. Ditte Esterne

Il personale di Società/Enti esterni in possesso di pass temporaneo, non superiore a **30** gg. non continuativi, o permesso di accesso provvisorio, potrà condurre automezzi nell'area di movimento, purché accompagnato o scortato da personale abilitato alla guida (veicolo

leader), in possesso di pass personale definitivo e, nel caso di necessario ingresso in area di manovra, previo coordinamento con ENAV.

Il guidatore del veicolo leader è responsabile del rispetto da parte dei suddetti veicoli delle norme di cui alla presente procedura e, in caso d'impegno di area di manovra, delle istruzioni impartite da TWR, segnalando alla medesima eventuali anomalie che non consentono il pieno rispetto delle istruzioni ricevute.

Gli operatori appartenenti a ditte non stabilmente presenti in aeroporto, cosiddette "ditte esterne" che, **per lavori urgenti connessi alle infrastrutture aeroportuali**, debbano condurre mezzi all'interno dell'airside per un periodo non superiore a **4 mesi** possono:

- Conseguire la ADC secondo l'iter standard, oppure;
- Guidare in airside, accompagnati o scortati da personale abilitato alla guida e dipendente della Società o Ente presente stabilmente in aeroporto e per il quale la ditta esterna sta eseguendo i lavori; detti operatori delle ditte esterne dovranno essere in possesso del permesso di accesso all'area airside. Il personale operativo addetto all'accompagnamento/scorta del citato operatore è responsabile del rispetto delle norme vigenti di viabilità in airside.

7.4 FASE 4 – GESTIONE ADC

7.4.2 Controlli e decurtazione punti. Ritiro ADC

Appositi controlli, per la verifica del possesso dell'ADC, sono condotti in airside da parte degli enti preposti. I controlli di sicurezza effettuati al varco carraio garantiscono procedure di controllo di possesso ADC a carico di operatori non appartenenti ad organizzazioni/enti di Stato.

Ad ogni violazione viene associato un numero di punti che viene defalcato dalla dotazione iniziale a scalare (secondo la tabella di seguito riportata).

La decurtazione dei punti verrà effettuata dal gestore aeroportuale con comunicazione scritta al guidatore ed al responsabile della società di appartenenza.

Il ritiro della ADC verrà effettuato dal gestore aeroportuale a tutti coloro che avranno azzerato la propria dotazione di 15 punti; l'addetto non potrà guidare mezzi in airside.

Per riottenere la ADC (con la dotazione standard di 15 punti) occorrerà effettuare un corso di recurrent training e sostenere nuovamente l'esame, previa richiesta da parte della Società/Ente di appartenenza del dipendente (MODADC02).

Alla momento del rinnovo l'ADC sarà ricaricata la dotazione di 15 punti, fino alla successiva scadenza.

TABELLA DECURTAZIONE PUNTI

VIOLAZIONI	PUNTI DECURTATI
Circolare in Area di Manovra senza apparato radio di torre e/o senza essere scortati da mezzi muniti di apparato radio di torre;	15 / Ritiro immediato
Immettersi in Area di Manovra senza avere l'autorizzazione della Torre di Controllo;	15 / Ritiro immediato
Omettere la segnalazione al Gestore/Vettore/Handler e proprio Ente di appartenenza di eventuali collisioni con un aeromobile, anche se una ricognizione visiva non verifica la presenza di danni.	10
Mancata precedenza agli aeromobili anche se al traino;	10
Transitare sotto le passerelle fisse dei finger con mezzi superiori all'altezza massima consentita	10
Mancata precedenza a mezzi di soccorso durante situazione di allarme/emergenza/incidente di aeromobili.	8
Circolare o sostare anteriormente o posteriormente all'aeromobile con i motori in moto;	5
Mancato rispetto della segnaletica che regola la circolazione nelle aree interne aeroportuali;	3
Superamento del limite di velocità;	3
Utilizzo viabilità a poppavia degli stand con finger senza essere autorizzati	3
Accesso non autorizzato in Equipment Restricted Area (ERA)	3
Lasciare mezzi/attrezzature in sosta all'interno dell'ESA senza aeromobili da assistere	3
Mancata precedenza a mezzi	2
Mancanza dotazione di sicurezza mezzo (Lampeggiante – Bandiera a scacchi – Logo Societario – Frangifiamma)	2
Mancata accensione delle luci anabbaglianti (anche di giorno)	1
Mancato utilizzo del lampeggiante	1
Lasciare i mezzi in sosta dove non consentito	1
Lasciare i mezzi in sosta sulla viabilità	1
Mancata esibizione della ADC alle Autorità competenti (con obbligo di presentazione entro 48 ore)	1

7.4.3 Sanzioni

Le violazioni della disciplina riguardante la circolazione in air side ed il corretto utilizzo dell'ADC saranno oggetto di:

- Misure interdittive e sanzionatorie ai sensi della SEZIONE 13, Regolamento di Scalo;
- Sanzioni ai sensi dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione;
- Sanzioni CdS.

8. ALLEGATI

- Manuale di addestramento Airside Driving.
- Modulistica:

MODADC01 (Richiesta nuova ADC/ Upgrade);

MODADC02 (Richiesta rinnovo ADC);

MODADC03 (Richiesta di Conversione Qualificazione)

MODADC04 (Attestazione di effettuato addestramento pratico alla guida in airside)

MODADC05 (Richiesta ristampa ADC per deterioramento/smarrimento/furto)

MODADC01 - Richiesta Rilascio ADC Abilitazione alla guida in airside

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Gestione e Rilascio Pass

LA SOCIETA' / ENTE _____

CON SEDE IN _____

RECAPITO TELEFONICO _____ E-MAIL _____

CHIEDE PER IL DIPENDENTE

COGNOME E NOME _____

DATA DI NASCITA _____ LUOGO _____ PROV. _____

PATENTE DI GUIDA TIPO_____N. _____ SCADENTE IL _____

TESSERINO AEROPORTUALE DI COLORE _____ N. _____ CON SCADENZA _____

IL RILASCIO DI ADC TIPO: A ☐ A+ ☐ R ☐ Prima emissione ☐ Upgrade ☐

Si allegano:

1. Fotocopia fronte/retro della patente di guida in corso di validità;
2. Copia attestato superamento "Corso Teorico-Pratico di Abilitazione alla Guida in Airside" per la tipologia di patente richiesta.
3. Attestazione di avvenuta effettuazione del periodo di addestramento pratico in area Airside **(MODADC04)** di almeno 4 ore per ADC di tipo A e A+ e di almeno 6 ore per ADC di tipo R

Il suddetto operatore dichiara inoltre:

- Che negli ultimi 2 anni non è stato oggetto di sospensione, ritiro o limitazioni della patente di guida;
- di impegnarsi a comunicare tempestivamente alla propria Società/Ente di appartenenza ed al Gestore qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida.

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prendono atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i dati di cui sopra vengono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati da SAC per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Catania, _____

Il richiedente
(firma)

_____

Il Responsabile della Società/Ente
(timbro società e firma)

_____

MODADC02 - RICHIESTA RINNOVO ADC

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Gestione e Rilascio Pass

LA SOCIETA' / ENTE AEROPORTUALE _____

CHIEDE PER IL DIPENDENTE:

COGNOME/NOME _____

DATA DI NASCITA_____ LUOGO_____ PROV._____

PATENTE DI GUIDA N. _____ SCADENTE IL _____

Tessera aeroportuale di colore _____ n. _____ scadente il _____

IL RINNOVO DELLA PATENTE ADC TIPO _____ N._____ conseguita in data_____

Si dichiara che il suddetto operatore:

☐ E' iscritto al "Corso di recurrent training" che si terrà in data _____ (si allega conferma iscrizione).

☐ Ha frequentato il "Corso di recurrent training" di cui si allega attestato.

Si allega:

1. Fotocopia fronte/retro della patente di guida in corso di validità

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prendono atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i cui dati di cui sopra vengono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati da SAC per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

L'operatore
(firma)

_____

Il Responsabile
(timbro società e firma)

_____

MODADC03 (Richiesta di Conversione Qualificazione)

Spett.le SAC S.p.A.
Ufficio Gestione e Rilascio Pass

LA SOCIETA' / ENTE _____

CON SEDE IN _____

RECAPITO TELEFONICO _____ E-MAIL _____

CHIEDE PER IL DIPENDENTE

COGNOME E NOME _____

DATA DI NASCITA _____ LUOGO _____ PROV. _____

PATENTE DI GUIDA TIPO_____N. _____ SCADENTE IL _____

TESSERINO AEROPORTUALE DI COLORE _____ N. _____ CON SCADENZA _____

LA CONVERSIONE DELLA PATENTE ADC NR. _____ DI TIPO **A** ☐ **A+** ☐ **R** ☐

RILASCIATA IN DATA _____ PRESSO L'AEROPORTO DI _____

Si allegano:

1. Fotocopia fronte/retro della patente di guida in corso di validità
2. Fotocopia fronte/retro della ADC dello scalo di provenienza
3. Attestato superamento del Corso di Familiarizzazione in Airside.

Il suddetto operatore dichiara:

- Che negli ultimi 2 anni non è stato oggetto di sospensione, ritiro o limitazioni della patente di guida;
- di impegnarsi a comunicare tempestivamente alla propria Società/Ente di appartenenza ed al Gestore qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida.

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prendono atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i dati di cui sopra vengono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati da SAC per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Catania, _____

Il richiedente
(firma)

_____

Il Responsabile della Società/Ente
(timbro società e firma)

_____

MODADC04 - Attestazione di effettuato addestramento pratico alla guida in airside

Dichiarazione

"ADDESTRAMENTO PRATICO GUIDA IN AIRSIDE"

La Società/Ente _____

Operante presso l'Aeroporto di Catania Fontanarossa

Dichiara

di aver provveduto, con proprio operatore abilitato:

Nome/Cognome Operatore abilitato _____

a svolgere, per il proprio dipendente

Nome/Cognome_____

Un idoneo periodo di addestramento pratico alla guida dei veicoli in uso di

☐ **4 ore (richiesta ADC di tipo A e A+)** ☐ **6 ore (richiesta ADC di tipo R)**

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prendono atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i cui dati di cui sopra vengono raccolti esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati da SAC per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Catania, _____

L'Operatore Abilitato
(firma)

_____

Il Responsabile della Società/Ente
(timbro società e firma)

_____

MODADC05 – Richiesta ristampa ADC per deterioramento/smarrimento/furto

SAC S.p.A.
Ufficio Gestione e Rilascio Pass

LA SOCIETA'/ENTE AEROPORTUALE _____

CHIEDE PER IL DIPENDENTE

COGNOME OPERATORE _____

NOME OPERATORE _____

DATA DI NASCITA _____LUOGO _____ PROV. _____

Tessera aeroportuale di colore _____ n. _____ scadente il _____

LA RISTAMPA DELLA PATENTE AEROPORTUALE (IN CORSO DI VALIDITÀ) N. _____

CONSEGUITA IN DATA _____

SI ALLEGA BONIFICO BANCARIO € 10,00 bancario intestato a

S.A.C. Società Aeroporto Catania Spa alle seguenti coordinate bancarie

IBAN: IT29 V030 6916 9001 0000 0017 744

☐ Si riconsegna la patente deteriorata ☐ Si allega denuncia smarrimento/furto

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli delle responsabilità penali previste dall'art.76 del DPR 28/12/2000 n°445 in caso di dichiarazione mendace, inoltre prendono atto che, ai sensi dell'art 13 del D. Lgs. 196/03, i cui dati di cui sopra vengono raccolti da SAC esclusivamente per esigenze di ufficio e non saranno utilizzati per altri scopi senza preventivo consenso dell'interessato.

Catania _____

L' operatore

Il Responsabile

(timbro società e firma)

_____ _____

SEZIONE 0 – GESTIONE DEL MANUALE DI AEROPORTO Errore. Il segnalibro non è definito.

0.1 INTRODUZIONE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

0.1.1 Dichiarazione dell'Accountable Manager di Conformità del Manuale di Aeroporto ai Requisiti applicabili e alle condizioni del Certificato **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.1.2 Dichiarazione dell'Accountable Manager relativa al contenuto del Manuale di Aeroporto e sue Procedure ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.1.3 Elenco e breve descrizione delle varie parti del Manuale, relativi contenuti, applicabilità ed utilizzo..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.1.4 Chiarimenti, abbreviazioni e definizioni dei termini utilizzati nel Manuale. **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.1.4.1 Abbreviazioni - Acronimi..... ***Errore. Il segnalibro non è definito.***

0.1.4.2 Termini ..... ***Errore. Il segnalibro non è definito.***

0.2 SISTEMA DI GESTIONE DEGLI EMENDAMENTI E DELLE REVISIONI Errore. Il segnalibro non è definito.

0.2.1 Funzione responsabile per l'emissione e l'inserimento di modifiche e revisioni **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.2 Tracciabilità delle modifiche e revisioni con l'indicazione delle date di inserimento e relative date di entrata in vigore..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.3 Dichiarazione di inammissibilità di modifiche e revisioni scritte a mano, ad eccezione di quei casi che richiedono un'azione immediata per motivi di safety. **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.4 Descrizione del sistema di annotazione delle pagine o paragrafi e relative date di validità. **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.5 Elenco delle pagine e paragrafi in vigore .... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.6 Annotazione delle modifiche..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.7 Revisioni temporanee ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.8 Descrizione del sistema e della lista di distribuzione del Manuale di Aeroporto, dei suoi emendamenti e revisioni..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.9 Record – Keeping ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

0.2.9.1 Modalità di conservazione delle registrazioni dei dati .... ***Errore. Il segnalibro non è definito.***

SEZIONE 1 – INFORMAZIONI GENERALI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

1.1 SCOPO E AMBITO DEL MANUALE DI AEROPORTO ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

1.2 REQUISITI LEGALI PER IL CERTIFICATO DI AEROPORTO E IL MANUALE DI AEROPORTO Errore. Il segnalibro non è definito.

1.3 CONDIZIONE PER L'UTILIZZO DELL'AEROPORTO DA PARTE DEGLI UTENTI Errore. Il segnalibro non è definito.

1.4 RESPONSABILITÀ DEL GESTORE AEROPORTUALE, COMPITI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE E INDICAZIONI AL PERSONALE ALLO SCOPO DI FACILITARE AUDIT E ISPEZIONI DA PARTE DELLA STESSA AUTORITA' ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

1.4.1 Responsabilità di S.A.C..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

1.4.2 Compiti di ENAC nell'ambito del controllo e della sorveglianza**Errore. Il segnalibro non è definito.**

*1.4.2.1 Gestione Findings e Azioni Correttive su attività di Auditing da parte dell'autorità****Errore. Il segnalibro non è definito.***

SEZIONE 2. DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO (MANAGEMENT SYSTEM) ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

2.1 STRUTTURA ORGANIZZATIVA E ORGANIGRAMMA AZIENDALE Errore. Il segnalibro non è definito.

2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.2 L'Accountable Manager..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.3 Safety Manager ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.4 Compliance Monitoring Manager..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.5 Training Manager..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.6 Post Holders..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.7 Procedure da adottare in assenza dell'Accountable Manager e delle Nominated Persons **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.8 Il Safety Board..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.9 Il Safety Committee..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.10 Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team**Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.1.11 Safety Action Group – SAG..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2 DESCRIZIONE DEL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) Errore. Il segnalibro non è definito.

2.2.1 Finalità del Safety Management System ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.2 Safety Policy e obiettivi..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety aeroportuale**Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.4 Procedure di controllo della documentazione ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.5 Processo di Safety Risk Management, inclusa l'identificazione degli Hazard e del sistema di valutazione del rischio ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.6 Monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni di Safety e delle misure di mitigazione del rischio ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.7 Monitoraggio delle Safety performance..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.8 Safety reporting e relative indagini ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.9 Pianificazione della risposta alle emergenze nell'ambito del SMS, in coordinamento con i piani di emergenza delle altre organizzazioni..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.10 Gestione dei cambiamenti (Change management)..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.11 Safety promotion ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.2.12 Rapporti e analisi del Safety Management System ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.3 COMPLIANCE MONITORING..... Errore. Il segnalibro non è definito.

2.4 SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI Errore. Il segnalibro non è definito.

2.5 GESTIONE NOTIFICA E SEGNALAZIONE DEGLI INCIDENTI, INCONVENIENTI GRAVI E INCONVENIENTI. ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

2.6 PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI Errore. Il segnalibro non è definito.

2.7 PROCEDURE PER ASSICURARE LA CORRETTA GESTIONE DELLA SAFETY Errore. Il segnalibro non è definito.

2.7.1 Direttive di Safety emanate da ENAC ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.7.2 Le reazioni a problematiche di Safety da porre in atto immediatamente**Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.7.3 La gestione delle raccomandazioni di safety emanate dall'Autorità Investigativa in materia di sicurezza (ANSV)..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

2.8 DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI (ARRIVO/PARTENZA), INCLUSO IL TIPO DI AEROMOBILE, LA DATA E IL NUMERO DEI PASSEGGERI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

2.8.1 Tipologie di informazioni..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

SEZIONE 3. QUALIFICA E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE OPERANTE IN AEROPORTO..... Errore. Il segnalibro non è definito.

3.1 PROGRAMMA DI FORMAZIONE [AMC1 ADR.OR.D.017 (a);(b)]Errore. Il segnalibro non è definito.

3.1.1 RESPONSABILITÀ, FREQUENZA, SYLLABUS E STANDARD DI FORMAZIONE [AMC1 ADR.OR.D.017(A);(B) / (D)(1)] ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

3.1.1.1 Responsabilità [AMC1 ADR.OR.D.015 (a)/(b)/(c)]**Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.1.2 Qualificazione del personale [AMC1 ADR.OR.D.015 (d)]**Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.1.3 Modalità di erogazione e frequenza corsi [AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b)/(d)] .. **Errore. Il segnalibro non è definito.**

INIZIALE ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

PERIODICA (RECURRENT) ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

AGGIORNAMENTO (REFRESH) ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

RIQUALIFICAZIONE ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

ON THE JOB ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.1.4 Contenuti (Syllabi) e standard della formazione [AMC1 ADR.OR.D.005(B)(8) – AMC1 ADR.OR.D.017 (a);(b)/(f)] ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

FORMAZIONE OBBLIGATORIA PER IL PERSONALE DEL GESTORE**Errore. Il segnalibro non è definito.**

FORMAZIONE SPECIALISTICA PER IL PERSONALE DEL GESTORE**Errore. Il segnalibro non è definito.**

FORMAZIONE OBBLIGATORIA PER OPERATORI DI SOGGETTI TERZI OPERANTI IN AEROPORTO ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.2 PROCEDURE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

3.1.2.1 Formazione e verifica delle competenze [AMC1 ADR.OR.D017 (a);(b)/ (e)(1)] **Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.2.2 Procedure da applicare qualora il personale non raggiunga gli standard richiesti [AMC1 ADR.OR.D017 (a);(b) / (e)(2)] ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

3.1.3 DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ E DEI TEMPI DI CONSERVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE. ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

3.2 PROGRAMMA DELLE VERIFICHE (PROFICIENCY CHECK) [AMC1 ADR.OR.D.017 (a);(b) – GM1/GM2 ADR.OR.D.017(c) - AMC1 ADR.OR.D.015 (d);(e)] Errore. Il segnalibro non è definito.

3.2.1 MANCATO RAGGIUNGIMENTO DEGLI STANDARD RICHIESTI [GM1 ADR.OR.D.017 (C)] Errore. Il segnalibro non è definito.

3.2.2 DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ E DEI TEMPI DI CONSERVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE [AMC1 ADR.OR.D.017 (a);(b) / (g)] ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

REGISTRAZIONI INDIVIDUALI ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

SESSIONI DI FORMAZIONE ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

CONTROLLO DI PROFESSIONALITÀ (PROFICIENCY CHECK)**Errore. Il segnalibro non è definito.**

REGISTRAZIONI ALTRI OPERATORI/ENTI/SOCIETÀ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

ALLEGATI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

SEZIONE 4. DESCRIZIONE DEL SEDIME E DELL'INTORNO AEROPORTUALE Errore. Il segnalibro non è definito.

4.1 PLANIMETRIA GENERALE DELL'AEROPORTO CON INQUADRAMENTO DELLE CITTÀ VICINE Errore. Il segnalibro non è definito.

4.2 PLANIMETRIA DETTAGLIATA DEL SEDIME, DEI CONFINI E FACILITIES E LAYOUT DI PISTE TAXIWAY E PIAZZALI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

4.3 PLANIMETRIA DELLE FACILITIES ED EQUIPAGGIAMENTI FUORI DAL SEDIME AEROPORTUALE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

4.4 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE FISICHE DELL'AEROPORTO Errore. Il segnalibro non è definito.

4.5 DESCRIZIONE DELLE ESENZIONI / DEROGHE, LIVELLI EQUIVALENTI DI SAFETY (ELoS), SPECIAL CONDITIONS E LIMITAZIONI OPERATIVE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

4.6 DESCRIZIONE DEL TIPO DI OPERAZIONI CONSENTITE IN AEROPORTO Errore. Il segnalibro non è definito.

SEZIONE 5 – CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO DA COMUNICARE AL SERVIZIO DI INFORMAZIONE AERONAUTICA ..... *Errore. Il segnalibro non è definito.*

5.1 NOME DELL'AEROPORTO ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

5.2 LOCALIZZAZIONE DELL'AEROPORTO ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

5.3 COORDINATE GEOGRAFICHE DEL PUNTO DI RIFERIMENTO DELL'AEROPORTO (ARP) DETERMINATE SULLA BASE DEL WORLD GEODETIC SYSTEM – 1984 (WGS-84) Errore. Il segnalibro non è definito.

5.4 ELEVAZIONE DELL'AEROPORTO E ONDULAZIONE DEL GEOIDE Errore. Il segnalibro non è definito.

5.5 ELEVAZIONE DI CIASCUNA SOGLIA E ONDULAZIONE DEL GEOIDE, ELEVAZIONE DEL FINE PISTA ED EVENTUALI PUNTI MASSIMI E MINIMI RILEVANTI LUNGO LA PISTA E IL PUNTO PIÙ ALTO DELLA ZONA DI TOCCATA DI PISTA NEL CASO DI AVVICINAMENTO DI PRECISIONE.. Errore. Il segnalibro non è definito.

5.5.1 Ogni soglia e ondulazione del geoide ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

5.5.2 Fine pista e di ogni punto notevole lungo la pista**Errore. Il segnalibro non è definito.**

5.5.3 Per piste con avvicinamento di precisione, maggiore elevazione della zona di toccata **Errore. Il segnalibro non è definito.**

5.6 TEMPERATURA DI RIFERIMENTO DELL'AEROPORTO ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

5.7 DETTAGLI DEL FARO DELL'AEROPORTO..... Errore. Il segnalibro non è definito.

5.8 NOME DEL GESTORE AEROPORTUALE E RELATIVI CONTATTI (INCLUSI NUMERI TELEFONICI) ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

SEZIONE 6 – DIMENSIONI DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E RELATIVE INFORMAZIONI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

(AMC3.ADR.OR.E.005) **.....** Errore. Il segnalibro non è definito.

6.1 RUNWAY..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.1.1 Orientamento reale della pista ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.2 Numero di designazione della pista..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.3 Lunghezza della pista..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.4 Larghezza della pista..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.5 Posizionamento della soglia spostata..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.6 Pendenza longitudinale della pista ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.7 Tipologia di superficie della pista ..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.8 Tipologia di pista (non strumentale, strumentale non di precisione, precisione cat. I, precisione cat. II e III, solo decollo)..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.1.9 Per piste di precisione, l'esistenza della zona libera da ostacoli (OFZ)**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2 ALTRE DIMENSIONI..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.2.1 Lunghezza, larghezza e tipologia di superficie delle strip**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2.2 Lunghezza, larghezza e tipologia di superficie delle RESA**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2.3 Lunghezza, larghezza e tipologia di superficie delle Stopways**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2.4 Lunghezza, larghezza (in rettifilo) e tipologia di superficie delle taxiway**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2.5 Tipologia di superficie del piazzale e delle piazzole di sosta**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.2.6 Lunghezza e profilo del terreno della clearway**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.3 AIUTI VISIVI LUMINOSI ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.3.1 Tipo delle luci di avvicinamento e indicatori ottici di pendenza di avvicinamento **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.3.2 Segnaletica orizzontale e luci di pista, vie di rullaggio e piazzali**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.3.3 Disponibilità di sistemi di continuità per l'illuminazione e tempi di ripristino **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.4 UBICAZIONE E RADIO FREQUENZA DEI SEGNALI PER POSIZIONE DI CONTROLLO (CHECKPOINT) VOR..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.5 UBICAZIONE E DESIGNAZIONE DI PERCORSI STANDARD PER IL RULLAGGIO Errore. Il segnalibro non è definito.

6.6 COORDINATE GEOGRAFICHE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.6.1 Coordinate geografiche di ogni soglia..... **Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.6.2 Coordinate geografiche delle piazzole di sosta**Errore. Il segnalibro non è definito.**

6.7 COORDINATE GEOGRAFICHE E MASSIMA ELEVAZIONE DEGLI OSTACOLI SIGNIFICATIVI NELLE AREE DI AVVICINAMENTO E DECOLLO, NELL'AREA DI CIRCOLAZIONE E NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.8 TIPOLOGIA DELLA SUPERFICIE E PORTANZA SECONDO IL METODO AIRCRAFT CLASSIFICATION NUMBER – PAVEMENT CLASSIFICATION NUMBER (ACN-PCN) Errore. Il segnalibro non è definito.

6.9 UBICAZIONE DEGLI ALTIMETRI DI CONTROLLO PREVOLO E RELATIVA ELEVAZIONE Errore. Il segnalibro non è definito.

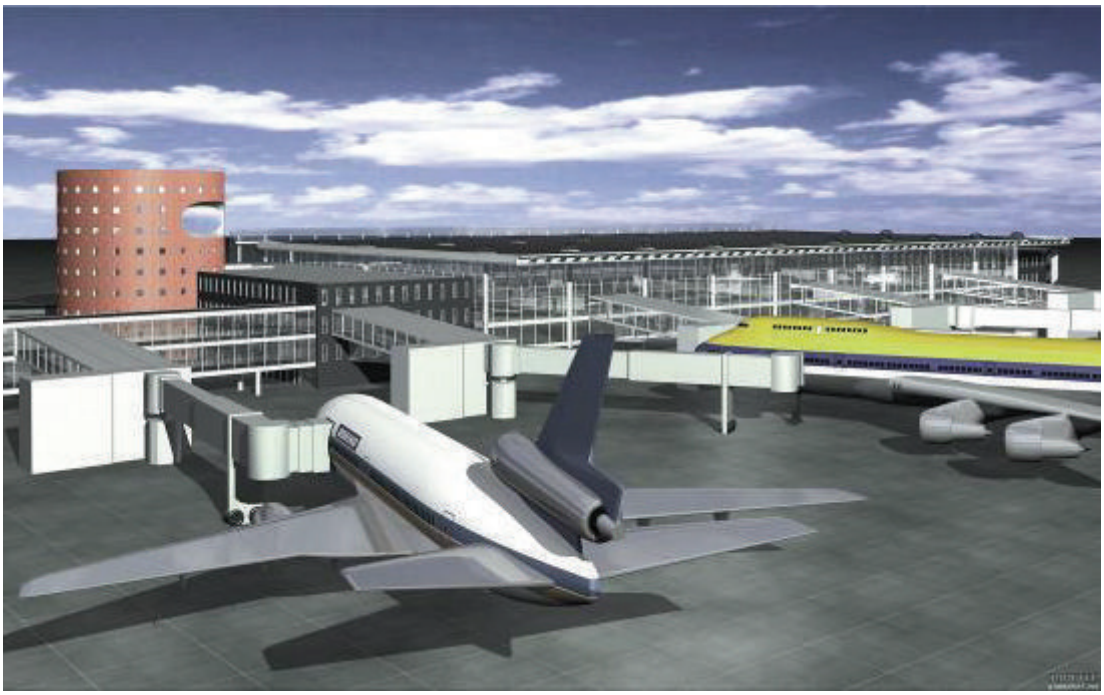
6.10 DISTANZE DICHIARATE ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.11 CONTATTI (TELEFONO/TELEX/FAX E INDIRIZZO EMAIL) DEL REFERENTE DELL'AEROPORTO PER LA RIMOZIONE DI AEROMOBILI INCIDENTATI E INFORMAZIONI SULLA CAPACITÀ DI RIMOZIONE DI TALI AEROMOBILI (CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI AEROMOBILE PIÙ GRANDE) ..... Errore. Il segnalibro non è definito.

6.12 LIVELLO DI PROTEZIONE ANTINCENDIO, TIPOLOGIA E QUANTITATIVO DI AGENTI ESTINGUENTI NORMALMENTE DISPONIBILI IN L'AEROPORTO Errore. Il segnalibro non è definito.

6.13 ESENZIONI O DEROGHE, LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELoS), CONDIZIONI SPECIALI (SPECIAL CONDITIONS) E LIMITAZIONI OPERATIVE .. Errore. Il segnalibro non è definito.

SAC



Catania Fontanarossa Airport

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

MANUAL

Copia n°	In consegna a (Nome e Cognome)	Funzione / Società

Data	Redazione:	Approvazione AM:	Approvazione ENAC:
27/05/2016	FRANCESCO LA FAUCI	FRANCESCO D'AMICO	

0 Elenco Pagine Valide - Indice
1 PARTE GENERALE
1.1 Termini ed abbreviazioni
1.2 Il quadro normativo di riferimento
2 IL MANUALE DEL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM
2.1 Gestione del Manuale
2.2 Scopo del Manuale
2.3 Safety Policy SAC
3 IL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SAFETY
3.1 Struttura del Safety Management System
3.2 Ruoli e responsabilità
3.2.1 L' Accountable Manager
3.2.2 Il Safety Manager
3.2.3 Il Safety Board
3.2.4 Il Safety Committee
3.2.5 Il Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team
4 REPORTING SYSTEM
4.1 MOR – Mandatory Occurrence Reporting
4.2 GSR - Ground Safety Report
4.2.1 Processo di gestione delle segnalazioni
4.2.2 Investigazione
4.3 Modalità di trattamento e utilizzo dei dati del Reporting System
5 RISK MANAGEMENT
5.1 Hazard identification e Risk Analysis
5.2 Risk assessment
5.2.1 Aree di criticità
6 SAFETY ASSURANCE
6.1 Monitoraggio e Misurazione delle prestazioni di sicurezza
6.2 Gestione del cambiamento
6.3 Miglioramento continuo del sistema di sicurezza
7 AUDITING
7.1 Programma di audit annuale

8 PROMOZIONE DELLA SICUREZZA

8.1 Formazione

8.2 Comunicazione

9 ALLEGATI

Allegato 1 SMS – Ground Safety Report

Allegato 2A SMS – Piano dell'Attività di Audit

Allegato 2B SMS – Piano di Formazione

Allegato 3 SMS – Tabella Safety Performance Indicator (SPI)

MANUALE SMS AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA

EDIZIONE 01 – REVISIONE 01

ELENCO PAGINE VALIDE

Sezione		*Pagine*	*Ed. / Rev.*	*Data*
0	Copertina	1	01/04	16/05/2016
0	Indice	2 - 3	01/04	16/05/2016
0	Elenco pagine valide	4	01/04	16/05/2016
1	Parte generale	1 - 3	01/04	16/05/2016
2	Il manuale SMS	1 - 2	01/03	03/11/2014
2.3	Safety Policy SAC	3 - 4	01/03	03/11/2014
3	Il sistema di Gestione della Safety	1 - 6	00/00	30/06/2011
4	Reporting System	1 - 6	00/00	30/06/2011
5	Risk Management	1 – 5	01/01	29/05/2013
6	Safety Assurance	1 – 2	01/04	16/05/2016
7	Auditing	1 – 2	00/00	30/06/2011
8	Promozione della sicurezza	1 – 3	00/00	30/06/2011
9	Allegati	1 - 5	01/04	16/05/2016

1. PARTE GENERALE

Premessa

La sicurezza delle operazioni aeroportuali è assicurata dal rispetto dell'insieme dei requisiti regolamentari, relativi sia alle infrastrutture che alle operazioni, dettati dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

In tale ottica, il Safety Management System (SMS) è un sistema atto a valutare la sicurezza conseguita nell'applicazione dei requisiti regolamentari e a migliorarne il livello laddove siano state riscontrate carenze o aree di criticità. E' responsabilità di ogni organizzazione pubblica o privata che conduca attività nell'Aeroporto di Catania e del proprio personale operare nel rispetto di elevati standard di Safety, al fine di preservare e mantenere un adeguato livello di sicurezza delle operazioni aeroportuali.

1.1 Termini ed abbreviazioni

Vengono definiti i seguenti acronimi e sigle da utilizzare nella documentazione e nella corrispondenza.

Le sigle usate all'interno del presente documento sono le seguenti:

Sigla	Significato
AC	Azioni Correttive
ADC	Airside Driving Certificate
A.I.P.	Aeronautical Information Publication
AP	Azioni preventive
CTA	Aeroporto Internazionale di Catania
DB	Database
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale Assistenza Volo
ENG	Engineering
FOD	Foreign Object Damage/Debris
GSR	Ground Safety Report

Sigla	Significato
HAZARD	Condizione, evento o circostanza che può portare o contribuire a un evento indesiderato o imprevisto.
NA	Non applicabile
NC	Non conformità o non conforme
NOTAM	Notice To AirMen (Avviso agli Aeronaviganti)
PH MOV	Post Holder Area Movimento
PH INF	Post Holder Infrastrutture e Sistemi
PH TER	Post Holder Terminal
PH MAN	Post Holder Manutenzione Landside
REV	Revisione
RSC/LRST	Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team
RWY	Pista di volo
SB	Safety Board
SC	Safety Committee
SM	Safety Manager
SMS	Safety Management System
SPI	Safety Performance Indicator

1.2 Il quadro normativo di riferimento

Le principali norme di riferimento su cui si basa il Sistema SMS sono le seguenti:

Norme generali

- Codice della Navigazione
- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti
- Annex 14 "Aerodromes" ICAO

- Circolare ENAC - Serie Aeroporti - APT 16 “La certificazione dell’aeroporto”
- Circolare ENAC - Serie Aeroporti - APT 19 “Il Regolamento di Scalo”
- Circolare ENAC - Serie Aeroporti - APT 22 “Il Sistema di Gestione della Sicurezza“
- Circolare ENAC - Serie Aeroporti - APT 30 “Incursioni in pista – Prevenzione e gestione aeroportuale“
- Circolare ENAC – Serie Generale – GEN 01 C “La segnalazione degli eventi aeronautici. Il sistema eE-MOR”

Altri riferimenti

- Il Safety Management System – Linee Guida e Strategie, ENAC; Direzione Centrale Regolazione Tecnica
- DOC 9859 ICAO Safety Management Manual

2 Il Manuale del Safety Management System

2.1 Gestione del Manuale

Il Manuale SMS è inserito come allegato del Manuale d'Aeroporto e viene gestito seguendo le medesime modalità.

2.2 Scopo del Manuale

Il Manuale SMS costituisce il riferimento documentale di tutte le attività afferenti la Safety sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa.

Il Manuale SMS, è:

- Predisposto dal Safety Manager;
- Emesso dall'Accountable Manager dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa;
- Approvato da ENAC.

Il Manuale SMS, costituisce lo strumento attraverso il quale tutto il personale aeroportuale viene tenuto informato sulle regole per operare in piena sicurezza ed è messo a disposizione del personale e di tutti gli operatori aeroportuali interessati dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa, in forma completa od in copia ridotta, conformemente alle specifiche competenze e necessità, assicurandone il costante aggiornamento.

2.3 Safety Policy SAC

Un risultato concreto in termini di miglioramento della Safety delle operazioni aeroportuali può essere raggiunto soltanto attraverso il reale impegno da parte di tutti gli Operatori ed Enti coinvolti nelle operazioni in airside a rispettare le disposizioni normative e le procedure operative che a tal fine sono state e/o saranno predisposte e contenute nel Manuale di Aeroporto.

Ogni Operatore/Ente deve essere realmente consapevole dei rischi sulla sicurezza delle operazioni aeroportuali che derivano dallo svolgimento delle proprie attività in airside, nonché dell'importanza della propria collaborazione ai fini della salvaguardia e del miglioramento dei livelli di Safety. Il mancato rispetto delle norme e delle procedure operative può determinare il verificarsi di incidenti e/o inconvenienti che inficiano la sicurezza delle persone, danni alle infrastrutture ed impianti o compromettere la capacità operativa dell'aeroporto.

L'elemento di base su cui si fonda la possibilità di *"gestione"* dei livelli di Safety aeroportuale è costituito dalla segnalazione degli eventi di pericolo effettivo e/o soltanto potenziale da parte di tutti gli operatori che svolgono le proprie attività in airside e dall'analisi dei connessi rapporti evento in ambito Safety Board. La raccolta e l'analisi degli eventi che si verificano in Aeroporto consente infatti di individuare le cause e i fattori che contribuiscono alla loro manifestazione e, per tal via, di implementare le necessarie azioni correttive, di contrasto e preventive.

E' quindi responsabilità di SAC e di ogni altra organizzazione pubblica o privata che conduca attività in airside nell'Aeroporto di Catania Fontanarossa e del proprio personale, comunicare eventi, circostanze o condizioni che possano incidere in modo negativo sulla Safety dell'aeroporto. La segnalazione degli eventi da parte di tutti gli operatori che svolgono le proprie attività in airside, alimentando il database dei rapporti evento creato dal Gestore, contribuisce a rendere più efficaci le attività di analisi e mitigazione dei rischi, contribuendo in tal modo all'innalzamento dei livelli di Safety dell'Aeroporto di Catania.

SAC
SOCIETÀ AEROPORTO CATANIA

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

DOCUMENTO DELLA POLITICA DI SICUREZZA DEL GESTORE.

SAC S.p.A. in qualità di gestore aeroportuale:

> *"fa della sicurezza delle operazioni aeroportuali la principale priorità, garantendo un continuo miglioramento dei processi che attengono alla valutazione e gestione dei rischi."*

Tali obiettivi possono essere raggiunti applicando i seguenti principi:

1. Il management si impegna a fornire adeguate risorse per la formazione di tutti gli operatori privati, favorendo il flusso di informazioni dal SM a tutto lo staff e viceversa;
2. Coinvolgimento di tutti gli operatori privati interni al sistema aeroportuale attraverso una continua attività di sensibilizzazione, informazione/formazione e responsabilizzazione;
3. Impegno a diffondere presso tutti gli operatori privati una *"Safety Culture"*, organizzando periodicamente incontri informativi inerenti problematiche di Safety strettamente legate all'attività di assistenza agli aeromobili e di gestione aeroportuale;
4. Estendere le attività di cui ai suddetti punti 1, 2 e 3 agli operatori pubblici che ne facciano specifica richiesta previo coordinamento con ENAC;
5. realizzare una banca dati di eventi potenzialmente pericolosi, tale da potere effettuare un monitoraggio dei rischi collegati alle attività che si svolge in airside; a tale scopo viene attivato un sistema di reporting che ha la necessità di essere alimentato da tutti gli attori del sistema aeroportuale. L'analisi del rischio genererà lo studio e l'attivazione di tutte le operazioni ritenute più idonee.

Si effettua attività di "Risk Management" ogni qualvolta si modifica la configurazione infrastrutturale dell'airside o vi siano significative modifiche organizzative da parte di tutti gli operatori. A tal fine, bisogna in ogni caso focalizzare l'attenzione su ciò che ha già creato problemi in passato.

Obiettivi del "Risk Management":

a. identificare, controllare e documentare i rischi;
b. identificare, controllare e documentare le opportunità;
c. valutare e minimizzare i rischi;
d. valutare il rapporto costi – benefici;
e. prevenire o attenuare le perdite;

f. salvaguardare personale e risorse;
g. massimizzare la capacità operativa.

Alcuni principi fondamentali per il Risk Management sono:

a. non accettare rischi non necessari;
b. le determine legate al livello di rischio tengano prioritariamente conto delle proposte effettuate dal Safety Board;
c. integrare la gestione del rischio operativo nella pianificazione a tutti i livelli.

L'obiettivo che si desidera raggiungere è realizzare un sistema che riesca in maniera autonoma ed automatica ad evidenziare e ad eliminare ogni potenziale criticità. Tale obiettivo sarà raggiungibile soltanto attraverso la fattiva e continua collaborazione di tutti gli operatori aeroportuali.
Attraverso l'attività di audit, si procederà alla verifica dei processi interni ad ogni operatore e prestatore d'opera. Al termine dell'attività di audit, si procederà alla redazione di apposito verbale condiviso con l'operatore oggetto dello stesso.
I rilievi che impattano sulla sicurezza operativa, saranno altresì utilizzati (in forma anonima) per determinare apposite azioni mitigatrici.

L'Accountable Manager
Francesco D'Amico

3. Sistema di gestione della Safety

Il Safety Management System Aeroportuale è il Sistema di Gestione della Sicurezza dell'Aeroporto di Catania e, in quanto tale, pur essendo incardinato nel Gestore, riguarda tutti gli Enti e Operatori che operano all'interno dello Scalo (Sistema Aeroportuale).

A tal proposito:

- al paragrafo 3 della Circolare ENAC APT-22, viene stabilito che "il SMS è incardinato nel Gestore dell'Aeroporto, ma è relativo a tutte le attività afferenti la Safety aeroportuale e pertanto tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le attinenti procedure;
- il Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, al paragrafo 5 del capitolo 1, stabilisce che gli operatori aerei, i fornitori di servizi e ogni altra organizzazione che conduca attività in maniera autonoma nell'aeroporto devono ottemperare ai requisiti relativi alla sicurezza dell'aeroporto e sono tenuti a collaborare con i programmi di sicurezza, riportando immediatamente eventi, circostanze e/o situazioni che possano avere impatto negativo sulla safety.

Le modalità di assolvimento degli obblighi in capo ai vari soggetti ai fini della loro partecipazione al sistema SMS e gli ambiti di intervento del Gestore ai fini della sua implementazione sono esplicitati e resi cogenti attraverso il Regolamento di Scalo.

Il Gestore implementa il Safety Management System dell'Aeroporto, quale sistema volto a:

- definire le politiche e gli obiettivi di sicurezza dell'Aeroporto;
- individuare i processi, le procedure e le risorse per la realizzazione delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dell'Aeroporto;
- definire i ruoli e le responsabilità degli Enti/Operatori aeroportuali e degli organi addetti alla gestione e al funzionamento del SMS aeroportuale;
- monitorare e valutare i livelli di safety tramite l'implementazione del Reporting System;
- identificare eventuali carenze o criticità al fine di individuare le relative azioni

correttive volte all'innalzamento dei livelli di safety aeroportuale.

In tale ottica, il Gestore elabora le politiche e gli obiettivi di safety e ne cura la relativa comunicazione verso l'interno e verso l'esterno, ovvero verso ogni Ente e/o Operatore aeroportuale presente sullo scalo, al fine di:

- Promuovere la cultura della safety all'interno delle Organizzazioni presenti in Aeroporto (Enti di Stato e altri Operatori aeroportuali);
- Esprimere l'impegno del Gestore nel privilegiare le azioni preventive e la safety in ogni decisione aziendale;
- Condividere e diffondere il proprio orientamento rispetto la gestione della safety;
- Promuovere nel personale aeroportuale la consapevolezza del proprio ruolo e delle proprie responsabilità rispetto alla gestione della safety.

Il processo di comunicazione da parte del Gestore delle politiche di sicurezza, degli obiettivi da perseguire, dei programmi da realizzare e dei risultati conseguiti ha l'obiettivo di realizzare il più ampio coinvolgimento degli Enti e/o Operatori aeroportuali, essenziale per il conseguimento degli obiettivi del SMS.

Qualora il Gestore rilevi e/o riscontri eventuali difficoltà nella cooperazione e nel coordinamento con i diversi Enti di Stato e Operatori aeroportuali, informerà l'ENAC per i necessari interventi.

3.1 Struttura del SAC Safety Management System

Per una corretta ed efficace implementazione del Safety Management System, il Gestore ha provveduto a strutturare il Servizio SMS affiancando al Safety Manager un Addetto Safety che fornisce il supporto per le seguenti attività:

- Reporting System;
- Identificazione degli hazards;
- Valutazione dei rischi;
- Processo di comunicazione e formazione del personale;
- Gestione della documentazione del Safety Management System;
- Riunioni del Safety Board, del Safety Committee, del Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team;

- Attività di Auditing.

3.2 Ruoli e responsabilità

Ogni soggetto operante stabilmente in aeroporto ha il compito di designare un responsabile per quanto attiene alle problematiche di Safety comunicandolo a SAC.

Per quanto concerne l'organizzazione SAC, si fa riferimento al Manuale di Aeroporto in cui è riportato l'organigramma aziendale e sono dettagliati i compiti dei responsabili di tutte le funzioni aziendali coinvolte nel Sistema SMS.

3.2.1 L'Accountable Manager

Dirigente della SAC S.p.A. responsabile della certificazione dell'aeroporto, che abbia l'autorità e l'autonomia necessaria per assicurare che tutte le attività siano condotte secondo le previsioni del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

3.2.2 Il Safety Manager

L'Accountable Manager, ha individuato all'interno dell'azienda la figura del Safety Manager nei termini definiti dal *Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti* e dalla relativa Circolare ENAC Serie APT 22, che, tra le altre cose deve, garantire le seguenti attività:

- la diffusione in aeroporto ed il mantenimento in efficienza del Sistema SMS;
- la promozione di strumenti di Hazard Identification, Risk Assessment e di Risk Management;
- la diffusione delle raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, delle statistiche dedicate e dall'investigazione degli eventi incidentali ovvero dei mancati incidenti;
- la formazione continua del personale sulla gestione della Safety;
- la gestione ed il controllo della documentazione inerente il sistema SMS;
- la gestione del sistema di audit;
- l'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti;
- l'analisi delle non conformità e il coordinamento dei programmi di miglioramento.

3.2.3 Il Safety Board

Al fine di supportare l'Accountable Manager nella attuazione delle politiche di sicurezza, dei Safety Objective e nella verifica delle conformità dell'SMS ai requisiti regolamentari, il gestore costituisce un comitato denominato *"Safety Board"*.

Il Safety Board si riunisce, oltre che per subentrate necessità, con cadenza mensile.

Esso è composto dall'Accountable Manager, dai Post Holder e dal Safety Manager e si riunisce periodicamente per valutare e condividere:

- i risultati del sistema di auditing;
- i risultati delle analisi del Reporting System;
- i risultati derivanti dalle azioni correttive;
- l'identificazione dei rischi e le associate azioni per la gestione degli aspetti ad essi correlati.

Il Board ha un carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di Safety al fine di un riesame e miglioramento del sistema.

3.2.4 Il Safety Committee

Il Safety Committee è un comitato consultivo i cui componenti sono dotati di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno, individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni sia pubbliche che private presenti in aeroporto.

Nel pieno rispetto delle metodologie e strumenti indicati e previsti dalla Circolare ENAC Serie APT 22, il Safety Committee aeroportuale si riunisce con cadenza trimestrale; è prevista la presenza della locale Direzione Aeroportuale ENAC.

In tale comitato sono condivisi obiettivi e piani di attività, revisioni e modalità operative significative introdotte in aeroporto, valutazione e monitoraggio/controllo dei rischi e delle criticità in maniera proattiva, al fine di assicurare una corretta e condivisa gestione della sicurezza sullo scalo nell'ottica del *"miglioramento continuo"*.

Il Safety Committee è l'organo aeroportuale consultivo costituito da SAC con lo scopo di:

- assicurare la partecipazione di tutti i soggetti operanti in aeroporto;
- coinvolgere tutti gli operatori aeroportuali sugli obiettivi di sicurezza;

- Analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate;
- Coinvolgere gli operatori sui risultati dell'SMS (trend analysis, risk assessment, azioni correttive, ecc.);
- Analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti presenti nell'ambito del Committee.

Il Safety Committee è presieduto dal Safety Manager SAC e costituito dai rappresentanti degli Operatori (Handlers e concessionari), ENAV e degli Enti di Stato presenti in aeroporto.

Modalità di gestione del Safety Committee

I membri del comitato sono nominati dai responsabili dei vari enti/operatori presenti in aeroporto.

Il Safety Manager presiede le riunioni del Safety Committee e ne notifica le date via posta elettronica.

Ogni incontro deve avere una durata prevista e pochi argomenti per incontro, (eventualmente si rimanderà a più sessioni). Nel comitato, oltre ai membri normalmente presenti, si possono convocare tutti i soggetti ritenuti utili ai fini dell'azione o degli obiettivi che si vogliono raggiungere.

I membri del comitato possono a loro volta creare dei sottogruppi specifici a seconda delle esigenze.

Il comitato, essendo una organizzazione di vertice, ha accesso a informazioni riservate e pertanto si impegna a non divulgarle all'esterno, se non per gli scopi ammessi.

Alle riunioni si deve arrivare preparati con dati oggettivi o con materiale pronto per essere discusso.

Ogni riunione deve concludersi con un verbale riportante:

- i presenti;
- gli argomenti discussi;
- le decisioni prese;

- le tempistiche;
- le responsabilità;
- le azioni a seguire.

3.2.5 Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team

Il Gestore in ambito Safety Committee istituisce e presiede anche il gruppo locale di sicurezza della pista (RSC / LRST), con il compito specifico di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista e, più in generale, dell'Area di Manovra, onde poter concretamente contribuire all'adozione di idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni in pista.

Il *"Runway Safety Committee / Local Runway Safety Team",* gruppo di tipo consultivo, è composto dai rappresentanti qualificati dei: Fornitore del servizio del traffico aereo, Operatori aerei, Gestore aeroportuale, Soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto, si riunisce semestralmente a meno di eventi tali da rendere necessario un intervento immediato.

4 REPORTING SYSTEM

Uno degli elementi cardine del sistema SMS è il Reporting System, la cui implementazione dà concreta attuazione ad un'attività di monitoraggio degli standard di sicurezza, attraverso l'inserimento in una banca dati, all'uopo costituita, di eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali relativi a:

- incidenti;
- eventi che avrebbero potuto o hanno messo a rischio la sicurezza;
- situazioni anomale/pericoli che avrebbero potuto mettere a rischio la sicurezza;

L'elaborazione e l'analisi dei dati consente di monitorare gli standard di sicurezza, identificare gli hazard e predisporre sistemi di eliminazione/mitigazione/controllo del rischio, avendo come unico obiettivo la prevenzione e non l'attribuzione di colpe e/o responsabilità.

L'esperienza internazionale dimostra che la ricchezza di dati a disposizione non è dovuta a bassi livelli di sicurezza, ma è anzi sintomo della capillare diffusione della *Safety Culture* e del buon funzionamento del sistema, che, mantenendo sotto controllo le performance di sicurezza, può individuare gli accadimenti premonitori che precedono gli inconvenienti gravi/incidenti e quindi attuare un'efficace politica di prevenzione.

Sono pertanto incoraggiate segnalazioni anche in forma anonima da parte di chiunque ne ravvisi l'opportunità. E' infatti dimostrato che spesso, prima del verificarsi di un incidente, vari inconvenienti ed eventi di minore rilievo evidenziano l'esistenza di rischi per la sicurezza. La segnalazione del maggior numero possibile di eventi aeronautici verificatisi in airside è quindi fondamentale ai fini del miglioramento continuo dei livelli di safety aeroportuale, poiché è soltanto attraverso l'approfondimento delle cause sottostanti, da parte della struttura SMS, che è possibile individuare i rischi connessi e determinare le opportune azioni correttive.

Tipologia di eventi che devono essere obbligatoriamente segnalati:

- Incidenti;
- Sversamenti;

- Bird strike e presenza di animali in area di manovra; ritrovamento di carcasse sulla pista o entro 60 m dalla center line.
- Presenza di avifauna in aeroporto e zone limitrofe.
- Merci pericolose (danneggiamenti / sversamenti / rilevazioni radiazioni / ecc);
- Danneggiamenti ad aeromobili o a risorse di scalo;
- Degrado segnaletica air side;
- Jet-blast;
- Operazioni di servizio non corrette compreso (refueling e catering);
- Carico errato (posizionamento o difformità moduli);
- Runway incursion: qualsiasi evento che coinvolga l'erronea presenza di un aeromobile, veicolo o persona in area di manovra;
- Runway excursion: uscita fuori pista, sconfinamento laterale (veer-off), overrun/overshoot o undershoot all'interno del perimetro aeroportuale
- Taxiway incursion / excursion
- Mancata collisione;
- Mancata precedenza aeromobile – aeromobile;
- Mancata precedenza veicolo - aeromobile;
- FOD; qualunque oggetto estraneo presente in airside, che, se ingerito o propulso, potrebbe provocare danni a persone, aeromobili o infrastrutture (fisse o mobili).
    1. Qualunque mancanza di parti di aeromobili;
    2. Casi di aeromobili in arrivo con portelli aperti;
    3. Mancato rinvenimento di oggetti che potrebbero essere rimasti "appesi" all'aeromobile (es. cuffie messa in moto).
- Efficienza AVL;
- Procedure errate di uscita e entrata stand da parte dell'aeromobile;

- Qualsiasi irregolarità relativa alla gestione/coordinamento dell'Apron, mancato rispetto delle procedure, quali:
    1. potenziali danni causati dal jet blast;
    2. push back erroneamente autorizzato;
    3. messa in moto erroneamente autorizzata;
    4. errata assegnazione delle piazzole parcheggio;
    5. comunicazione frequenza radio insufficiente/errata/inadeguata;
    6. inadeguata conoscenza dei call signs;
    7. servizio di follow-me;
    8. livello di rumore (noise level).
- Altre situazioni potenzialmente pericolose, malgrado non abbiano, per circostanze fortuite, comportato conseguenze.

4.1 MOR MANDATORY OCCURRENCE REPORTING

Allo scopo di contribuire al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo, le norme prevedono che siano oggetto di MOR, cioè siano segnalate, raccolte, registrare, tutelate e diffuse, le informazioni relative non solo a incidenti e inconvenienti gravi, ma anche a inconvenienti ed eventi aeronautici, nonché ad eventi, situazioni o condizioni che, se ripetuti in circostanze diverse ma analoghe o se lasciati non rettificati, potrebbero costituire un rischio per la sicurezza aerea. Sono inoltre, come richiesto nel regolamento (UE) n.2015/1018, oggetto di MOR tutti gli eventi di wild life strike.

Rientrano tra i soggetti con obbligo di segnalazione il Gestore, l'ente ATS, gli Operatori Aerei, i Tecnici della Manutenzione e le società che effettuano l'assistenza a terra agli aeromobili.

Le imprese approvate devono individuare una figura responsabile del processo di segnalazione all'Autorità ed elaborare un'adeguata procedura, soggetta ad approvazione da parte dei rispettivi Team di Certificazione.

Ai sensi della Circolare ENAC GEN 01 C, i soggetti sopra riportati sono tenuti a segnalare tutti gli eventi entro 72 ore dal momento in cui ne sono venuti a conoscenza.

Le segnalazioni ricevute dal gestore, saranno trasmesse, entro 72 ore, online, ~~sul~~ tramite il sistema "electronic ENAC MANDATORY OCCURRENCE REPORTING" eE-MOR (su interfaccia web, definito WebDAS) presso cui il Safety Manager è accreditato.

4.2 GSR - GROUND SAFETY REPORT

La segnalazione deve essere effettuata da chiunque abbia informazioni di eventi che abbiano messo/avrebbero potuto mettere in pericolo la sicurezza, utilizzando una delle seguenti modalità:

- Compilando il modulo GSR, allegato al presente Manuale, inviandolo al Gestore, preferibilmente via mail all'indirizzo **safety@aeroporto.catania.it** o in alternativa via fax al numero **095 281872**
- Utilizzando le apposite cassette postali disponibili in airside;

L'invio del modulo è possibile anche in forma anonima; in caso contrario, e fin dalla fase istruttoria, il modulo sarà depurato dai dati identificativi, a cura del personale dell'SMS.

Sono apprezzati eventuali considerazioni sulle possibili cause e suggerimenti del compilatore ai fini di mitigare il pericolo o di riportare l'anomalia nella norma.

Tutti coloro che lo desiderano riceveranno un feed-back rispetto alla segnalazione fatta.

4.2.1. PROCESSO DI GESTIONE DELLE SEGNALAZIONI

Le segnalazioni trasmesse on-line arrivano automaticamente al Servizio SMS. Dopo una prima analisi del GSR, il Servizio SMS prende in carico la segnalazione e provvede a classificare correttamente l'evento/il pericolo, ad ottenere ulteriori informazioni richiedendole a testimoni/compilatori del GSR e delle valutazioni delle necessarie professionalità aziendali o esterne all'azienda.

Le risultanze dell'analisi, insieme alla proprie valutazioni e alle azioni proposte, sono trasmesse al Safety Manager, che, dopo un'eventuale ulteriore fase di istruttoria, provvede, a seconda dei casi, ad emettere/disporre, direttamente o tramite il PH interessato, evidenziandone il grado di urgenza:

- Una raccomandazione di sicurezza agli Operatori aeroportuali;
- Un supplemento formativo e/o l'implementazione del programma di formazione;

- La variazione delle procedure;
- Un quesito o una raccomandazione a Safety Board e/o Safety Committee e/o RSC/LRST;
- L'implementazione/variazione del programma di Auditing;

Segue quindi la valutazione dell'efficacia delle azioni intraprese; in caso di esito negativo, il Safety Manager procede ad una nuova analisi dell'evento e all'individuazione e attuazione di altre misure correttive.

L'analisi dei dati provenienti dal Reporting System consente di indicizzare il trend degli eventi in funzione di vari parametri quali la tipologia, la gravità, la frequenza, la periodicità, le criticità delle condizioni operative aeroportuali (congestione del traffico aereo, emergenze in corso, condizioni meteorologiche, ecc.).

Le statistiche così ottenute sono presentate al Safety Board e al Safety Committee per le valutazioni di competenza e sono divulgate al personale durante i periodici incontri di aggiornamento sull'SMS.

4.2.2 INVESTIGAZIONE

L'attività di investigazione, e la sua formalizzazione, è sempre condotta in seguito alla segnalazione di un evento grave/inconveniente/incidente e, a giudizio del Safety Manager, in caso di altri eventi. Il lavoro di indagine viene condotto dal Safety Manager, coadiuvato dal proprio staff e, a seconda dei casi, dai PH, da altre professionalità aziendali, dai responsabili dei servizi aziendali/Società/Enti coinvolti, e da consulenti tecnici esterni.

Lo scopo dell'investigazione è quello di comprendere le cause soggiacenti all'evento per pianificare i provvedimenti necessari ad evitarne il ripetersi.

I risultati dell'indagine, insieme alla proposta di misure correttive, sono formalizzate nel Report di Indagine e sono portati all'attenzione del Safety Board, che delibera la pubblicazione dei risultati dell'indagine, l'attuazione delle misure correttive individuate e dei tempi di implementazione e la comunicazione al Safety Committee.

Il Safety Manager verifica quindi l'attuazione dei provvedimenti adottati e la loro efficacia

4.3 MODALITÀ DI TRATTAMENTO E UTILIZZO DEI DATI DEL REPORTING SYSTEM

SAC garantisce che le informazioni raccolte non hanno come scopo né come effetto indiretto la ricerca di responsabilità personale, ma esclusivamente quello dell'individuazione delle eventuali carenze organizzative e della dinamica degli eventi segnalati, al fine di una efficace prevenzione.

SAC garantisce inoltre che i dati sono trattati ai sensi del *"Codice in materia di protezione dei dati personali".*

I dati provenienti dal Reporting System, depurati da ogni riferimento che possa permettere di identificare persone e Enti/Società coinvolti, danno origine a report periodici, utilizzati ad esempio:

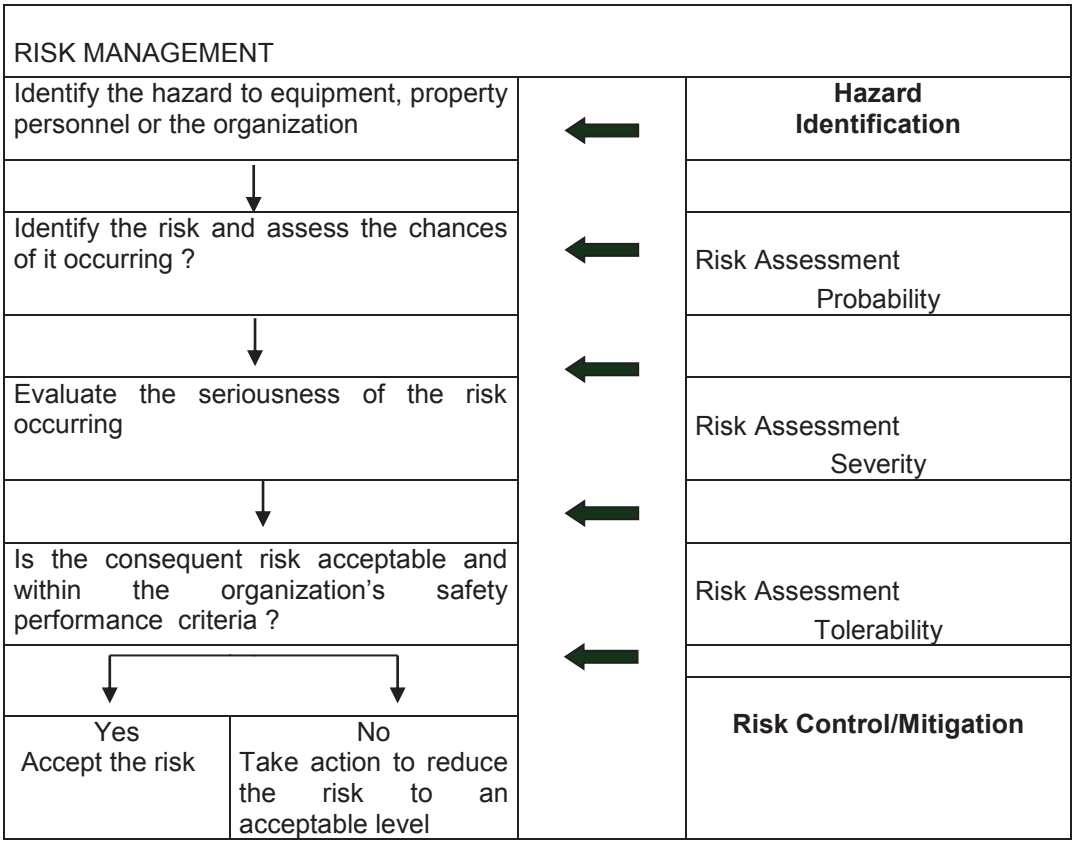
- per la comunicazione dei dati sugli eventi registrati sullo scalo nel corso degli incontri del Safety Committee;
- negli incontri di formazione e aggiornamento del personale sull'SMS.

Nel Report annuale di sintesi delle attività dell'SMS sono contenente:

1. statistiche degli eventi e commento;
2. evoluzione degli obiettivi di safety;
3. eventi su cui è stata svolta un'indagine da parte dell' SMS e provvedimenti adottati;
4. aggiornamenti e sviluppi dell'SMS;

5. RISK MANAGEMENT

E' il processo dell'SMS attraverso il quale i rischi conseguenti agli hazard connessi alle operazioni aeroportuali vengono eliminati/mitigati e mantenuti al un livello quanto più basso ragionevole (ALARP As Low As Reasonably Practicable). Il risk management comprende le attività di hazard identificazion, risk analysis, safety risk assessment e mitigation / control.



5.1 Hazard Identification e risk analysis

Identificazione sistematica di quelle condizioni, eventi o circostanze che possono produrre o contribuire al verificarsi di un evento indesiderato o imprevisto con la conseguenza di ridurre nel sistema la capacità di svolgere una determinata funzione.

Gli Hazard sono stati dapprima identificati tenendo conto delle *"Best Practices"* internazionali e in base all'esperienza registrata sullo scalo.

Per il riesame e il continuo monitoraggio degli hazard da parte del Safety Manager e del Safety Board, vengono utilizzati anche i dati del Reporting System.

Vengono quindi definiti i rischi conseguenti agli hazard e per ognuno viene stimata la probabilità di accadimento e la severità/gravità delle conseguenze, secondo la matrice di analisi del rischio ICAO.

L'identificazione degli hazard va generalmente effettuata a seguito:

1. di sostanziali modifiche infrastrutturali/impianti e/o operative;
2. di significative modifiche dell'assetto organizzativo di Enti e/o Operatori aeroportuali;
3. dell'introduzione di nuovi e/o diversi equipaggiamenti o facilities;
4. dell'introduzione di nuove procedure o loro significative modifiche;
5. di nuovi requisiti regolamentari nazionali ed internazionali;
6. inspiegabile incremento di eventi aeronautici pertinenti la safety e/o le infrastrutture.

5.2 Risk Assessment

Il processo di Risk Assessment è condotto secondo un modello qualitativo - ispirato alla massima prudenza e cautela - basato sull'impiego della matrice ICAO di tollerabilità del rischio.

In base al posizionamento nella matrice, è determinata la priorità dei provvedimenti da intraprendere, che possono essere volti ad eliminare/moderare/controllare gli hazard o ad abbattere la probabilità di accadimento oppure a ridurre la severità delle conseguenze.

Si è inoltre deciso di evidenziare i rischi che, pur ricadendo in zona gialla, passerebbero in zona rossa se aumentasse anche solo uno dei fattori severità/probabilità.

Qualora un rischio risultasse inaccettabile (zona rossa della matrice di rischio), il Safety Manager adotterà, direttamente o attraverso i PH, tempestive azioni di mitigazione al fine di riportare il rischio ad un livello tollerabile.

Se non si individuassero, o non potessero essere implementate, soddisfacenti misure di mitigazione, il Safety Manager informerà immediatamente il Safety Board per sospendere l'attività/processo fino a quando il rischio non sia stato adeguatamente mitigato.

Severità delle conseguenze

Catastrofica	Aeromobile / equipaggiamento distrutto. Diversi decessi.	**A**
Pericolosa	Forte riduzione dei margini di sicurezza, malessere fisico o carico di lavoro tale che le organizzazioni non possono svolgere i propri compiti con precisione o completezza. Lesioni gravi o decesso per un certo numero di persone. Danno maggiore all'equipaggiamento	**B**
Maggiore	Una significativa riduzione dei margini di sicurezza, una riduzione nella capacità delle organizzazioni di far fronte alle avverse condizioni operative a causa di un aumento del carico di lavoro o come risultato di condizioni che possano compromettere la loro efficienza. Inconveniente grave. Lesioni alle persone	**C**
Minore	Fastidio. Limitazioni operative. L'uso di procedure emergenza. Inconveniente minore.	**D**
Trascurabile	Conseguenze piccole	**E**

Probabilità dell'evento

Frequente	Probabile che si verifichi molte volte	$\Phi > 10^{-3}$	**5**
Occasionale	Probabile che capiti qualche volta	$10^{-3} < \Phi < 10^{-5}$	**4**
Remota	Improbabile, ma può possibilmente accadere	$10^{-5} < \Phi < 10^{-7}$	**3**
Improbabile	Molto improbabile che l'evento si verifichi	$10^{-7} < \Phi < 10^{-9}$	**2**
Molto improbabile	Quasi inconcepibile che l'evento si verifichi	$\Phi < 10^{-9}$	**1**

Probabilità rischio	**Severità rischio**				
	Catastrofico A	**Pericoloso B**	**Maggiore C**	**Minore D**	**Trascurabile E**
5- Frequente	**5 A**	**5 B**	**5 C**	**5 D**	**5 E**
4-Occasionale	**4 A**	**4 B**	**4 C**	**4 D**	**4 E**
3- Remoto	**3 A**	**3 B**	**3 C**	**3 D**	**3 E**
2- Improbabile	**2 A**	**2 B**	**2 C**	**2 D**	**2 E**
1-Estremamente improbabile	**1 A**	**1 B**	**1 C**	**1 D**	**1 E**

Classificazione del rischio:

Accettabile 3 E, 2 D, 2 E, 1 A, 1 B, 1 C, 1 D, 1 E	La conseguenza è così improbabile o non abbastanza grave da essere preoccupante; il rischio è tollerabile. Tuttavia, occorre prendere in considerazione la riduzione ulteriore del rischio al livello più basso ragionevolmente praticabile, al fine di minimizzare il rischio di un incidente o inconveniente
Revisione 5 D, 5 E, 4 D, 4 C, 4 E, 3 B, 3 C, 3 D, 2 A, 2 B, 2 C	La conseguenza e/o la probabilità è preoccupante, dovrebbero essere ricercate misure per mitigare il rischio al livello più basso ragionevolmente possibile. Dove il rischio è ancora nella categoria revisione dopo questa operazione, allora il rischio può essere accettato, a condizione che il rischio sia compreso e abbia l'approvazione del responsabile ultimo per la sicurezza nell'organizzazione.
Inaccettabile **5 A, 5 B, 5C,** **4 A, 4 B, 4 C,** **3 A**	La probabilità e/o la severità delle conseguenze è intollerabile. Maggiore mitigazione sarà necessaria per ridurre la probabilità e la gravità delle conseguenze associate a tali pericoli.

5.2.1 Aree di criticità

Il layout del piazzale dell'aeroporto di Catania Fontanarossa, presenta una Apron Taxiway che si snoda per il piazzale in direzione Est - Ovest e viene utilizzata dagli aeromobili in fase di rullaggio per le operazioni di taxi in e taxi out da/per gli Aircraft Stand assegnati per la sosta.

L'aeroporto di Catania Fontanarossa presenta un profilo di rischio connesso alla movimentazione dei mezzi in airside che lo colloca in area verde della matrice del rischio ***(2 – Improbabile; D - Minore)*** anche per la presenza di un limite massimo di velocità di **20 Km/h**, inferiore rispetto ai limiti normalmente vigenti sugli altri aeroporti nazionali, che è stato introdotto nel periodo di effettuazione dei lavori di costruzione della nuova aerostazione allo scopo di mantenere alti i livelli di sicurezza e che risulta tuttora cogente. La maggiore difficoltà che si riscontra è legata agli spazi limitati sia per le service roads che per le Equipment Parking Area che sono posizionate in aree remote. Tale configurazione rende necessaria la massima cautela durante la guida proprio per il rischio di trovare la viabilità ostruita da mezzi in sosta dove non consentito, con conseguente difficoltà di manovra.

RISK ASSESSMENT Movimentazione mezzi in Airside	
HAZARD	**MITIGAZIONE RISCHIO**
Layout aeroportuale con strade di servizio di ampiezza limitata e aree di sosta permanente (EPA) poste in aree remote.	• Adeguata formazione del personale alla guida in possesso di ADC; • Segnaletica come da Regolamento ENAC; • Limite di velocità più basso rispetto agli altri aeroporti nazionali.
RISCHIO	Ostruzione della viabilità.
EVENTO POSSIBILE	Impatto fra mezzi.
RISCHIO RESIDUO	Probabilità: **Improbabile** - **2** Severità: **Minore** – **D** Classificazione del rischio: **2 D**
ULTERIORI AZIONI MITIGATRICI	• Posizionamento rilevatori elettronici di velocità.
NOTE	• Riportati nell'anno 2010 nove eventi senza alcuna conseguenza per gli operatori.

6 SAFETY ASSURANCE

La S*afety Assurance* valuta il livello di sicurezza dell'organizzazione e consente il miglioramento continuo.

I tre aspetti della *Safety Assurance* sono:

a) il monitoraggio, misurazione e revisione delle prestazioni di sicurezza;

b) la gestione del cambiamento;

c) il miglioramento continuo del sistema di sicurezza.

6.1 Monitoraggio e misurazione delle prestazioni di sicurezza

Il monitoraggio e misurazione delle prestazioni di sicurezza è il processo mediante il quale le prestazioni di sicurezza dell'organizzazione sono verificate rispetto alle sue politiche e obiettivi, attraverso uno o più indicatori (SPI, S*afety Performance Indicators*) a cui viene assegnato un target quantitativo rispetto al quale è possibile valutare i livelli di performance raggiunti. Gli obiettivi sono stati espressi in funzione del numero di movimenti di aeromobili sul piazzale poiché si è ritenuto come l'unico parametro che può uniformare i dati raccolti durante l'attività di sorveglianza in airside.

Si è, inoltre stabilito di prendere come parametri significativi, i seguenti:

- Numero di segnalazioni effettuate dal gestore;
- Numero di segnalazioni effettuate dagli operatori aeroportuali;
- Numero di danneggiamenti a mezzi e/o attrezzature (senza il coinvolgimento di aeromobili);
- Numero di danneggiamenti ad aeromobili;
- Numero di sversamenti di olio, carburante, liquidi;
- Numero di eventi FOD (intesi come rinvenimento di oggetti in Area di Movimento);
- Numero di danneggiamenti ad aeromobili attribuibili a FOD.

In allegato 3 si riporta tabella con i risultati dell'attività svolta negli anni passati e gli obiettivi prefissati dal servizio SMS per l'anno in corso.

6.2 Gestione del cambiamento

Prima di introdurre sostanziali modifiche strutturali, organizzative o operative, nuove procedure o variazioni significative di quelli in vigore, uso di nuovi o diversi mezzi/attrezzature, anche di durata temporanea, l'SMS svolge, su segnalazione dei Responsabili competenti, una verifica per valutare l'impatto dei nuovi processi/procedure sulla sicurezza complessiva delle operazioni.

Analoga analisi viene condotta in occasione di modifiche alla regolamentazione nazionale e internazionale. I risultati dell'analisi, condotta nel quadro del processo di Risk Management, insieme alle raccomandazioni del Safety Manager, saranno trasmessi agli Enti richiedenti la verifica e, in caso di esito negativo, sarà monitorata l'aderenza alle raccomandazioni stesse.

6.3 Miglioramento continuo del sistema di sicurezza

Il costante lavoro di Risk Management permette di individuare le aree di miglioramento, non basate sulla mancata compliance alle norme, ma, stabilendo sempre nuovi obiettivi di Safety, rivolte ad un continuo miglioramento delle performance di Safety attraverso:

1. Valutazione pro-attiva e reattiva delle operazioni, strutture, attrezzature, documentazione e procedure attraverso audit di sicurezza e indagini;
2. Valutazione proattiva delle prestazioni individuali per verificare l'adempimento della responsabilità di sicurezza;
3. Valutazione reattiva, al fine di verificare l'efficacia del sistema di controllo e mitigazione del rischio, ad esempio incidenti, imprevisti e le indagini;
4. Rilevamento delle modifiche organizzative per assicurare che esse siano efficaci.

Gli obiettivi di Safety sono quindi frutto dell'esame dei risultati ottenuti, delle segnalazioni ricevute, degli incidenti registrati a livello internazionale, così come della letteratura e delle novità in materia di Safety.

7 AUDITING

L'audit è una verifica programmata, indipendente e sistematica delle operazioni, composta da osservazione diretta dei processi, esame della documentazione e interviste agli operatori, atta a determinare che tutte le attività che hanno influenza sulla sicurezza siano svolte secondo le procedure in vigore, che tali procedure siano adeguate a raggiungere gli obiettivi di sicurezza prefissati, nonché ad individuare eventuali aree di debolezza, di rischio e di miglioramento.

Il sistema SMS prevede, attraverso il processo di auditing, la verifica delle procedure operative del Manuale di Aeroporto e del corretto espletamento delle funzioni connesse alla sicurezza, anche al fine di verificarne la conformità ai requisiti di certificazione.

L'SMS sottopone a verifica anche i processi di tenuta sotto controllo e mitigazione degli hazard identificati, quali ad esempio il Piano per la prevenzione del rischio d'impatto con uccelli e animali selvatici, la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, in occasione delle relative esercitazioni, Piani di Emergenza.

7.1 Programma di Audit

Il ***Programma di Audit*** (**Allegato 2 SMS – Piano dell'Attività di Audit)** è annuale, viene stabilito dal Safety Manager, approvato dal Safety Board, allegato al presente Manuale e trasmesso ai Responsabili dei servizi aziendali / Società / Enti interessati. Il Programma può essere implementato nel corso dell'anno su richiesta dei Post Holder, del Safety Board, dell'Accountable Manager o dal Safety Manager, tenendo in considerazione i GSR ricevuti e gli esiti degli audit già effettuati.

L'audit è condotto da auditor SAC.

L'esito dell'audit, che può comprendere findings e observations, sarà trasmesso alle Società / Enti e Servizi aziendali sottoposti all'audit stesso anche in caso di assenza di rilievi.

I findings sono classificati in tre livelli :

Livello 1: indica un'anomalia / non conformità grave, tale da richiedere un'immediata azione di rientro;

Livello 2: indica una non conformità importante, che implica una celere azione di rientro;

Livello 3: indica una non conformità minore, a cui deve essere posto rimedio con azioni di rientro pianificabili e prevedono l'attuazione di azioni correttive in tempi definiti e concordati in base alla gravità del finding e al tempo necessario per l'implementazione delle azioni correttive stesse, mentre le observations non rilevano non conformità, ma suggerimenti e stimoli per il miglioramento di processi e procedure.

Al termine di ogni audit è previsto un momento di debriefing sui risultati dell'audit stesso, sulle non conformità riscontrate, sulle azioni correttive e loro tempi di attuazione.

Per motivate ragioni, ad esempio in seguito a un inconveniente / incidente o in base ai risultati degli audit, il Safety Manager può disporre apposite ispezioni, consistenti in verifiche non programmate delle operazioni, condotte con le stesse tecniche degli audit.

8 PROMOZIONE DELLA SICUREZZA

La promozione della sicurezza è un'attività costante del sistema, con l'intento, da un lato, di sviluppare e quindi mantenere nel tempo una cultura positiva *(Just Culture)* della sicurezza fra gli Operatori, d'altro lato di perseguire obiettivi di miglioramento degli standard di sicurezza dell'intero sistema aeroporto.

Contribuiscono alla promozione della sicurezza i processi di formazione e comunicazione.

8.1 Formazione

Piano di formazione del Safety Management System

Al fine di sensibilizzare il personale ai temi della Safety, il Safety Manager o un suo delegato interverrà in tutti i corsi di formazione dedicati al personale SAC, sottolineando, in particolare, l'importanza della segnalazione.

I corsi individuati dal presente Piano di Formazione costituiranno parte integrante del curriculum formativo del personale SAC (che sarà coinvolto solo per i corsi legati alle funzioni svolte) e saranno contestualmente proposti a tutti gli Operatori aeroportuali. Per quanto riguarda gli Operatori aeroportuali presenti sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa, il servizio SMS verificherà l'avvenuta effettuazione dei corsi di cui nel seguito.

Individuazione dei bisogni formativi

Al fine di individuare i bisogni formativi del personale, sono stati esaminati :

a) i corsi afferenti all'SMS e relativi recurrent training (RT) già svolti dal personale in accordo alla normativa vigente:
   - Sicurezza e prevenzione (D.lgs.81/2008);
   - Muoversi in sicurezza (Safety Approach to the Aircraft);
   - Corso per il conseguimento dell'Airside Driving Certificate;
   - Rampa base
   - Weight & Balance
   - Push - back & start - up
   - Corsi teorico-pratici specifici per la conduzione del GSE

b) gli esiti degli audit condotti, nonché temi e raccomandazioni emersi in sede di Safety Committee, che rilevano la necessità di interventi formativi sui temi:
   - Manuale di Aeroporto

- Airside Safety
- MOR
- Reporting System dell'SMS
- Rischio Birdstrike

c) bisogni formativi rappresentati dai Post Holder**,** che evidenziano l'opportunità di formazione o Recurrent Training per:

- il personale operativo, sul Manuale di Aeroporto e Regolamento di Scalo;
- il personale MOV, sul Manuale di Aeroporto e sul Regolamento di Scalo;
- il personale della BCU, secondo il programma di aggiornamento continuo;
- il personale delle Manutenzioni, sul Reporting System e sul Manuale di Aeroporto;

Elenco dei corsi e degli incontri formativi

Manuale di Aeroporto

Il corso di formazione, rivolto al personale MOV, sarà tenuto a cura del Servizio Formazione e Addestramento SAC da personale interno, e seguirà un programma di massima così articolato:

- Ultima revisione del Manuale di Aeroporto;
- Rapporto tra Manuale di Aeroporto / Regolamento di Scalo / SMS e relativo Manuale.

Bird Strike Mitigation

Il corso, nel quadro dell'addestramento continuo del personale della BCU, sarà tenuto, da formatori esterni con cadenza biennale, e tratterà i seguenti temi:

- Evoluzione del rischio sul nostro aeroporto (cfr. valutazione del *"Piano per la prevenzione del rischio d'impatto con uccelli e animali selvatici"*)
- Evoluzione della normativa e delle *"Best Practices"* di settore;
- Metodi e tecniche di allontanamento volatili;
- Rapporto annuale ANSV e relative raccomandazioni

Rilascio e rinnovo Airside Driving Certificate

Il corso di formazione, rivolto al personale aeroportuale che opera alla guida di mezzi,

sarà tenuto a cura del Safety Manager, o di un suo collaboratore, con il supporto del Servizio Formazione e Addestramento SAC, secondo le modalità ed i programmi riportati nel *"Regolamento per il rilascio dell'autorizzazione alla guida in airside - ADC"* inserito nel *Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa*.

Safety Management System

Nel corso dell'anno solare SAC si propone di coinvolgere nel programma di addestramento continuo del Safety Management System tutto il personale operativo e tutti gli Operatori.

L'incontro formativo sarà tenuto dal Safety Manager o dai suoi collaboratori, che calibreranno il programma in base alla composizione dell'aula, toccando in particolare i seguenti temi:

- Presentazione dell'SMS e del relativo Manuale;
- Sensibilizzazione al Reporting System, incluso riporto avvistamento avifauna;
- Airside Safety.

8.2 COMUNICAZIONE

L'efficacia della comunicazione, a tutti i livelli gerarchici e organizzativi, con tutti e fra tutti gli Operatori aeroportuali, è essenziale affinché ognuno si senta coinvolto e responsabilizzato in prima persona nel perseguimento della sicurezza complessiva delle operazioni.

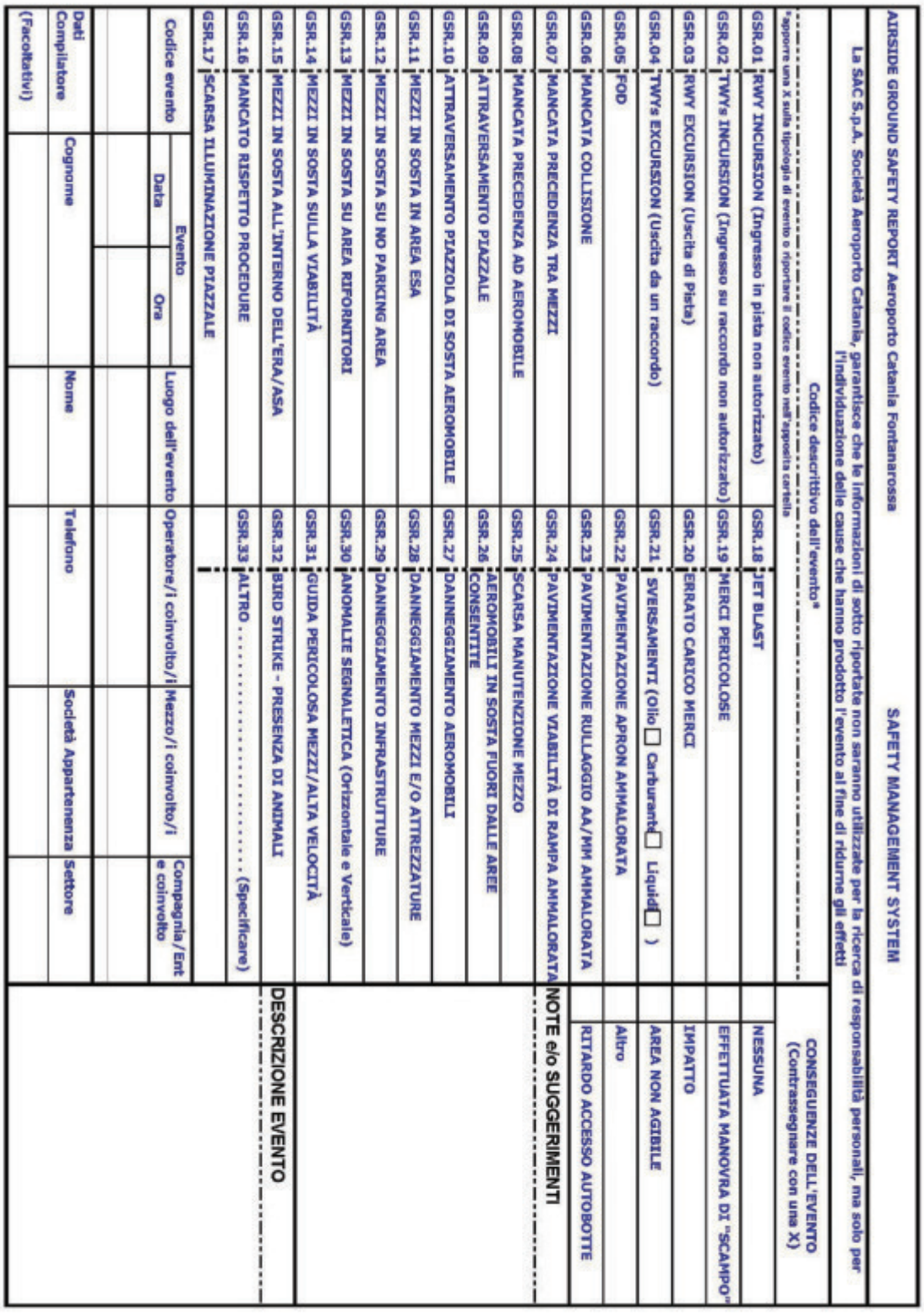
In occasione degli incontri del Safety Committee viene dato feedback dei GSR che maggiormente offrano l'occasione di apprendere lezioni utili ad impedire il verificarsi di eventi (processo di *Lesson learning*).

Annualmente, inoltre, viene presentato il Report di sintesi delle attività dell'SMS, che contiene:

- statistiche degli eventi e commento
- tendenze e sviluppi degli obiettivi di safety
- eventi su cui è stata svolta un'indagine da parte dell' SMS e provvedimenti adottati
- aggiornamenti e sviluppi dell'SMS.

9 Allegati

Allegato 1 SMS – Ground Safety Report



AIRSIDE GROUND SAFETY REPORT Aeroporto Catania Fontanarossa — SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

La SAC S.p.A. Società Aeroporto Catania, garantisce che le informazioni di sotto riportate non saranno utilizzate per la ricerca di responsabilità personali, ma solo per l'individuazione delle cause che hanno prodotto l'evento al fine di ridurne gli effetti

Codice descrittivo dell'evento* (*apporre una X sulla tipologia di evento e riportare il codice evento nell'apposita cartella)		CONSEGUENZE DELL'EVENTO (Contrassegnare con una X)
GSR.01 RWY INCURSION (Ingresso in pista non autorizzato)	GSR.18 JET BLAST	NESSUNA
GSR.02 TWYs INCURSION (Ingresso su raccordo non autorizzato)	GSR.19 MERCI PERICOLOSE	EFFETTUATA MANOVRA DI "SCAMPO"
GSR.03 RWY EXCURSION (Uscita di Pista)	GSR.20 ERRATO CARICO MERCI	IMPATTO
GSR.04 TWYs EXCURSION (Uscita da un raccordo)	GSR.21 SVERSAMENTI (Olio ☐ Carburante ☐ Liquid ☐)	AREA NON AGIBILE
GSR.05 FOD	GSR.22 PAVIMENTAZIONE APRON AMMALORATA	Altro
GSR.06 MANCATA COLLISIONE	GSR.23 PAVIMENTAZIONE RULLAGGIO AA/MM AMMALORATA	RITARDO ACCESSO AUTOBOTTE
GSR.07 MANCATA PRECEDENZA TRA MEZZI	GSR.24 PAVIMENTAZIONE VIABILITÀ DI RAMPA AMMALORATA	NOTE e/o SUGGERIMENTI
GSR.08 MANCATA PRECEDENZA AD AEROMOBILE	GSR.25 SCARSA MANUTENZIONE MEZZO	
GSR.09 ATTRAVERSAMENTO PIAZZALE	GSR.26 AEROMOBILI IN SOSTA FUORI DALLE AREE CONSENTITE	
GSR.10 ATTRAVERSAMENTO PIAZZOLA DI SOSTA AEROMOBILE	GSR.27 DANNEGGIAMENTO AEROMOBILI	
GSR.11 MEZZI IN SOSTA IN AREA ESA	GSR.28 DANNEGGIAMENTO MEZZI E/O ATTREZZATURE	
GSR.12 MEZZI IN SOSTA SU NO PARKING AREA	GSR.29 DANNEGGIAMENTO INFRASTRUTTURE	
GSR.13 MEZZI IN SOSTA SU AREA RIFORNITORI	GSR.30 ANOMALIE SEGNALETICA (Orizzontale e Verticale)	
GSR.14 MEZZI IN SOSTA SULLA VIABILITÀ	GSR.31 GUIDA PERICOLOSA MEZZI/ALTA VELOCITÀ	
GSR.15 MEZZI IN SOSTA ALL'INTERNO DELL'ERA/ASA	GSR.32 BIRD STRIKE - PRESENZA DI ANIMALI	DESCRIZIONE EVENTO
GSR.16 MANCATO RISPETTO PROCEDURE	GSR.33 ALTRO ..... (Specificare)	
GSR.17 SCARSA ILLUMINAZIONE PIAZZALE		

Codice evento	Evento: Data	Evento: Ora	Luogo dell'evento	Operatore/i coinvolto/i	Mezzo/i coinvolto/i	Compagnia/Ente coinvolto

Dati Compilatore (Facoltativi)	Cognome	Nome	Telefono	Società Appartenenza	Settore

Allegato 2 A SMS – Piano dell'Attività di Audit

SAC

Safety Management System

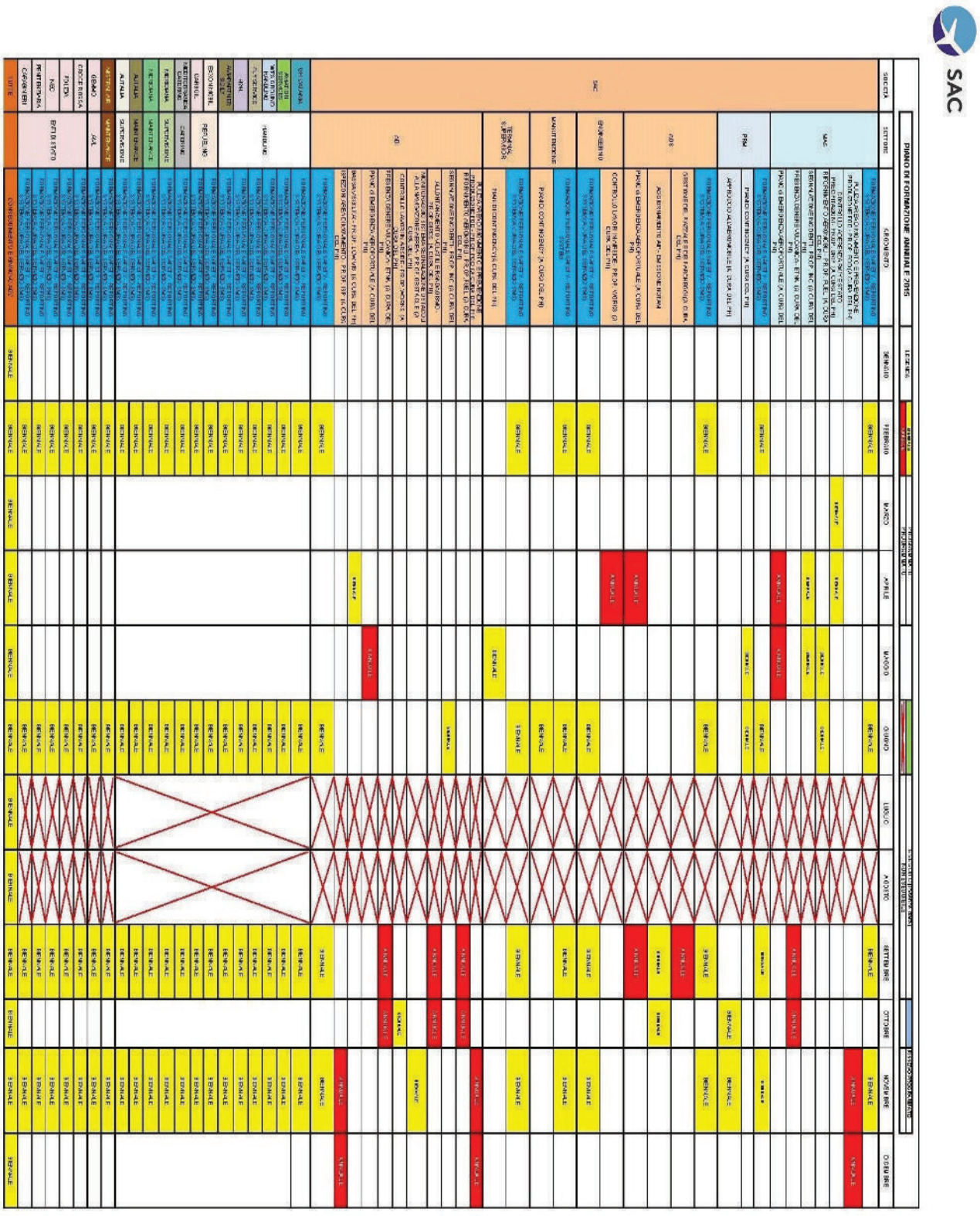
MOD/SMS05
Rev.0 del 01/05/2014

PROGRAMMA DI AUDIT ANNUALE

LEGENDA: PROGRAMMATO / SCADUTO / NON ESEGUIBILE — ESEGUITO ORDINARIO / ESEGUITO STRAORDINARIO

SOCIETÀ	SETTORE	CRITERIO	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE
SAC	MASMOV	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
SAC	MAS	PULIZIA AREA DI MOVIMENTO E PREVENZIONE PRODUZIONE FOD												
SAC	MOV	ISPEZIONI AREA DI MOVIMENTO												
SAC	MOV	ALLONTANAMENTO VOLATILI E RANDAGISMO												
SAC	MAS	CONTROLLO ADERENZA RWY E STATO PRECIPITAZIONI												
SAC	MASMOV	CONTROLLO LAVORI IN AIRSIDE - SFALCIO ERBA AREE A VERDE												
SAC	MOV	AGGIORNAMENTO AIP - EMISSIONE NOTAM												
SAC	MOV	GESTIONE DEL PIAZZALE E DEI PARCHEGGI												
SAC	MOV	PROTEZIONE DELLA PISTA IN CASO DI BASSA VISIBILITA'												
SAC	MASMOV	ETNA												
SAC	MASMOV	PEA E PIANI DI CONTINGENCY												
SAC	MOV	MONITORAGGIO OSTACOLI												
SAC	PRM	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
SAC	PRM	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
SAC	PRM	MANUTENZIONE MEZZI												
SAC	PRM	APPROCCIO ALL'AEROMOBILE												
GH CATANIA	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
GH CATANIA	HANDLING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
GH CATANIA	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
GH CATANIA	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
AVIATION SERVICES	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
AVIATION SERVICES	HANDLING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
AVIATION SERVICES	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
AVIATION SERVICES	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
WFS GROUND ITALY	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
WFS GROUND ITALY	HANDLING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
WFS GROUND ITALY	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
WFS GROUND ITALY	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
FLY SERVICE	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
FLY SERVICE	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
FLY SERVICE	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
H2AL	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
H2AL	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
H2AL	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
EXXON MOBIL	REFUELING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
EXXON MOBIL	REFUELING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
EXXON MOBIL	REFUELING	MANUTENZIONE MEZZI												
EXXON MOBIL	REFUELING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
CARBOIL	REFUELING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
CARBOIL	REFUELING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
CARBOIL	REFUELING	MANUTENZIONE MEZZI												
CARBOIL	REFUELING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
MEDITERRANEA CATERING	CATERING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
MEDITERRANEA CATERING	CATERING	MANUTENZIONE MEZZI												
MEDITERRANEA CATERING	CATERING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
AVIAPARTNER SICILY	HANDLING	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
AVIAPARTNER SICILY	HANDLING	RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO												
AVIAPARTNER SICILY	HANDLING	MANUTENZIONE MEZZI												
AVIAPARTNER SICILY	HANDLING	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
ALITALIA	MAINTENANCE	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
ALITALIA	MAINTENANCE	MANUTENZIONE MEZZI												
ALITALIA	MAINTENANCE	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
ALITALIA	SUPERVISIONE	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
ALITALIA	SUPERVISIONE	MANUTENZIONE MEZZI												
ALITALIA	SUPERVISIONE	OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA												
AVL	MANUTENZIONE	FORMAZIONE PERSONALE SAFETY - REPORTING SYSTEM												
AVL	MANUTENZIONE	PROTEZIONE DELLA PISTA IN CASO DI BASSA VISIBILITA'												
AVL	MANUTENZIONE	MANUTENZIONE MEZZI												

Allegato 2B – SMS Piano di Formazione



4.8 Pr.Op.-WORKS - Controllo dei lavori che possono avere impatto sulla sicurezza delle operazioni.

SCOPO

- La presente procedura stabilisce i criteri utilizzati dalla SAC per il controllo dei lavori interessanti l'Airside dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa, inclusi gli scavi e le attività agricole, che possono avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili, ed inclusi i casi definiti dalla Circolare ENAC APT 11 in merito all'esecuzione di lavori notturni o in tempi ristretti.

CAMPO DI APPLICAZIONE

- l'area di manovra, comprendente le piste, le vie di rullaggio, le fasce di sicurezza delle piste di volo e delle vie di rullaggio, le RESA, le stopways, le clearways, le aree critiche dell'ILS e le aree a verde associate;
- il piazzale di sosta aeromobili e le vie di rullaggio del piazzale (taxilanes);
- altre zone del piazzale di sosta aeromobili comprendenti le aree attraversate da strade di servizio, da strade perimetrali, le aree periferiche usate per il deposito dei carburanti e quelle di carico e scarico merci;
- qualsiasi area del lato aria individuata e designata dal PH area movimento, come interessata dalla presente procedura.

RESPONSABILITA'

- PH MOV

DESTINATARI

- ENAV – CAAV CTA

RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, ENAC.
- ENAC, Circolare Serie APT, n.11. APT 13 APT 21
- Codice della Navigazione, Parte Aeronautica.
- SAC, Regolamento di Scalo, ed. corr.
- ICAO – Doc 9137 – part 8 - Airport Operational Services

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

CONTENUTI

4.8.1 Premessa

Gli operatori aerei, i fornitori di servizi e ogni altra organizzazione che conducano attività in maniera autonoma nell'aeroporto, devono ottemperare ai requisiti relativi alla sicurezza dell'aeroporto.

Durante le operazioni aeroportuali il servizio Area di Movimento di SAC deve essere a conoscenza delle attività svolte in Airside al fine di fornire il proprio supporto all'insorgere di eventuali situazioni anormali e di emergenza.

Nota 1: Le persone che a qualsiasi titolo svolgono la propria attività sul lato aria dell'aeroporto, sono individualmente responsabili delle loro azioni e devono rivolgersi al loro diretto responsabile gerarchico, per ricevere le istruzioni più appropriate in caso di dubbi, per la continuazione dell'attività alla quale sono preposti.

L'area di manovra e il piazzale di sosta aeromobili dell'aeroporto, possono essere oggetto di lavori di costruzione e/o di manutenzione delle infrastrutture sia di giorno sia di notte.

I lavori di costruzione e/o manutenzione sul lato aria dell'aeroporto non potranno avere inizio senza il preventivo coordinamento tra il servizio Area di Movimento (MOV), ENAV e ENAC, per valutare l'impatto sulla safety aeroportuale ed individuare le azioni mitigatrici degli eventuali rischi.

La presente procedura è, per le parti di competenza, da intendersi cogente:

- nelle lavorazioni affidate a ditte esterne che hanno come oggetto dei lavori l'area di movimento;
- nelle procedure ed attività aziendali di manutenzione, ordinaria, straordinaria e/o programmata che si svolgono nell'area di movimento, relative fasce di sicurezza, e Airside civile nella sua completezza.

Nessun lavoro di costruzione e/o alterazione dello stato esistente dell'infrastruttura Catania Fontanarossa, potrà essere effettuato senza la preventiva formale approvazione del PH Area di Movimento.

Le attività di cantiere sono costituite dalla presenza di uomini, equipaggiamenti, veicoli e materiali all'interno del sedime aeroportuale, che concorrono alla variazione del rischio complessivo delle operazioni connesse con l'esercizio degli aeromobili.

4.8.2 Eccezioni.

Le persone estranee all'organizzazione del gestore aeroportuale e che conducono interventi di manutenzione e ispezioni di routine all'interno dell'area di manovra, sugli

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

impianti AVL e sugli apparati radioelettrici, come VOR, NDB e ILS, dovranno notificare al Responsabile ADI , anche tramite posta elettronica, i seguenti dati:

- il programma giornaliero e/o settimanale e/o mensile delle ispezioni;
- gli orari delle ispezioni ordinarie e l'area che sarà interessata dall'attività ispettiva e/o di manutenzione con un anticipo di almeno 24 ore;
- la fine delle ispezioni, degli interventi e lo stato di funzionamento delle installazioni e/o infrastrutture interessate dall'ispezione con il codice: "operativo, non operativo" attraverso l'uso della frequenza 440,450 Mhz

Sarà cura del gestore dell'impianto AVL ed apparati radioelettrici di assistenza al volo comunicare alla Torre di Controllo l'area e le modalità di svolgimento dei lavori di manutenzione da parte degli specifici suddetti operatori.

Indipendentemente dal tipo di operatore che effettua interventi sul sedime, la Torre di Controllo dovrà essere preventivamente informata:

- dell'area interessata dai lavori
- del tipo dei lavori che saranno eseguiti;
- delle implicazioni di carattere operativo;
- del periodo di restrizione operativa dell'area interessata dai lavori;

4.8.3 Lavori di manutenzione e costruzione

4.8.3.1 Modalità operative

Tutti i lavori che impegnano le aree operative dell'Aeroporto di Catania (escluse le normali operazioni di assistenza aeronautica) non possono essere eseguiti da ditte appaltatrici senza il preventivo consenso del Gestore aeroportuale che, nella persona del Post Holder Area Movimento e/o del DPH Area di Movimento, rilascia il permesso di eseguire i lavori tramite la sottoscrizione del relativo cronoprogramma da parte di tutti i soggetti interessati.

Ai fini del rilascio del permesso di eseguire i lavori, il Post Holder Area Movimento e/o il DPH Area di Movimento dovranno ricevere dal Direttore Lavori o dall'Esecutore contrattuale la sotto indicata documentazione, la cui completezza ed idoneità sarà verificata di concerto con i Post Holder Area Progettazione Infrastrutture e Sistemi e Area Manutenzione Infrastrutture e Sistemi:

- programma dei lavori
- tipologia di lavorazione
- prescrizioni di sicurezza relative alle interferenze del cantiere o dell'intervento con le normali attività operative, queste ultime dovranno essere approvate dal Post Holder Area di Movimento e/o dal DPH MOV.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Per gli interventi di maggiore entità e/o interferenti con l'attività aeronautica (lavori svolti in area di movimento e/o interferenti con le superfici di delimitazione ostacoli) e di rilevante influenza sulla safety delle operazioni aeroportuali (preventivamente all'attivazione del cantiere) è inoltre effettuato apposito risk assessment del Safety Manager con il contributo dei Post Holders. Quindi verrà indetta specifica riunione che in relazione alla tipologia dei lavori potrà coinvolgere:

- il Rappresentante della Direzione Aeroportuale;
- il Rappresentante ENAV;
- il Safety Manager;
- il Post Holder Area Movimento e/o il DPH Area di Movimento;
- il Post Holder Area Manutenzione;
- il Post Holder Area Progettazione;
- il Direttore dei Lavori;
- il Coordinatore Lavori in fase di esecuzione, qualora disgiunto dal Direttore Lavori e ove presente;
- il Rappresentante dell'Impresa interessata;
- Responsabile R.S.P.P. del Gestore

In detta riunione saranno esposti i risultati del risk assessment ed individuate:

- le eventuali limitazioni operative da rendere note con NOTAM o AIC (tali informazioni saranno pubblicate secondo la Procedura Operativa ….) o, comunque, tramite note da inviare ai soggetti interessati (VVF, Polizia di Frontiera, ecc.);
- la durata dei lavori, in termini di attività oraria giornaliera;
- le modalità di segnalazione diurna e notturna dell'area di cantiere e la relativa illuminazione;
- i punti di ingresso in aeroporto ed i percorsi da e per le aree di cantiere, con l'individuazione degli eventuali punti critici, che saranno segnalati con luci o cartelli e, in caso di pericolo di interferenze tra aeromobili e veicoli, con istituzione di un presidio da parte di personale ADI.
- le aree logistiche e di stoccaggio dei materiali, sia necessari ai lavori sia da portare in discarica, nonché la relativa modalità di protezione.

Le prescrizioni individuate devono essere specificamente sottoscritte per accettazione dal Responsabile della Ditta esecutrice dei lavori.

Ulteriori riunioni si terranno ogni qualvolta risulti necessario un riesame della situazione operativa conseguente a problematiche di sicurezza sorte nel corso dello svolgimento delle attività.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

A seguito di ciascuna riunione deve essere redatto relativo verbale sottoscritto da tutti i partecipanti.

Tutte le attività di lavoro e/o manutenzione che ricadono all'interno dell'Area di Movimento devono essere precedute dall'invio di apposita scheda lavori da trasmettere (cfr. Allegati), debitamente compilata e firmata in tutte le sue parti, ad ENAC, ENAV, SAC MOV e Safety Manager.

Il Gestore, su delega ENAC, provvederà ove necessario alla messa in esercizio delle opere secondo quanto descritto all'interno della **PR.OP.ME**

4.8.3.2 Attività di coordinamento "Lavori Minori"

Nella voce "lavori minori" rientrano interventi di manutenzione ordinaria, quali piccoli ripristini di pavimentazione, di segnaletica orizzontale o qualunque altro intervento imprevedibile o programmabile ma di durata limitata, oltre ai lavori previsti dalla circolare ENAC APT-11. Sono rientranti in tale tipologia i lavori di manutenzione ordinaria eseguita in amministrazione diretta con personale MAS ed i lavori di cui al §4.8.2.

L'esecuzione di tali interventi sulle infrastrutture viene preceduta da trasmissione del '*Modulo Lavorazioni d'Airside'* (cfr. Allegati), correttamente compilato, da parte dell'Ente appaltante ad ENAC, ENAV, SAC MOV ed eventuali vettori ed enti interessati dalle limitazioni operative (che dovranno essere approvate dal PH MOV e/o DPH MOV), e/o condizioni di rischio e coordinata con l'attività di volo; in tale ottica già nella fase di progettazione/programmazione dell'intervento vengono definite le prescrizioni di carattere operativo idonee ad assicurare il mantenimento di adeguati standard di sicurezza nel corso dell'esecuzione dei lavori.

In caso di lavorazioni eseguite con ditte terze, rimane obbligo dei responsabili di ogni Ente, ciascuno per la parte di propria competenza, informare (o aggiornare, nel caso vi siano nuove prescrizioni) il Direttore dei Lavori, il Responsabile della Sicurezza dell'Ente appaltante ed il rappresentante della Ditta Appaltatrice, in merito alle prescrizioni e procedure predisposte da seguire relativamente alla sicurezza operativa nelle aree interessate dai lavori, mantenendo traccia dell'avvenuta informazione.

Se ritenuto necessario, il PH MOV richiederà, prima dell'inizio delle lavorazioni, l'applicazione delle prescrizioni di coordinamento.

4.8.3.3 Attività di Controllo preventivo allo svolgimento delle attività in Air Side

Laddove i lavori interessino aree soggette a restrizioni di accesso (aree doganali, aree di movimento e/o di manovra, etc.) dovranno essere previsti, tra gli oneri dell'appaltatore, quelli connessi all'istruzione e certificazione del personale e dei mezzi di cantiere da parte del gestore aeroportuale, al fine di rendere tutti gli addetti consapevoli delle limitazioni e delle procedure di conduzione delle singole lavorazioni. Il gestore opererà in tal senso seguendo, tra l'altro, le procedure riportate nel Manuale d'aeroporto.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

In caso di lavori che interessano l'infrastruttura aeronautica in maniera consistente (es. rifacimenti di pavimentazione, modifica della segnaletica orizzontale, ecc), inoltre, il Post Holder Area Movimento e/o DPH MOV è tenuto a trasmettere al locale distaccamento dei VVF la Grid Map aeroportuale con indicazione dell'ubicazione del cantiere.

All'ingresso in Air Side gi Addetti Area di Movimento verificano che:

- ciascun soggetto indossi il giubbino ad alta visibilità (sia di giorno, sia di notte);
- i mezzi siano dotati degli allestimenti supplementari, utilizzando il modello "Scheda per il controllo di veicoli e mezzi che accedono in Air Side"

Per la movimentazione e le modalità di accesso dei veicoli alle aree operative si rinvia alla Procedura Operativa modalità di accesso all'Aeroporto".

4.8.4 Esecuzione dei lavori

4.8.4.1 Cantiere Attività di avvio lavori

Il Direttore Lavori, almeno tre giorni prima dell'inizio delle attività, di concerto con il Coordinatore in fase di esecuzione ove previsto e ove disgiunto dal Direttore Lavori, e/o il Responsabile Unico del Procedimento/Responsabile Lavori, deve fornire al Post Holder Area Movimento e/o DPH MOV adeguata documentazione grafica in formato A3 o A4 che evidenzi ogni aspetto della cantierizzazione dell'area oggetto di intervento, i dispositivi e le attrezzature inerenti la cantierizzazione stessa e il percorso da e per l'area interessata dai lavori (illuminazione area, perimetrazioni, segnalazioni, ecc.). Il mancato coordinamento con il Ph Area di Movimento e/o Deputy PH MOV potrà determinare la sospensione immediata delle lavorazioni.

Gli addetti all'Area Movimento presenziano e verificano che le operazioni preliminari alla cantierizzazione a carico della ditta siano realizzate nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza predeterminate e allegate al cronoprogramma.

Oltre le perimetrazioni dell'area sottoposta ai lavori effettuate secondo le previsioni da progetto, le prescrizioni di sicurezza minime per la delimitazione delle aree aeronautiche sottoposte a limitazione o interdizione sono le seguenti.

Segnalazioni diurne: barriere (segnalatori di Tipo A di cui al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti rappresentanti il limite di quella parte di una pista, un raccordo o un'area di parcheggio pavimentati ma non idonei al movimento velivoli, distanziate di non più di 15 m l'una dall'altra.

Nel caso in cui i lavori o le relative perimetrazioni costituiscano ostruzione alle vie di fuga e/o alle vie di accesso da parte dei mezzi di soccorso dei VVF in situazioni di emergenza, dovrà essere effettuata una preventiva attività di coordinamento con i VVF stessi.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Segnalazioni notturne: luci rosse fisse a bassa luminanza poste ad intervalli non superiori a:

- metri 7,5 per le aree non praticabili escluse le piste e le vie di rullaggio;
- metri 3 per chiudere alle operazioni sezioni non praticabili di una pista o di una via di rullaggio.

Le luci e l'illuminazione del cantiere, compresa quella della recinzione, devono essere tali da non provocare l'abbagliamento e/o disorientamento ai piloti degli aeromobili e ai conducenti dei veicoli e mezzi, pertanto, non dovranno essere orientate in direzione opposta ai versi di atterraggio, decollo e rullaggio degli aeromobili e di percorrenza dei veicoli.

Le attrezzature, i mezzi speciali ed ogni equipaggiamento necessario per l'esecuzione dei lavori non devono violare le superficie di limitazione ostacoli

Le luci della pista di volo e/o della via di rullaggio, per i tratti che risultano chiusi alle operazioni degli aeromobili, a causa di lavori in corso, devono essere tenute spente oppure oscurate. Devono essere, altresì, oscurati i signs che possono dare informazioni agli aeromobili non congruenti con la situazione operativa in atto.

Qualora le attività dovessero interferire con i percorsi da e per i varchi di emergenza, il Post Holder Area Movimento è tenuto a darne comunicazione a tutti gli Enti interessati (Prefettura, Vigili del Fuoco, ecc.).

Durante l'esecuzione dei lavori gli addetti Area di Movimento verificano, tramite controlli a campione, che sia mantenuto il rispetto delle prescrizioni di sicurezza prestabilite e allegate al cronoprogramma. A titolo esemplificativo, qualora i mezzi di cantiere debbano attraversare aree pavimentate interessate dal movimento degli aeromobili, saranno effettuate ispezioni frequenti finalizzate a riscontrare che il personale dell'impresa mantenga tali aree costantemente pulite o che, in caso di interdizione di specifiche aree, queste non siano rese indebitamente utilizzabili.

Lo stoccaggio e l'allontanamento dei detriti e dei materiali di scavo devono avvenire secondo quanto stabilito prima dell'inizio dei lavori. In particolare è ammessa, in funzione della durata del cantiere e della singola fase lavorativa, la formazione temporanea di piccoli cumuli di detriti purché coperti adeguatamente e purché non generino FOD. Questi cumuli dovranno essere eliminati entro il termine della singola fase lavorativa giornaliera.

Qualora gli addetti Area di Movimento rilevassero non conformità rispetto alle prescrizioni di sicurezza, contattano immediatamente il Post Holder Area Movimento e/o DPH MOV ai fini dell'interruzione delle attività e del conseguente allontanamento dall'area interessata degli uomini e mezzi che impattano sulla salvaguardia dei livelli safety. In tale ipotesi, il Post Holder Area Movimento e/o DPH MOV procedono alla tempestiva comunicazione del provvedimento al Direttore Lavori, al Coordinatore della Sicurezza per l'esecuzione e/o al Responsabile dei lavori per l'adozione dei provvedimenti di competenza atti al ripristino delle condizioni di sicurezza.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Giornalmente gli addetti Area di Movimento in turno, al termine dell'orario di lavoro, verificano che il personale dell'impresa esecutrice dei lavori abbia posto in essere la corretta perimetrazione e segnalazione notturna delle aree ad essi consegnate così come previsto negli elaborati ricevuti preventivamente.

4.8.4.2 Attività di fine lavori in Area Movimento

Per tutti i lavori effettuati in area di movimento (Area di Manovra, Apron) in caso di lavori eseguiti in tempi ristretti e/o notturni, anche se effettuati direttamente da personale SAC, prima dell'avvio dei lavori, il personale ADI:

- Prima dell'inizio delle lavorazioni provvede a consegnare le aree oggetto di lavori al responsabile dei lavori (nel caso in cui operi una ditta esterna) e/o al personale MAS (nel caso di interventi effettuati direttamente da SAC) mediante una scheda di agibilità delle aree;
- verifica che la recinzione sia stata predisposta secondo le indicazioni nel modo corretto e sia conforme ai requisiti regolamentari;
- al fine lavori, acquisisce la scheda agibilità firmata dal responsabile dei lavori che certifica la bontà delle lavorazioni;
- verifica che le aree siano libere da uomini e mezzi ed abbiano le caratteristiche di planarità previste dalla normativa vigente;

Una volta accertata l'agibilità e controfirmata la scheda di agibilità, la rimozione del cantiere e la pulizia delle aree l'addetto ADI previa autorizzazione della Torre di Controllo, effettua quindi l'ispezione ordinaria (con le modalità previste dalla Procedura Operativa Ispezioni.) attestando radiofonicamente su frequenza registrata la disponibilità dell'area alle regolari operazioni aeroportuali, registrando i dati relativi all'ispezione sul modulo di cui alla Procedura Ispezioni

Nel caso in cui l'area interdetta dai lavori abbia richiesto l'emissione di NOTAM, si procederà, qualora necessario, ad informare gli addetti al servizio AOS per la richiesta di cancellazione Notam

Qualora per i lavori sia stata nominata apposita commissione di agibilità da parte di Enac, prima della riapertura dell'area oggetto di intervento alle operazioni degli aeromobili, con congruo anticipo sulla data di ultimazione dei lavori sarà interessata la commissione di agibilità incaricata per l'uso operativo delle infrastrutture interessate dai lavori.

4.8.4.3 Sfalcio delle aree a verde.

MAS esegue la manutenzione delle aree a verde.

L'operatore deve mantenere l'ascolto costante sulla frequenza 440,450 Mhz.

L'altezza dell'erba deve essere mantenuta fra i 25 ed i 30 cm, fatta eccezione per quella posta in prossimità dei segnali luminosi che dovrà essere mantenuta ad un altezza tale da non oscurare i segnali stessi.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

ALL.TO 4.5.1.1 STAND

PLANNING_R15

IN APPROVAZIONE

CATANIA FONTANAROSSA APRON - STAND PLANNING
VINCOLI TECNICI / R015

STAND	N° TOTALE POST.NI	MAX WINGSPAN (m)	MAX A/M LENGTH (m)	MANOVRA D'USCITA AMMESSA	OPERATIVITÂ	Aa/mm CRITICO (a/m tra quelli che, con maggior frequenza di traffico, richiede più estese aree d'occupazione)	VINCOLI OPERATIVI
300	1	20	21	SELF MANOUEVRING	**ON**	CHALLENGER 604	STAND 301 NOT AVBL OPERAZIONI CONSENTITE SOLO ALL'INTERNO DELLE EFFEMERIDI
301	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 300 NOT AVBL STAND 302 NOT AVBL
302	1	20	21	SELF MANOUEVRING	**ON**	CHALLENGER 604	STAND 301 NOT AVBL
		27	37	SELF MANOUEVRING		ATR 42/72-500 CRJ 900 EMBRAER 170	STAND 301 NOT AVBL STAND 300 NOT AVBL
303	1	25	37	PUSH-BACK	**ON**	ATR 42-500 CRJ900	STAND 304 NOT AVBL STAND 308 NOT AVBL
304	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 303 NOT AVBL STAND 308 NOT AVBL STAND 305 NOT AVBL
305	1	25	37	PUSH-BACK	**ON**	ATR 42-500 CRJ900	STAND 304 NOT AVBL STAND 306 NOT AVBL STAND 308 NOT AVBL
306	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 305 NOT AVBL STAND 307 NOT AVBL STAND 308 NOT AVBL
307	1	25	37	PUSH-BACK	**ON**	ATR 42-500 CRJ900	STAND 306 NOT AVBL STAND 308 NOT AVBL
308	1	39	55	PUSH-BACK	**ON**	B757-200 (B757-300 IN CONTINGENCY)	STAND 303 NOT AVBL STAND 304 NOT AVBL STAND 305 NOT AVBL STAND 306 NOT AVBL STAND 307 NOT AVBL
309	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 311 NOT AVBL
310	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 311 NOT AVBL
311	1	52	62	PUSH-BACK	**ON**	B757-200 (B757-300 IN CONTINGENCY)	STAND 309 NOT AVBL STAND 310 NOT AVBL
						B767-200-300-400	STAND 309 NOT AVBL STAND 310 NOT AVBL STAND 312 NOT AVBL STAND 314 NOT AVBL
312	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 314 NOT AVBL
313	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 314 NOT AVBL
314	1	52	62	PUSH-BACK	**ON**	B757-200 (B757-300 IN CONTINGENCY)	STAND 312 NOT AVBL STAND 313 NOT AVBL
						B767-200-300-400	STAND 312 NOT AVBL STAND 313 NOT AVBL STAND 315 NOT AVBL
315	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	NESSUNO
316	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	NESSUNO
317	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737	NESSUNO
				SELF MANOUEVRING		CRJ 900-EMBRAER 170	

CATANIA FONTANAROSSA APRON - STAND PLANNING

STAND	N° TOTALE POST.NI	MAX WINGSPAN (m)	MAX A/M LENGTH (m)	MANOVRA D'USCITA AMMESSA	OPERATIVITÂ	Aa/mm CRITICO (a/m tra quelli che, con maggior frequenza di traffico, richiede più estese aree d'occupazione)	VINCOLI OPERATIVI	
318	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82		
319	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 320 NOT AVBL	
320	1	38,5	54,5	PUSH-BACK	**ON**	B757-300	STAND 319 NOT AVBL STAND 321 NOT AVBL	
321	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 320 NOT AVBL STAND 322 NOT AVBL	
322	1	38,5	54,5	PUSH-BACK	**ON**	B757-300	STAND 321 NOT AVBL STAND 323 NOT AVBL	
323	1	36	50	PUSH-BACK/SELF MANOUEVRING	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82 CRJ-900 LEARJET 75	STAND 322 NOT AVBL	
324	1	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 325 NOT AVBL	
325	1	50	54,5	PUSH-BACK	**ON**	B757-300	STAND 324 NOT AVBL STAND 326 NOT AVBL	
326	1	39	55	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82	STAND 325 NOT AVBL	
327	1	64	76	PUSH-BACK	**ON**	B767-400ER A340-600	**Stand AVBL per AA/MM con Hmin porta > 2.20 MT:** ○ **Airbus: A318 A319 A320-**100/200 **A321-**100/200 ○ **Boeing: B717**-200 **B727**-100/200 **B737**-100/800 ○ **Mc Donnell Douglas: MD80 MD81 MD82 MD83 MD87 MD88 MD89 MD90**	LOADING BRIDGE
328	1	52	62	PUSH-BACK	**ON**	B767-400ER		LOADING BRIDGE
329 330 331	3	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200		LOADING BRIDGE
332	1	36	45	PUSH-BACK	**ON**	B737-700		LOADING BRIDGE
333 334 335 336	4	36	50	PUSH-BACK	**ON**	A321-200/B737/MD 80-81-82		
337 338 339	3	24	27	SELF MANOEUVRING	**ON**	GFS 400 - FALCON 900	**STAND 339 AVBL SOLO PER AA/MM CON WING SPAN <20M.**	**STAND 339 NOT AVBL PER GFS400**
		34	36,5	PUSH-BACK	**ON**	B737-400-ATR 72-500	AVBL SOLO PER B737-400-ATR 42/72-500	

CATANIA FONTANAROSSA APRON - STAND PLANNING
VINCOLI TECNICI

STAND	N° TOTALE POST.NI	MAX WINGSPAN (m)	MAX A/M LENGTH (m)	MANOVRA D'USCITA AMMESSA	OPERATIVITA'	Aa/mm CRITICO (a/m tra quelli che, con maggior frequenza di traffico, richiede più estese aree d'occupazione)	VINCOLI OPERATIVI	NOTE (EVENTUALI VINCOLI COMMERCIALI)
100	1	16,0	14,4	SELF MANOUEVRING	**ON**	CITATION II	**103 NOT AVBL**	tutti gli aeromobili devono essere ancorati con funi per contenere il fenomeno del rotor wash
101	1	10,9	8,2	SELF MANOUEVRING	**ON**	CESNA 172R	NESSUNO	
102	1	10,9	8,2	SELF MANOUEVRING	**ON**	CESNA 172R	NESSUNO	
103	1	16,0	14,4	SELF MANOUEVRING	**ON**	CITATION II	NESSUNO	
104	1	10,9	8,2	SELF MANOUEVRING	**ON**	CESNA 172R	NESSUNO	

ALL.TO 4.6.3.2.2 PROC. OP. FUEL

IN APPROVAZIONE

4.11 Pr.Op.-FUEL - Disponibilità di combustibile per aviazione e suo stoccaggio; rifornimento aeromobili

SCOPO

- Dare informazioni riguardanti la disponibilità e qualità di carburante per aviazione sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa e stabilire le modalità di rifornimento anche in presenza di passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco.

CAMPO DI APPLICAZIONE

- La procedura si applica ogni qual volta un aeromobile civile necessiti di rifornirsi di combustibile presso l'Aeroporto di Catania Fontanarossa.

RESPONSABILITA'

- PH MOV (per le sole parti di competenza del Gestore dell'Aeroporto)

DESTINATARI

- Società Petrolifere
- Vettori aerei
- Handlers

RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ed. corr.
- Codice della Navigazione, Parte Aeronautica.
- D.Lgs. 18 del 13.01.1999
- Nota ENAC del 09.03.2000 prot. 2000/1032/DG
- D.p.r. N. 445 del 28.12.2000
- D.m. 30/9/85 e ss.mm.aa.

CONTENUTI

4.11.1 Definizioni

Responsabile del rifornimento: persona, individuata dall'Operatore aereo, che svolge attività di coordinamento e di sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento.

Handler rifornitore: Società incaricata dall'Operatore Aereo per le operazioni di rifornimento degli aeromobili, in possesso della certificazione ENAC quale Prestatore di servizi di assistenza carburante.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Operatore di rifornimento: persona dell'Handler rifornitore addestrata a svolgere le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.
Autocisterna «Refueller»: autoveicolo dotato di cisterna e fornito degli equipaggiamenti fondamentali per le operazioni di rifornimento carburante.
Inizio rifornimento: momento in cui la manichetta per il rifornimento viene pressurizzata.
Termine del rifornimento: momento in cui la manichetta per il rifornimento viene staccata dall'aeromobile.
Operatore aereo o Esercente, Utente di aeroporto o Vettore (Air Operator, Airport User, Air Carrier, Operator): Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta, merci, da e per l'aeroporto considerato [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18] con o senza remunerazione.
Vengono comprese nella categoria in oggetto anche le attività di Aviazione Generale e di Lavoro Aereo.
Zona di sicurezza: area circolare avente un raggio di ***metri 6*** dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento, posta all'interno dell'ERA a protezione delle operazioni di rifornimento.
Piccolo sversamento: fuoriuscita carburante che occupi un'area inferiore a circa 4 mq, o minore di 20 litri;
Grande sversamento: fuoriuscita carburante che occupi un'area superiore a circa 4 mq, o maggiore di 20 litri;

4.11.2 Premessa

Nell'aeroporto di Catania Fontanarossa, SAC non provvede né allo stoccaggio di carburante né al rifornimento diretto di carburante né provvede a fornire equipaggiamenti per la fornitura di carburante.

Il servizio di rifornimento del carburante agli aeromobili è effettuato da società di handling certificate da ENAC per lo svolgimento di tale servizio e garanti del rispetto ed applicazione della normativa vigente in materia.
E' compito degli Handlers Rifornitori operanti c/o lo scalo di Catania Fontanarossa garantire il rispetto di tutta la normativa applicabile per quanto concerne la movimentazione e le operazioni di rifornimento degli aeromobili.

Gli Handlers rifornitori assicurano agli Operatori Aerei un adeguato servizio di rifornimento di carburante mediante fornitura diretta dei prodotti con propri mezzi, provvedendo altresì che:

- Sia garantita la rispondenza del carburante erogato, ai livelli di qualità standard richiesti dalle specifiche normative di riferimento
- Sia sempre mantenuta una scorta minima di carburante, da determinarsi in percentuale della capacità complessiva del proprio deposito

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

- Fornisca immediata comunicazione ad AOS SAC, relativamente a qualunque situazione sia ritenuta potenzialmente a rischio, in relazione alla disponibilità di carburante

Qualora a fronte di eventi eccezionali la normale disponibilità di carburante non potesse essere garantita, è compito dell'Handler Rifornitore interessato notificare l'evento con almeno 48 ore di anticipo ad AOS il quale provvederà a richiedere l'emissione di apposito NOTAM in accordo alla Pr.Op.NOTAM, dandone contestuale informazione ad ENAC DA ed agli operatori ed enti interessati.

Per quanto attiene il controllo di qualità sui carburanti erogati e la loro rispondenza alle specifiche tecnico/normative in vigore, si ribadisce che questo è un onere a carico degli Handlers Rifornitori operanti sull'aeroporto di Catania Fontanarossa, i quali dovranno inviare con cadenza almeno trimestrale alla SAC S.p.A. Area Movimento una specifica dichiarazione ai sensi del D.p.r. N. 445 del 28.12.2000 e successive modifiche e/o integrazioni, sia sull'avvenuto controllo qualità e manutentiva effettuata dagli stessi sui depositi fissi sia sui relativi impianti di carico/distribuzione carburanti e sulle autobotti rifornitrici .

4.11.3 Disponibilità di carburante, modalità ed orari di servizio

Le Società petrolifere garantiscono le seguenti modalità di fornitura fuel:

Tipo di carburante	Jet A-1
Capacità complessiva e modalità di rifornimento	Deposito CARBOIL: 905.000 litri N° 4 autobotti per una capacità complessiva di 180.000 litri Deposito EXXON MOBIL: 400.000 litri N° 4 autobotti per una capacità complessiva di 190.000 litri
Orari di servizio	❑ CARBOIL Jet A-1: 1. Per voli schedulati AVBL H24 2. Per voli non schedulati: a. AVBL 0500-2300 (0400-2200) b. AVBL 2300-0500 (2200-0400). Le richieste devono essere coordinate entro le 1600 (1500) del giorno prima. ❑ ESSO Jet A-1: 1. Per voli schedulati AVBL H24 2. Per voli non schedulati: a. AVBL 0500-2300 (0400-2200) b. AVBL 2300-0500 (2200-0400). Le richieste devono essere coordinate entro le 1600 (1500) del giorno prima.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

4.11.4 Operazioni di Rifornimento agli aeromobili – Disposizioni generali

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili s'intendono eseguite dall'Handler rifornitore sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo che vi provvede assicurando la presenza di una persona competente adeguatamente formata denominata "Responsabile del Rifornimento" che garantisca la supervisione di tali attività, nell'osservanza delle procedure e sia in costante contatto con l'Operatore di rifornimento al fine di segnalare eventuali anomalie che richiedessero l'immediata interruzione dello stesso.

Il "Responsabile del rifornimento" assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle proprie procedure di rifornimento e mantenere il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile e sottobordo; invierà, dopo aver verificato la disponibilità dei propri prestatori dei servizi di assistenza a terra nell'orario previsto di rifornimento, **preventiva** comunicazione ad AOS SAC in cui esplicita chiaramente il nominativo o la funzione di chi svolgerà l'attività di Responsabile del Rifornimento.

Durante le operazioni di rifornimento di carburante, oltre alle previsioni di cui al regolamento ENAC, il responsabile del rifornimento dovrà garantire altresì l'osservanza delle misure di sicurezza di seguito riportate:

1. Il rifornimento di carburante agli aeromobili **non può essere eseguito in assenza del Responsabile del Rifornimento.**
2. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate nel piazzale di sosta degli aeromobili "Apron" all'interno delle aree ***ERA*** appositamente individuate e attrezzate.
3. Durante le operazioni di rifornimento sia mantenuta intorno all'aeromobile una zona di sicurezza costituita da un'area circolare avente un raggio di ***metri 6*** dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento. Il *Responsabile del rifornimento* deve garantire che nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo si trovi all'interno della predetta zona di sicurezza.
4. Le attrezzature per il rifornimento di carburante e gli sfiati dei serbatoi dell'aeromobile non devono trovarsi ad una distanza inferiore a ***metri 15*** da qualsiasi edificio, ad esclusione dei manufatti connessi con le pertinenti operazioni di scalo.
5. Non è consentito il rifornimento contemporaneo di due aeromobili posti in piazzole di sosta ***ERA*** contigue, nel caso in cui entrambi gli aeromobili siano con passeggeri a bordo o in fase di imbarco e sbarco. Il Gestore aeroportuale e i Responsabili del rifornimento si coordinano per assicurare la corretta attuazione di tale disposizione.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

6. Ogni mezzo rifornitore deve essere presidiato dal personale dell'Handler rifornitore necessario ad assicurarne il rapido allontanamento in caso di emergenza e per ogni altra necessità di sicurezza.
7. Il personale dell'Handler rifornitore, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, si dovrà accertare che siano rese disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo rifornitore.
8. Il rifornimento di carburante per mezzo di autocisterna «Refueller» è effettuato con la presenza di un operatore di rifornimento certificato.
9. Durante le operazioni di rifornimento nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione.
10. Non è possibile avviare ***l'APU*** o ***collegare/scollegare/avviare*** la ***GPU***, durante le operazioni di rifornimento.
11. I veicoli di rifornimento, assistenza e controllo e le attrezzature devono essere posti in modo tale da consentire:
    a) il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio;
    b) la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile;
    c) il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
12. I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili, salvo quelli del rifornimento e solo se la loro presenza è indispensabile per le operazioni di rifornimento di carburante, di oli lubrificanti ed idraulici. Nel caso di rifornimento con autocisterna:
    a) la parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala;
    b) l'attrezzatura utilizzata per il servizio di manutenzione deve essere collocata ad una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili.
13. Tutti i mezzi rifornitori operanti nella zona di sicurezza devono essere muniti di estintori in perfetta efficienza.
14. Durante le operazioni di rifornimento, in prossimità della zona di sicurezza, devono essere presenti, a cura del Gestore dell'aeroporto, presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca e 50 litri di schiuma.

Durante le operazioni di rifornimento, l'Operatore Aereo (Responsabile del Rifornimento) e l'Handler rifornitore, devono adottare, per tipologia di aeromobile, le misure necessarie, indicate nelle proprie procedure operative, affinché sia esclusa la possibilità di determinare inneschi di vapori di carburante da parte di impianti e apparecchiature presenti nella zona di rifornimento provvedendo, altresì, ad attuare le procedure di messa a terra dell'aeromobile e dei relativi mezzi di rifornimento per garantire un corretto accoppiamento equipotenziale.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Al fine di garantire un'adeguata prevenzione incendi, il Responsabile del Rifornimento assicura che il rifornimento non sia effettuato o, se già iniziato, venga immediatamente interrotto:

- In presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze;
- In condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile;
- Quando si avverta la presenza di vapori carburante all'interno dell'aeromobile o di qualsiasi altro pericolo, in tal caso bisognerà interrompere anche l'eventuale pulizia interna dell'aeromobile a mezzo di apparecchi elettrici;
- In presenza di condizioni di scarsa visibilità, considerata pregiudizievole all'inizio o al proseguo delle operazioni;
- Ogni altra condizione che sia ritenuta pregiudizievole per la sicurezza delle operazioni di rifornimento.
    - Per ogni operazione di rifornimento l'handler rifornitore deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata ed in possesso di apposita certificazione rilasciata dal C.N.VV.F. per l'effettuazione delle operazioni stesse.

Il personale addetto al rifornimento di carburante dell'aeromobile, oltre ad eseguire le specifiche procedure di competenza di cui sopra, deve:

1. indossare gli indumenti ad alta visibilità e la cuffia per la protezione dell'udito;
2. verificare la presenza di blocchi alle ruote (tacchi) prima d'iniziare a rifornire il velivolo;
3. verificare che dalle ruote del carrello, sia prima d'iniziare il rifornimento sia durante il rifornimento, non fuoriesca fumo verosimilmente provocato dal surriscaldamento dei ceppi freni;
4. assicurarsi di non produrre e/o abbandonare alcun oggetto che possa costituire FOD all'interno del parcheggio aeromobile.

Il "Responsabile del rifornimento":

1. informa il personale sottobordo circa la possibilità di sospendere le attività di handling se durante le operazioni di rifornimento si ha ragione di ritenere che sia più sicuro;
2. verifica che siano interrotte, se già iniziate, le operazioni di rifornimento durante i forti temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze;
3. in caso di principio d'incendio o di incendio attiva il Piano di emergenza aeroportuale;
4. in caso di un vasto spandimento di carburante, si applica quanto previsto al punto 4.11.8.

4.11.5 Compiti e Responsabilità

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

La complessità delle operazioni di rifornimento, determinata anche dalla contemporanea presenza sottobordo di più soggetti coinvolti sia nelle operazioni di rifornimento, sia nelle operazioni di assistenza a terra, rende necessario un approccio armonizzato a tutte le attività per garantire il costante mantenimento delle condizioni di sicurezza. A tal fine si identifica con l'espressione "Safety net" il sistema che, attraverso una razionale attribuzione di responsabilità, consente di raggiungere i maggiori standard di sicurezza durante le operazioni di rifornimento.
Di seguito sono individuati i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della "Safety net" e ne sono indicati i compiti e le responsabilità:

4.11.5.1 Operatore aereo

1. Compila ed invia a SAC – Area di Movimento (movement@aeroporto.catania.it), il modulo *"Richiesta inserimento presso l'elenco ufficiale degli Operatori Aerei che possono effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo scalo di CTA".*
2. Deve individuare il Responsabile del rifornimento, adeguatamente formato, per le operazioni di rifornimento presso lo scalo di Catania Fontanarossa.
3. Deve integrare le procedure di rifornimento con le specifiche disposizioni applicabili al caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco secondo la norma EU-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking", o similari.
   In particolare, nelle procedure dell'Operatore Aereo, devono essere trattati:
   a) i compiti e la consistenza dell'equipaggio;
   b) le attività di bordo compatibili con le operazioni di rifornimento;
   c) le informazioni ai passeggeri;
   d) l'uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi ed uso delle cinture di sicurezza;
   e) l'uso delle uscite di emergenza;
   f) l'interruzione delle operazioni di rifornimento in presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di altri pericoli;
   g) l'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale.
4. Deve garantire che durante le operazioni di rifornimento sia attiva una ***comunicazione a due vie*** tra il Responsabile del rifornimento ed un membro dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile presente a bordo.
5. Deve garantire che sia attiva una ***comunicazione a due vie*** tra l'operatore di rifornimento e il responsabile del rifornimento.
6. Deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco (al gate) e/o sbarco (a bordo), causa il rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale. Per la fase di imbarco l'operatore aereo delegherà il prestatore dei servizi a terra.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

4.11.5.2 Responsabile Rifornimento:

Il Responsabile del rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento, il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile nonché l'attivazione delle procedure di emergenza secondo quanto specificato dal Regolamento ENAC.

In particolare il Responsabile del rifornimento deve assicurare che:

a) siano presenti ed in stato di perfetta efficienza i presidi antincendio previsti;
b) personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino all'interno della zona di sicurezza (cfr. Definizioni);
c) l'accesso all'area di rifornimento da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
d) sia garantita la rapida evacuazione del personale dell'operatore o di altri Handlers eventualmente a bordo dell'aeromobile;
e) il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature.

Nel caso di principio d'incendio o di un significativo spargimento di carburante il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile ed attivare il Servizio Antincendio Aeroportuale secondo quanto previsto nel Piano di Emergenza Aeroportuale, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto.

4.11.5.3 Handler rifornitore

1. Deve essere in possesso di certificazione, rilasciata dall'ENAC secondo i propri regolamenti, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza. La qualificazione del personale e l'idoneità dei mezzi, ai fini antincendio, sono stabilite secondo quanto prescritto dal C.N.VV.F.;
2. Il personale dell'Handler rifornitore che opera sottobordo deve essere in possesso di certificazione rilasciata dal C.N.VV.F.;
3. Per ogni operazione di rifornimento l'Handler rifornitore deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata per la effettuazione delle operazioni stesse. L'adeguatezza dell'addestramento è attestata da apposita dichiarazione del Responsabile dell'Handler, inviata al Gestore. Nel caso di principio d'incendio o di un grande spargimento di carburante, l'Handler rifornitore ha l'obbligo di interrompere immediatamente il rifornimento;
4. In ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, ecc.) l'Handler rifornitore valuta la necessità di allontanare i propri mezzi ed attrezzature, nonché le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili presso lo stand, ove la situazione lo consenta;

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

5. Il personale dell'Handler rifornitore, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, si dovrà accertare che siano rese disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo rifornitore;
6. L'Handler rifornitore deve prevedere, all'interno del proprio Manuale Operativo, una procedura conforme alle disposizioni del presente paragrafo che disciplini le modalità dell'interruzione del servizio in caso di emergenza e le conseguenti azioni da intraprendere in coordinamento con l'Operatore Aereo.
7. interrompe, se già iniziate, le operazioni di rifornimento durante i forti temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze;
8. Annota, per ciascuna operazione di rifornimento effettuata, i seguenti dati:
   - ✓ Ora inizio rifornimento;
   - ✓ Ora fine rifornimento;
   - ✓ Operatore Aereo;
   - ✓ Tipo di Aeromobile;
   - ✓ Registrazione;
   - ✓ Stand utilizzato;
   - ✓ Nominativo del Responsabile del Rifornimento;
   - ✓ Se il rifornimento è avvenuto con o senza passeggeri a bordo o durante la fase d'imbarco, sbarco.

4.11.5.4 Gestore

1. Ai fini di prevenzione e di primo intervento in caso di incendio del carburante, il Gestore deve assicurare che nella piazzola ove si svolge il rifornimento o nelle immediate vicinanze della stessa siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza di complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca, di capacità estinguente non inferiore a «A- B1- C», e 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4» secondo quanto prescritto dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno;
2. Il Gestore ha effettuato apposite valutazioni e ha verificato, condividendole con il locale distaccamento aeroportuale, l'idoneità delle piazzole di sosta aa/mm abilitate al rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco ai fini dell'intervento antincendio, tenendo conto di fattori quali l'ubicazione rispetto alla stazione antincendio, la presenza nelle immediate vicinanze di dotazioni di estinguente pronte all'uso per il primo intervento, la posizione reciproca delle piazzole dedicate, etc. . . ;
3. Il gestore ha elaborato un apposito risk assessment nel quale sono indicati i rischi connessi alle operazioni di rifornimento carburante con e senza pax on board e le mitigazioni poste in essere;
4. Il gestore avvisa i VVF ogni qualvolta venga richiesto un servizio di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco comunicando via FAX la tipologia di aeromobile, lo stand e l'ora effettiva di inizio del rifornimento comunicata dall'Handler (al termine dell'invio del FAX, AOS contatterà telefonicamente i Vigili del Fuoco per chiedere conferma dell'avvenuta ricezione). Il gestore aeroportuale deve comunicare agli Operatori Aerei per il tramite dell'handler di servizio, via radio, sulla frequenza Apron 449.225 Mhz, la sospensione delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco in caso di indisponibilità del Servizio

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale (in presenza di stati di allarme, emergenza incidente e/o su richiesta dei VVF);
5. In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale il gestore non può autorizzare l'inizio delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco;
6. Riceve le richieste compilate sul modulo "Richiesta inserimento presso l'elenco ufficiale degli Operatori Aerei che possono effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo scalo di CTA**"**

4.11.5.5 ENAC

Esercita sui soggetti certificati e sulle operazioni di rifornimento attività di vigilanza secondo i propri Regolamenti e disposizioni attuative. L'attività di vigilanza è finalizzata alla verifica del rispetto delle norme e delle procedure approvate, secondo programmi ispettivi su base ordinaria e/o straordinaria.

4.11.5.6 Corpo Nazionale VV.F.

Esercita attività ispettive sull'osservanza delle prescrizioni tecniche da osservarsi durante le operazioni di rifornimento nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali. Ferme restando le facoltà del C.N.VV.F. in tema di sanzioni, le violazioni alle prescrizioni sono comunicate all'ENAC per i provvedimenti di competenza.
Ha il compito di effettuare la formazione e la successiva verifica, tramite esame, della qualificazione degli operatori di rifornimento, nonché l'attività di refreshment periodica.

4.11.5.7 Prestatori dei servizi di assistenza a terra

Devono essere in possesso delle certificazioni richieste dalla normativa vigente per operare in qualità di Handler.
Devono formare il proprio personale sulla base di quanto previsto dalle Linee Guida per la Predisposizione del programma del corso di formazione del personale operante in Apron – Rifornimento carburante agli aeromobili, emessi da ENAC e dal Ministero dell'Interno.
Assicurano che i mezzi utilizzati sottobordo siano in condizioni di efficienza e che non producano fiamme o scintille o, in ogni caso, situazioni di rischio incendio.

4.11.6 Rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco

L'Operatore Aereo che intende effettuare rifornimento con passeggeri a bordo o durante le operazioni di sbarco/imbarco presso lo scalo di CTA, dovrà fare richiesta d'inserimento nell'elenco ufficiale tramite apposito modello.

Per le operazioni di rifornimento di un aeromobile con i passeggeri che si stanno imbarcando, o sono a bordo o stanno sbarcando, oltre al rispetto di quanto previsto al precedente paragrafo, devono essere poste in atto le seguenti azioni da parte dei diversi soggetti coinvolti.
SAC, per il tramite di Risk Assessment ha individuato le piazzole di sosta aa/mm che danno le maggiori garanzie di operare in sicurezza. A tal fine si è suddiviso il piazzale in cinque aree ed all'interno di ogni area si sono individuate una o più piazzole da adibire a tale attività.

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Prima dell'inizio dell'operazione di rifornimento, ***AOS SAC***, ricevuta con un anticipo di almeno 24 ore (per casi eccezionali, il vettore potrà inoltrare richiesta, con preavviso limitato, che sarà autorizzata o meno ad insindacabile giudizio del Gestore) la comunicazione (via FAX ***0957239820*** o e-mail *apron@aeroporto.catania.it*) da parte dell'Operatore Aereo attraverso il *"Modello richiesta autorizzazione rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco"* (per i voli che prevedono il rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco sbarco per tutta la stagionalità, potrà essere effettuata una sola volta all'inizio della stagionalità stessa) e verificata la compatibilità di tale operazione con la piazzola assegnata all'aeromobile, avvisa il Servizio antincendio aeroportuale (via FAX al numero **095 7231472;** AOS SAC richiederà al termine dell'invio del FAX conferma telefonica di avvenuta ricezione.) comunicando la tipologia d'aeromobile, il numero della piazzola e l'ora di inizio del rifornimento. In caso di risposta positiva, AOS SAC ne dà conferma all'Operatore Aereo.
Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, il **Responsabile del Rifornimento,** dopo aver informato AOS SAC (al numero **095.7239136** anche per il tramite del proprio handler) di essere pronto ad iniziare le operazioni di rifornimento, verificherà che siano stati predisposti i dispositivi di evacuazione e attuate le indicazioni di seguito elencate:

a) le porte usate normalmente per l'imbarco/sbarco dei passeggeri devono essere aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse, ma non bloccate; in caso di utilizzo di pontile di imbarco, la porta posteriore dovrà essere approntata quale uscita di sicurezza per i passeggeri e/o il personale imbarcato.
b) le scale o i pontili d'imbarco devono essere approntati presso le porte in uso;
c) le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da pontili d'imbarco o da scale mobili, devono essere approntate per l'uso;
d) le porte, le scale o i pontili d'imbarco in uso non devono essere ostruiti, per consentire il libero impiego in caso d'emergenza;
e) deve essere mantenuto, durante le operazioni di rifornimento, il contatto radio tra la cabina di pilotaggio e la torre di controllo per eventuali attivazioni delle procedure di emergenza;
f) deve essere mantenuto il contatto visivo tra il **Responsabile del rifornimento** e il personale **addetto al rifornimento** oppure, nel caso di impossibilità del contatto visivo, gli handlers e l'operatore aereo dovranno dotarsi di idonei dispositivi radio.

Qualora durante le operazioni di rifornimento di carburante sia in atto l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, devono essere osservate le seguenti ulteriori misure di sicurezza a carico dell'handler che effettua le operazioni di assistenza a terra:

a) i passeggeri devono essere opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento, che comunque non possono interessare i serbatoi lato salita/discesa passeggeri a meno di imbarco/sbarco

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

tramite pontile, o con le altre operazioni di assistenza a terra. Il percorso da seguire deve essere chiaramente indicato e il responsabile delle operazioni di assistenza deve poter sorvegliare i movimenti dei passeggeri ovvero farli scortare a piccoli gruppi nei loro movimenti da e verso l'aeromobile;

b) tutte le apparecchiature ed attrezzature per l'imbarco/sbarco dei passeggeri e dei bagagli debbono essere approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento;

c) non è possibile effettuare le operazioni di imbarco/sbarco di un PRM durante le operazioni di rifornimento con i passeggeri a bordo e/o durante la fase di imbarco sbarco;

d) deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco (al gate) e/o sbarco (a bordo), causa il rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale.

L'effettuazione del rifornimento può avvenire, in presenza del *Responsabile del Rifornimento*, solo dopo la conferma di SAC e l'assenso del comandante dell'aeromobile o suo delegato.

In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale, le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco non possono iniziare e devono comunque essere interrotte qualora già avviate. Tale evenienza è comunicata dal gestore aeroportuale (AOS SAC) agli Operatori Aerei per il tramite dell'handler di servizio, via radio sulla frequenza Apron 449.225 Mhz.

L'Handler rifornitore deve prevedere, all'interno del proprio Manuale Operativo, una procedura che disciplini le modalità dell'interruzione del servizio in caso di emergenza e le conseguenti azioni da intraprendere in coordinamento con l'Operatore Aereo.

Il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare l'equipaggio di condotta per l'avvio dell'evacuazione di emergenza dell'aeromobile e per l'attivazione del Servizio Antincendio aeroportuale. L'evacuazione di emergenza avviene sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo che deve garantire la pronta disponibilità dei mezzi per lo sbarco, scale e/o pontili, ed il libero accesso agli stessi.

Al termine delle operazioni di rifornimento, il Responsabile del Rifornimento informerà AOS che girerà l'informazione, senza ritardo, ai VV.F.

4.11.7 Gestione e comunicazioni emergenze.

Eventuali situazioni di emergenza presso il deposito carburante vengono gestite con l'applicazione di specifici piani di emergenza a cura del personale dell'Handler rifornitore.

All'insorgere di eventuali situazioni anormali e di emergenza che vedono coinvolti i depositi carburanti e/o le normali attività di rifornimento aa/mm, oltre alle attività di allertamento previste nei propri piani d'emergenza, l'Handler rifornitore dovrà fornire ad AOS informazioni dettagliate circa:

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

- situazione anomala o di emergenza in corso,
- azione correttiva prevista e relativi tempi di rientro,
- fine situazione anomala o di emergenza.

Ogni persona/addetto presente nella zona di sicurezza, è tenuta a segnalare immediatamente al Responsabile del Rifornimento e all'Operatore di rifornimento, qualsiasi tipo di perdita o sversamento di carburante, nonché ogni eventuale principio d'incendio rilevato.
Nel caso in cui si verifichi un principio d'incendio o un grande sversamento di carburante, il responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile e di attivare tramite TWR, il Servizio Antincendio Aeroportuale, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto per l'attivazione del PEA.
Nel caso di principio d'incendio o di grandi spargimenti di carburante, tutto il personale presente sottobordo per l'effettuazione dei relativi servizi, nelle more dell'intervento del Servizio di Soccorso e lotta antincendio e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili in piazzola, ove la situazione lo consenta.

4.11.7.1 Sversamento carburante durante le operazioni di rifornimento dell'aeromobile.

In caso di fuoriuscita carburante che occupi un'area superiore a circa 4 mq, o maggiore a 20 litri, o che nell'opinione del Responsabile del Rifornimento o dell'addetto al rifornimento carburante possa costituire pericolo:

1. l'addetto al rifornimento, oltre ad eseguire le procedure predisposte dalla società erogatrice, deve:
   - interrompere le operazioni di rifornimento (se in atto) ed operare per circoscrivere l'area;
2. informare il Vettore della fuoriuscita di carburante il Responsabile del Rifornimento deve:
   - Se lo sversamento avviene nella semiala opposta all'attacco della bocchetta di rifornimento, avvisare immediatamente l'addetto al rifornimento
   - provvedere a far interrompere immediatamente il rifornimento,
   - valutare la necessità di allontanare mezzi ed attrezzature, nonché le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare;
   - allertare il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile ed avvisare TWR via radio per l'allertamento dei VVF, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto per l'attivazione del PEA.
   - impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area interessata dallo sversamento di carburante e condurle in zona sicura;

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

- valutare l'eventuale sospensione delle attività di handling, richiedendo altresì a questi, l'allertamento dell'AOS;

3. VVF, informati dell'avvenimento, prenderanno in gestione l'evento, provvederanno alla messa in sicurezza dell'area e ad autorizzare la successiva attività di bonifica;
4. MAS, informata da AOS o da ascolto radio , provvederà:
   - a presidiare l'area, per il monitoraggio delle condizioni d'uso della stessa e fornitura eventuale proprio supporto;
   - a comunicare la successiva agibilità della piazzola di sosta .

EVENTO	AZIONE	OPERATORE COINVOLTO
Sversamento (+ 4 mq o 20 l)	Interrompere le operazioni	HANDLER RIFORNITORE
	Contattare Vigili del Fuoco	Responsabile del Rifornimento tramite **TWR**
	Allertare AOS	Responsabile del Rifornimento tramite **HANDLER**
	Impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area e condurli in zona sicura.	Responsabile del Rifornimento

In caso di fuoriuscita carburante che occupi un'area inferiore a circa 4 mq, o minore di 20 litri, sempreché nell'opinione del personale operativo o dell'addetto al rifornimento carburante non possa costituire pericolo:

1. l'addetto al rifornimento, oltre ad eseguire le procedure predisposte dalla società erogatrice, deve:
   - interrompere le operazioni di rifornimento (se in atto)ed operare per circoscrivere lo sversamento;
   2. il Responsabile del Rifornimento deve:
   - richiedere l'intervento di SAC (AOS, nominativo radio: Apron - frequenza 440,450 Mhz, telefono n°095.7239136);
   - impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area interessata dallo sversamento di carburante e condurle in zona sicura;

   3.MOS, informato da AOS , provvederà:
   - alla rimozione del carburante versato mediante l'utilizzo di elementi assorbenti, addebitandone i costi all'operatore aereo;

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

- a comunicare la successiva agibilità della piazzola di sosta .

4.AOS provvederà a segnalare l'evento ad ***ENAC***, ***ENAV***, ***Safety Manager***, ***PH MOV***.

Appositi provvedimenti verranno adottati per la tutela ambientale (vedasi SEZ 7, 'Regolamento di Scalo').

EVENTO	AZIONE	OPERATORE COINVOLTO
Sversamento (- 4 mq o 20 l)	Interrompere le operazioni	HANDLER RIFORNITORE
	Contattare AOS	Responsabile del Rifornimento tramite **HANDLER**
	Impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area e condurli in zona sicura.	Responsabile del Rifornimento

Per l'effettuazione del Risk Assessment si è separata l'attività di rifornimento degli aeromobili con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco da quella senza passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco.
Per quanto attiene il rifornimento senza passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco, gli stand sono muniti di presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca e 50 litri di schiuma, tranne per il piazzale di Aviazione Generale (ex Pentagono) dove, secondo l'art.4 comma 17/b del DM 30 giugno 2011, sono stati posizionati estintori portatili di capacità non inferiore a 12 Kg di polvere chimica secca in quanto in esso si svolge traffico aereo con velivoli di massa massima al decollo non superiore a 5.700 kg o con meno di 10 posti passeggeri.
Per quanto riguarda l'individuazione degli stand da dedicare all'attività di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco, si è tenuto in considerazione il layout aeroportuale, il tempo di intervento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, la configurazione degli aircraft stand, il pregresso storico delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco con la presenza dei VV.F. sottobordo e la posizione rispetto il Distaccamento Aeroportuale dei VV.F. In tale valutazione si è ritenuto opportuno dividere il piazzale aeromobili in cinque settori, individuando all'interno di ognuno di essi le piazzole disponibili all'attività di che trattasi. I criteri utilizzati hanno permesso di individuare i seguenti stand da abilitare alle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco:

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

Settore	Aircraft stand	Provisions
1	318	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 319 libero da aeromobili in turn around;
	319	• Aree ESA libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 321 libero da aeromobili in turn around;
	320	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	321	• Aree ESA libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 323 libero da aeromobili in turn around;
2	327	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • In caso di inoperatività del pontile d'imbarco, allo stand 328, non sarà possibile imbarcare con le scale esterne.
	328	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • In caso di inoperatività del pontile d'imbarco allo stand 329, non sarà possibile imbarcare con le scale esterne.
3	312	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 313 libero da aeromobili in turn around;
	313	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 315 libero da aeromobili in turn around;
	314	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
4	332	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
5	335	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 336 libero da aeromobili in turn around;
	336	• Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento); • Stand 337 libero da aeromobili in turn around;

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

In ogni caso non sarà possibile effettuare più di due rifornimenti con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco contemporaneamente. In caso di evento che coinvolga il Servizio Antincendio aeroportuale, tutte le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte immediatamente.

ALLEGATI

- **FUEL 00** Planimetria Generale
- **FUEL 01** Planimetria Settore 1
- **FUEL 02** Planimetria Settore 2
- **FUEL 03** Planimetria Settore 3
- **FUEL 04** Planimetria Settore 4
- **FUEL 05** Planimetria Settore 5
- **FUEL 06** Planimetria disposizione mezzi

© 2015 SAC S.p.A. Riproduzione riservata

IN APPROVAZIONE

ALL.TO 4.7.1. PEA ed 16 marzo 2016

ENAC

ENAC
Protocollo del 08/03/2015
0024557/CSN

Direzione Aeroportuale
Sicilia Orientale

Capitaneria di Porto
Direzione Marittima di Catania
Dm.catania@pec.mit.gov.it

Ufficio Polizia di Frontiera
Frontpolaria.ct@pecps.poliziadistato.it

Base Aeromobili Guardia Costiera
Cp-aereacatania@pec.mit.gov.it

Comando Provinciale V.V.F. di Catania
Com.catania@cert.vigilfuoco.it
Dist.ct05.aeroporto@vigilfuoco.it
Com.salaop.catania@cert.vigilfuoco.it

Base Elicotteri Marina Militare
Maristaeli.catania@postacert.difesa.it

41° Stormo A/S A.M.I.
Aerostormo41@postacert.difesa.it

Tenenza G.d.F.
Ct1330000p@pec.gdf.it

Sezione Aerea di Manovra G.d.F.
Ct1250000p@pec.gdf.it

12° Nucleo Elicotteri Carabinieri
Racnec12@carabinieri.it

Comune di Catania
Comune.catania@pec.it
Protezionecivile@comune.catania.it

Comitato Provinciale C.R.I. di Catania
Cp.catania@certLcri.it

SUES 118
co118ctrgsr@gmail.com

USMAF
c.pulvirenti@sanita.it

Aeroporto Fontanarossa
95121 Fontanarossa Catania
c.f. 97159180584
CSN

tel. +39 095 340710
fax +39 095 349544
orientalesicilia.apl@enac.gov.it
protocollo@pec.enac.gov.it
www.enac.gov.it

Agenzia delle Dogane Catania
dogane.catania@pce.agenziadogane.it
dogane.catania.aeroporto@agenziadogane.it

Corpo Forestale dello Stato
Cites.sorcatania@corpoforestale.it

Polizia Penitenziaria aeroporto Catania
aeroportopenitenziaria@gmail.com

Stazione Carabinieri
Tct23000@pec.carabinieri.it
Stct414530@carabinieri.it

ENAV CAAV Catania
massimiliano.floris@enav.it
protocollogenerale@pec.enav.it

SAC – *Società Aeroporto Catania* – S.p.a.
sac@pec.aeroporto.catania.it

SAC Service S.R.L.
Sacservice.srl@pec.it

Aero Club di Catania
aeroclub@pec.impresecatania.it

Comitato Utenti
Alessi.pierarosaria@alitalia.it

A.O.C. aeroporto di Catania
sabrinataccia@meridianafly.com

Turkish Airlines
turkishairlines@legalmail.it

e, per conoscenza

Prefettura di Catania – UTG
Protocollo.prefct@pec.interno.it

ASP Catania
protocollo@pec.aspct.it

Direzione Operazioni Sud

oggetto: Piano di emergenza aeroportuale per aeromobili in stato di allarme, emergenza e incidente.

Si trasmette in allegato la Revisione n.16 del Piano di emergenza specificato in oggetto.

Le modifiche, scaturenti dalla sentenza n.661/2015 del Consiglio di Stato, sono state disposte dal Direttore Genrale con proprio provvedimento n. 14176 dell'11/02/2016 ed hanno riguardato i seguenti ambiti:

1. indicazione di sentenze del Consiglio di Stato;
2. programmazione delle esercitazioni;
3. coordinamento dei soggetti pubblici da parte di ENAC;
4. gestione delle revisioni del Piano;
5. funzionamento del C.O.E. nelle more dell'intervento dell'ENAC.

La revisione è immediatamente applicabile.

Cordiali saluti

IL DIRETTORE
DOTT. VINCENZO FUSCO

ENAC
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Piano di Emergenza Aeroporto di CATANIA

Data Esercitazioni	Riferimento	Firma del direttore

INDICE

GLOSSARIO

SEZIONE 1°

CAPITOLO 1: AMBITO DI APPLICAZIONE.

CAPITOLO 2: RUOLI E FUNZIONI.

CAPITOLO 3: AZIONI DA INTRAPRENDERE.

3.1: Stato di allarme.

3.2: Stato di emergenza e incidente.

3.3: Pianificazione e coordinamento.

3.4: Verifica.

SEZIONE 2°

INTRODUZIONE

CAPITOLO 1: RILASCIO ACCIDENTALE DI MATERIALE RADIOATTIVO DURANTE LE OPERAZIONI DI SBARCO/IMBARCO DA AEROMOBILE E DURANTE LE OPERAZIONI DI TRASPORTO AL CARGO TERMINAL.

CAPITOLO 2: RILASCIO ACCIDENTALE DI MATERIALE RADIOATTIVO ALL'INTERNO DEL CARGO TERMINAL.

ALLEGATI:

1) Planimetria generale dell'aeroporto con individuazione delle zone di interesse.
2) Planimetria di dettaglio dell'aeroporto con individuazione del Cargo Terminal SAC.
3) Nominativi radio.
4) Numeri telefonici Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso.

GLOSSARIO

I termini usati nel documento hanno i seguenti significati:

AREA DI MANOVRA

La parte di un aeroporto utilizzabile per il decollo, l'atterraggio e il rullaggio degli aeromobili, escluso i piazzali di sosta.

C.O.E.

Centro Operativo Emergenza: Nelle more dell'intervento dell'ENAC, il Gestore aeroportuale, in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.

C.O.S. HANDLERS.

Ufficio degli handlers incaricato del coordinamento e supervisione dei servizi aeroportuali per lo specifico volo e/o aeromobile.

DANGEROUS GOOD.

Merci pericolose. Oggetti e/o sostanze che presentano un rischio per la salute, la sicurezza, la proprietà e l'ambiente. Esse possono causare nell'uomo ferite gravi o fatali, sono indicate nella lista delle istruzioni tecniche delle merci pericolose e classificate in base alla tali istruzioni.

D.S.A.

Dispositivo di sicurezza aeroportuale.

MATERIALE RADIOATTIVO.

Prodotto di un processo nucleare sotto forma di sostanze pericolose; può configurare il cosiddetto rischio industriale caratterizzato da rilascio incontrollato di sostanze pericolose per l'uomo e l'ambiente circostante.

M.A.S.- A.D.I. S.A.C.

Personale di supporto alle operazioni nell'area di movimento.

POSTAZIONE MEDICA AVANZATA. ***La sala gates 1- 4***

Verrà predisposta in caso di allarme e utilizzata in caso di incidente per il ricovero e la stabilizzazione dei feriti.

PUNTO DI RACCOLTA DEI MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI.

Piazzali aeromobili non occupati adiacenti sala arrivi Schengen; varco rete dietro guardiola S.A.C. Security.

S.A.C. SECURITY.

Servizio espletato dal gestore per la sicurezza e salvaguardia dell'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita.

SCORTA INTANGIBILE.

Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego dal servizio sanitario aeroportuale.

SALA PER ACCOGLIENZA DEI PARENTI DELLE VITTIME.

Sala partenze internazionali Extra Schengen.

STATO DI ALLARME.

Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti. Sono da considerare in stato di allarme anche tutti i velivoli che richiedono alla Torre di controllo priorità all'atterraggio.

STATO DI EMERGENZA.

Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.

STATO DI INCIDENTE.

Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o i suoi occupanti.

TRIAGE.

Individuazione dell'ordine di priorità per il trattamento e il trasporto ad ospedale dei sopravvissuti ad incidente.

CAPITOLO 1

AMBITO DI APPLICAZIONE

Le disposizioni del presente Piano sono da applicare per tutte le situazioni (*di allarme, emergenza e incidente*) che possono interessare l'aeroporto di Catania Fontanarossa e le aree limitrofe indicate nell'allegata planimetria. Si precisa, infatti, che per quanto riguarda gli incidenti, il piano si applicherà in tutte le circostanze che possano occorrere all'interno del sedime aeroportuale o nelle immediate vicinanze, purché raggiungibili in maniera utile al soccorso dai mezzi di pronto intervento a disposizione.

Sono state tenute in considerazione le sentenze del Consiglio di Stato nn. 5946/2013 e 661/2015, come recepite dalla Disposizione del Direttore Generale dell'ENAC n. 14176 dell'11/02/2016.

CAPITOLO 2

RUOLI E FUNZIONI

Compagnie aeree:

Ove rappresentate, mettono a disposizione risorse, dati e notizie che possano essere utili nella gestione dell'emergenza e del soccorso.

E.N.A.C. D. A.:

Ente tenuto all'emanazione, aggiornamento e verifica dell'efficacia del piano di emergenza aeroportuale. In caso di necessità, ordina, che aeromobili od altri mezzi di trasporto che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. A seguito di incidente la D.A., adotta i conseguenti provvedimenti di natura aeronautica.

D.S.A.:

Dispositivo di sicurezza aeroportuale. L'insieme di uomini, impianti e mezzi di cui dispone l'aeroporto, destinati alla protezione dello stesso nel suo complesso di infrastrutture, passeggeri, operatori e personale dipendente. Nell'ambito del presente Piano espleta funzioni di allertamento, presidio, vigilanza ed ordine pubblico nelle aree interessate. Corrisponde alla sala operativa dell'Ufficio di Polizia delle Frontiere.

M.A.S.- A.D.I.:

Unità operative del gestore per il sedime aeroportuale.

Nucleo aeroportuale dei vigili del fuoco (VV.F.):

Ente responsabile della gestione tecnica e operativa degli interventi finalizzati al salvataggio della vita umana.

S.A.C.:

Società di gestione che in forza di convenzione gestisce totalmente l'aeroporto di Catania Fontanarossa. Nell'ambito del presente piano mette a disposizione dell'organizzazione dei soccorsi le risorse di sua competenza. Nei casi di necessità e urgenza applica le misure interdittive di carattere temporaneo soggette a ratifica ENAC. L'Ufficio della Società delegato alle funzioni previste dal presente Piano è denominato **A.O.S.** (*Apron Operation Service*).

Servizio sanitario aeroportuale:

Croce rossa italiana. Ente che, in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari esterni, interviene nelle operazioni di primo soccorso consistenti in:

- apprestamento delle attrezzature sanitarie disponibili in loco.
- triage sul luogo dell'incidente.

Torre di controllo (TWR):

Ente appartenente al CAAV Catania dell'ENAV esercitante il controllo del traffico aereo nella zona di traffico aeroportuale (ATZ). Esso:

- Comunicherà tutte le notizie di cui sia venuto a conoscenza direttamente o meno, relative agli stati di allarme, emergenza o incidente, agli Enti interessati.
- Attiverà i sistemi di allarme.
- Coordinerà nell'area di manovra i mezzi di soccorso.
- Gestirà le situazioni di traffico aereo in atto.

CAPITOLO 3

AZIONI DA INTRAPRENDERE

3.1 Stato di allarme

Lo **stato di allarme** relativo ad un aeromobile, appena verrà appreso dalla TWR, sarà preannunciato via telefono a VV.F. rosso centro.

Successivamente, la **TWR**, a mezzo di sirena, ovvero radio UHF in caso di guasti alla sirena, allerterà i seguenti Enti:

- **VV.F.**
- **A. O. S.**
- **Servizio sanitario aeroportuale.**
- **Capitaneria di porto di Catania** (in atto via telefono).

Comunicherà per mezzo di radio UHF o via telefono i seguenti dati:

- Causa dell'allarme.
- Tipo dell'aeromobile e società di appartenenza.
- Stimato e direzione di atterraggio.
- Totale persone a bordo.
- Quantità carburante residuo se l'informazione è ricevuta dall'aeromobile coinvolto.
- Altre informazioni rilevanti (es. dangerous good, assistenze speciali presenti, ecc.).

I VV.F.: saliranno a bordo dei mezzi antincendio e attiveranno il collegamento radio rimanendo nella condizione di pronti a muovere. Rosso uno comunicherà a TWR il "*Pronti a Ricevere*" in attesa di ulteriori comunicazioni.

L'A.O.S.: comunicherà lo stato di allarme a E.N.A.C. D.A.

Il Servizio Sanitario: raggiungerà immediatamente i propri mezzi di soccorso e attiverà il collegamento radio e allerterà il servizio SUES 118.

La Capitaneria di Porto: resterà in attesa di ulteriori comunicazioni telefoniche o radio sull'appropriato canale VHF nautico.

3.2 Stato di emergenza e incidente

La **TWR**, a mezzo di sirena ovvero di radio UHF allerterà i seguenti Enti:

- **VV.F.**
- **A. O. S.**
- **Capitaneria di porto di Catania**
- **Servizio sanitario aeroportuale**

I **VV.F.**: secondo le indicazioni fornite dalla TWR, si schiereranno idoneamente o interverranno sul luogo dell'incidente. In tale ultima eventualità *Rosso Centro* comunicherà alla G.d.F. le seguenti informazioni:

- Eventuale cancello di emergenza aperto, al fine di predisporre in loco la necessaria vigilanza.
- Ingresso dal varco doganale di uomini e mezzi VV.F. provenienti da presidi esterni, al fine di velocizzare il raggiungimento dell'area di incidente.

Predisporranno, inoltre, un Posto Mobile di Comando diretto dal **R.O.S.** (*Responsabile Operativo del Soccorso*), che sarà individuabile per tutti i soggetti operanti sulla scena, in quanto indosserà un giubbotto di **COLORE ARGENTO**. Al termine delle operazioni "Rosso Centro" comunicherà ad A.O.S. e TWR il termine delle operazioni di competenza e il ripristino o la conferma delle dotazioni antincendio previste.

Il **Servizio sanitario**: raggiungerà i propri mezzi ed attenderà le istruzioni che perverranno via radio dalla TWR. Allerterà il servizio SUES 118 comunicando le notizie mediche di interesse di cui è in possesso. Un sanitario raggiungerà il luogo destinato a sala di primo soccorso e disporrà l'immediata utilizzazione della scorta intangibile, preparandosi a ricevere i feriti più gravi per la loro stabilizzazione ed il successivo trasporto in ospedale. In caso di incidente un altro sanitario, nel luogo scelto in coordinamento con il R.O.S., inizierà prima possibile le operazioni di TRIAGE dei passeggeri incidentati.

L'**A.O.S.**: adotterà i necessari provvedimenti volti a rendere disponibili tutti i mezzi presenti sul sedime aeroportuale. Assumerà le opportune determinazioni in ordine al mantenimento o meno dell'operatività aeroportuale. Comunicherà i dati in proprio possesso a:

- La compagnia aerea interessata, se rappresentata in aeroporto.
- Il D.S.A.
- La S.A.C. Security.
- All'E.N.A.C. D.A.

Inoltre raccoglierà dalle organizzazioni del soccorso le richieste di necessità logistiche e disporrà l'immediato apprestamento delle risorse aeroportuali di sua competenza quali:

- Intercampo per il trasporto degli incolumi.
- Predisposizione della sala di primo soccorso.
- Predisposizione del locale per l'assistenza ai familiari delle vittime e degli illesi.
- Attrezzatura di una sala stampa convenientemente isolata
- Fornitura di ogni altro mezzo disponibile all'interno ed eventuale ricerca di ulteriori attrezzature all'esterno.

Successivamente alla comunicazione della fine dell'intervento tecnico da parte dei VV.F. e al termine delle operazioni di verifica dell'agibilità aeroportuale, comunicherà la ripresa della normale operatività a:

- TWR
- D.S.A.
- VV.F.
- Servizio Sanitario
- All'E.N.A.C. D.A.
- Capitaneria di Porto di Catania

Il **D.S.A.** disporrà l'immediato allertamento di:

- Uffici di protezione civile operanti nel territorio.
- Comando Carabinieri.
- Comando Guardia di Finanza.

Curerà, inoltre, i servizi di ordine pubblico di propria competenza in particolare impedirà che sul luogo dell'incidente affluiscano estranei al soccorso, avvalendosi delle altre FF. PP. presenti in aeroporto

La **Compagnia aerea:** se rappresentata (handler), comunicherà all'A.O.S. tutti i dati relativi al volo interessato dall'emergenza, quali:

- Numero dei passeggeri a bordo.
- Numero dei membri di equipaggio.
- Eventuale presenza di merci pericolose a bordo.
- Eventuali assistenze P.R.M. presenti.

3.3 PIANIFICAZIONE E COORDINAMENTO

La programmazione delle esercitazioni è proposta dal Gestore all'ENAC, che, nell'approvarla, delega il Gestore Aeroportuale a organizzarle entro i termini previsti.

L'attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall'ENAC in via preventiva, in sede di elaborazione del Piano, promuovendo la convocazione, da parte del Gestore, di una riunione specifica, nell'ambito della quale accertare e condividere il corretto riparto dei compiti e delle responsabilità tra i vari soggetti coinvolti, che dovranno poi provvedere ad adottare proprie, coerenti procedure, in applicazione di quanto previsto dal Piano di emergenza aeroportuale.

3.4 VERIFICA

L'ENAC, in sede di eventuale revisione del Piano di emergenza aeroportuale, verifica che le modifiche proposte, parimenti, non incidano sul corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti e sull'efficacia della gestione dell'emergenza.

Intenzionalmente bianca
Intentionally left blank

INTRODUZIONE

Scopo della presente sezione del Piano di emergenza è coordinare le varie fasi di intervento degli Enti coinvolti nella gestione dei vari stati di allertamento previsti in caso di rilascio accidentale di materiale radioattivo, presente come merce durante le operazioni di sbarco/imbarco dall'aeromobile, trasporto verso il cargo terminal e durante la permanenza all'interno di quest'ultimo.

Ogni organizzazione coinvolta nelle azioni manterrà la responsabilità tecnica del proprio intervento.

Sotto il profilo della gestione di eventi possibili all'interno dell'area aeroportuale, sono stati individuati di concerto con gli Enti e gli operatori coinvolti i seguenti scenari:

A) ***Incidente ad aeromobile che trasporta materiale radioattivo.***

B) ***Rilascio accidentale di materiale radioattivo durante le operazioni di sbarco/imbarco da aeromobile e durante le operazioni di trasporto al cargo terminal.***

C) ***Rilascio accidentale durante le operazioni di movimentazione e deposito all'interno del cargo terminal.***

L'ipotesi scenario A) è trattata nella precedente sezione 1.

Nella presente sezione vengono trattate le ipotesi di cui ai punti B) cap. 1 e C) cap. 2.

Per eventi esterni al sedime si applicherà il Piano Trasporto Materiale Fissile e Radioattivo della Prefettura di Catania.

CAPITOLO 1

RILASCIO ACCIDENTALE DI MATERIALE RADIOATTIVO DURANTE LE OPERAZIONI DI SBARCO/IMBARCO DA AEROMOBILE E DURANTE LE OPERAZIONI DI TRASPORTO AL CARGO TERMINAL

Premesso che:

- la movimentazione all'interno dell'area aeroportuale di eventuale materiale radioattivo presente come merce all'interno delle stive di un aeromobile dovrà avvenire esclusivamente mediante carrello dedicato e idoneamente attrezzato in accordo alla normativa vigente per tale tipologia di trasporto.
- Il personale impiegato dovrà essere opportunamente formato ed informato dei rischi collegati alla movimentazione di tale categoria di dangerous good, nonché in possesso degli adeguati DPI (Dispositivi di protezione individuale)

L'addetto che durante le operazioni di carico/scarico e trasporto merce da/per il cargo terminal, dovesse rilevare, rilascio accidentale di materiale radioattivo dovrà:

- Allontanarsi e fare allontanare chiunque presente nel raggio di 15 metri dal punto del rilascio accidentale.
- Avvisare dell'evento il proprio capo squadra o figura equivalente oppure in sua assenza il proprio C.O.S.

Il capo squadra o figura equivalente o in assenza, l'addetto, comunicherà direttamente al proprio C.O.S. le seguenti informazioni:

- Luogo dell'evento.
- Numero addetti presenti.
- Ogni altro dettaglio, utile a precisare la portata dell'evento.

Il C.O.S. dell'handler avviserà, comunicando i dati in suo possesso:

I. Il Distaccamento Aeroportuale dei VV.F.

II. L'A.O.S.

III. Il D.S.A.

IV. L'esperto qualificato della propria azienda.

V. In caso di contaminazione dichiarata dai VV.F., applicherà le proprie procedure aziendali previste per simili casi.

I VV.F.:

- Interverranno sul luogo dell'evento informando la TWR in caso di evento interessante l'Apron Taxiway.
- Effettueranno la valutazione del rischio e in base alle risultanze della stessa potranno:
  - **a)** *Richiedere l'intervento del Servizio sanitario aeroportuale.*
  - **b)** *Richiedere limitazioni operative all'A.O.S.*
  - **c)** *Richiedere l'intervento dei M.A.S.-A.D.I S.A.C. per la perimetrazione dell'area.*

Inoltre al termine delle proprie operazioni di intervento tecnico avviseranno:

- A.O.S.
- Servizio sanitario aeroportuale (se intervenuto).
- In caso di declassamento della categoria antincendio aeroportuale provvederanno alla richiesta dell'appropriata informazione aeronautica.
- Informeranno la TWR del loro rientro al distaccamento.

Il D.S.A. assicurerà:

- L'interdizione di accesso all'area perimetrata con l'esclusione del personale VV.F e del Servizio sanitario aeroportuale. Altre categorie di personale potranno accedere solo previo assenso del R.O.S. (*Responsabile Operativo del Soccorso*), dei VV.F.
- Avviserà la Prefettura di Catania dell'evento e della conclusione delle operazioni ad esso associate.

L'A.O.S. ricevuta la comunicazione della fine dell'intervento tecnico da parte dei VV.F.:

- Richiederanno a A.D.I una ispezione straordinaria dell'area interessata, previa rimozione dell'eventuale perimetrazione installata, per il ripristino della sua ordinaria operatività.

Al termine delle operazioni di ripristino dell'area alla normale operatività, l'A.O.S. comunicherà la conclusione dell'evento a:

- Al C.O.S. dell'handler
- Al D.S.A.

CAPITOLO 2

RILASCIO ACCIDENTALE DI MATERIALE RADIOATTIVO ALL'INTERNO DEL CARGO TERMINAL

Premesso che tutto il materiale radioattivo dovrà essere custodito, a prescindere dai tempi di giacenza all'interno della cd. "***Camera Calda***", Dovranno essere applicate le seguenti procedure.

L'addetto delegato alla movimentazione di materiale radioattivo all'interno del cargo terminal che dovesse rilevare del rilascio accidentale di tale materiale dovrà avvisare immediatamente dell'evento:

- Capo turno cargo della SAC.

Il Capo turno cargo della SAC avviserà immediatamente, comunicando le notizie in suo possesso:

- Il Distaccamento aeroportuale dei VV.F.
- Il D.S.A.
- L'esperto qualificato della propria azienda.
- In caso di contaminazione dichiarata dai VV.F. applicherà le proprie procedure aziendali previste per simili casi.

I VV.F.:

- Interverranno sul luogo dell'evento.
- Effettueranno la valutazione del rischio e in base alle risultanze della medesima potranno:
  1) Richiedere l'intervento del servizio sanitario aeroportuale.
  2) Richiedere l'intervento di manutentori SAC per la perimetrazione dell'area.

Inoltre al termine delle proprie operazioni di intervento tecnico avviseranno:

- Capo Turno Cargo della SAC
- A.O.S.
- Servizio sanitario aeroportuale (se intervenuto).

In caso di declassamento della categoria antincendio aeroportuale:

- Provvederanno alla richiesta dell'appropriata informazione aeronautica (notam).
- Informeranno la TWR e l'A.O.S.

Il D.S.A. assicurerà:

- L'interdizione di accesso all'area perimetrata con l'esclusione del personale VV.F e del Servizio sanitario aeroportuale. Altre categorie di personale potranno accedere solo previo assenso del R.O.S. (*Responsabile Operativo del Soccorso*) dei VV.F.
- Avviserà la Prefettura di Catania dell'evento e della conclusione delle operazioni ad esso associate.

Il Capo turno cargo della SAC, ricevuta la comunicazione della fine dell'intervento tecnico da parte dei VV.F.:

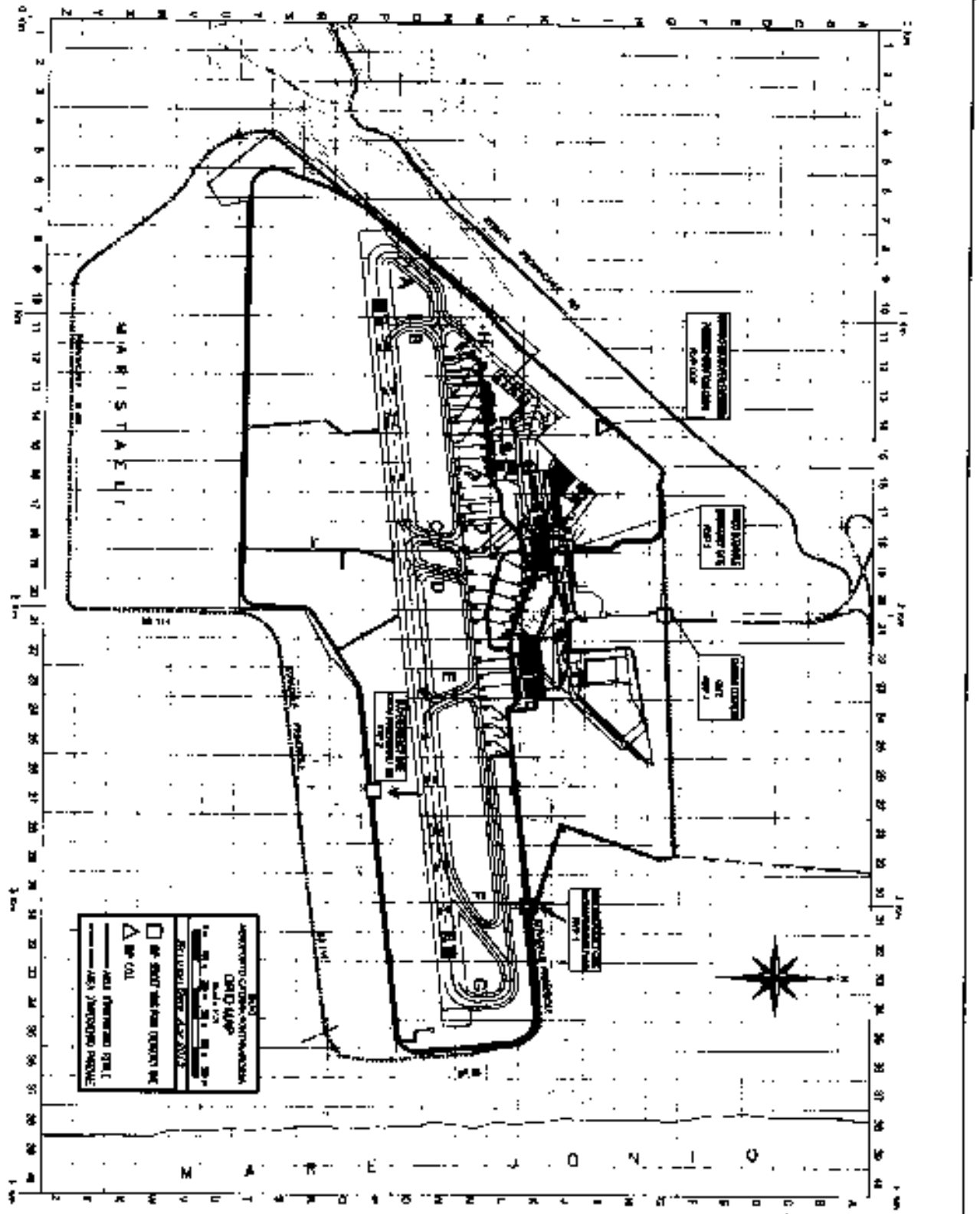
- Richiederà alla Manutenzione SAC un ispezione straordinaria dell'area, previa rimozione dell'eventuale perimetrazione installata, per il ripristino della sua ordinaria operatività.

Al termine delle operazioni di ripristino della normale operatività dell'area il Capo turno cargo della SAC comunicherà la conclusione dell'evento a:

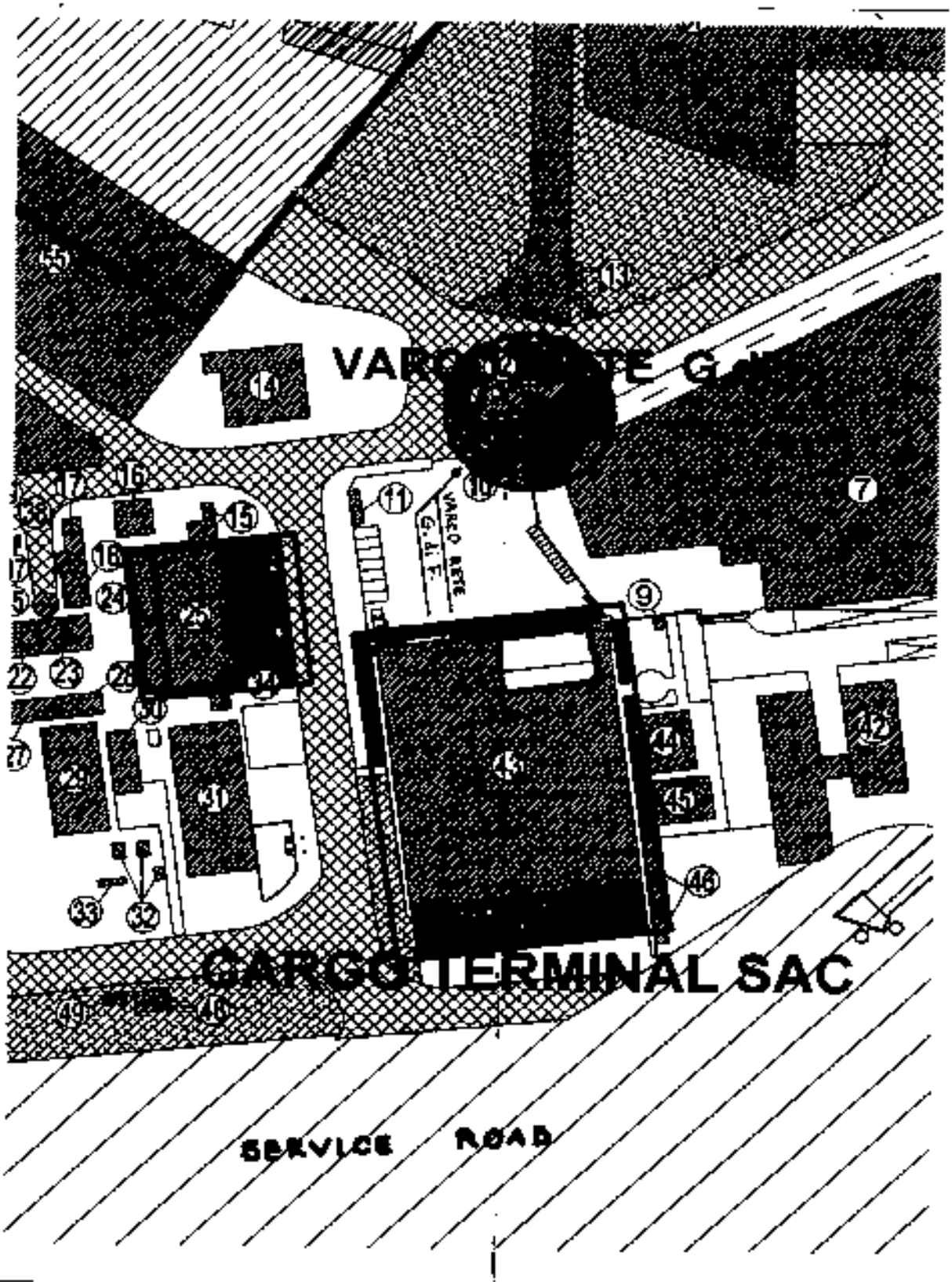
- C.O.S. handler
- D.S.A.

Intenzionalmente bianca
Intentionally left blank

PLANIMETRIA GENERALE DELL'AEROPORTO CON INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI INTERESSE



PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DELL'AEROPORTO CON INDIVIDUAZIONE DEL CARGO TERMINAL SAC



NOMINATIVI RADIO

TORRE	Torre di controllo
OPERATIVO ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
MIKE + Rispettivo	Servizio area movimento & manutenzione airside S.A.C.
GIALLO + Rispettivo	Follow Me
ROSSO Centro	Distaccamento VV. F. aeroportuale
ROSSO + Rispettivo	Mezzi antincendio
BIANCO+ Rispettivo	Autoambulanza (C.R.I.)
DSA/POLARIA	Ufficio Polizia delle Frontiere
FINANZA	Guardia di Finanza
TECHNOSKY	Manutentore Radioassistenze
ASSIVOLO + Rispettivo	Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
AIUTOVISIVI	Manutentore impianti luci dell'area di manovra
A. O. S. / S.A.C.	Apron Operation Service
RAMPA + Handler	Addetto di rampa del particolare volo
MEZZO DISABILI	Addetto alla guida del mezzo disabili
SAFETY + Rispettivo	Safety Management Service SAC

NUMERI TELEFONICI

Ente	*Numero interno*	*Numero esterno*
E.N.A.C. D.A. Aeroporto	---	095_340710
Prefettura di Catania	---	095_257111
Protezione Civile Catania	---	095_7101148 095_7101147
E.N.A.V./CAAV Catania	TWR – 416 (H24)	TWR – 095_7236006 (H24)
Capitaneria di Porto Guardia Costiera	---	095_7474111 (H24)
2° N. A. Guardia Costiera	---	095_7235203 095_7235200
VV.F. Distaccamento Aeroportuale	412 (H24)	095_7231472 (H24)
VV.F. Com.do Provinciale	---	095_7248111
Agenzia delle Dogane aeroporto	336 (H24)	095_7239336 (H24) 095_348625

Sanità Marittima Aerea e di Frontiera	529	095_341273 095_532123 (lun-ven 07.30/17.30) 334_6416368 (H24)
Croce Rossa Italiana aeroporto	340/413 (H24)	095_346075 (H24) 095_281501 (H24)
Centrale Operativa Soccorso - 118	---	118 (H24)
Uff. Polizia di Frontiera e Marit.ma Centro Oper. DSA aeroporto	150 (H24)	095_7237911 (H24)
Tenenza G.d F. aeroporto	342/410 (H24)	095_349349 (H24) 095_7239410 fax 095_532586
Carabinieri Com.do Staz. aeroporto	808	095_574148 (H24) 095_573598 095_346138
Polizia Penitenziaria	369 (06.00/24.00)	095_592728 centralino (H24) 095_7234816 telefax 3296138187
Corpo Forestale	533 (08.00/17.00)	095_7233068 (08.00/17.00) telefax 095_7239533
S.A.C. / A.O.S.	447 (H24)	095_7239447 (H24)
S.A.C. Security	146 (H24)	095_7239146 (H24)

Alitalia /CAI S.p.A.	**520** (05.00/23.00)	**095_7569413** **095_7569416** **335_5203124** (H24)
Meridiana Fly S.p.A.	---	**095_281137** **340_5819050** **348_7634703**
AOC / Rapp. Oper. Aeroportuali	---	**095_281137** **348_7634703**
Aviation Services S.p.A.	---	**095_346293** **Fax 095_7231368**
Aviapartner Sicily S.r.l.	---	**06_65004909** **347_3970982** **349_8677890**
WFS GI Srl	---	**095_7234739** **320_7408475**
A. R. E.	---	**095_7234442** **348_9110040** (H24)
GH Catania	---	**095_7239300 - 7239301** (H24) **095_7239849** **340_1845521** (H24)
SAC S.p.A. Scalo Merci	**400** (H24/lun-ven)	**095_7239400** (H24/lun-ven) **095_349409** **Fax 095_7239401**

Data: Mar 08/03/2016 15:13

Da: protocollo@pec.enac.gov.it

A: sac@pec.aeroporto.catania.it

Oggetto: ENAC-CSN-08/03/2016-0024557-P - Piano di emergenza aeroportuale per aeromobili in stato di allarme, emergenza e incidente.#46286704#

Allegato/i: Piano_di_Emergenza_Rev._marzo_2016.pdf*(dimensione 3.29 MB)*
ENAC-CSN-08.03.2016-0024557-P.pdf*(dimensione 334 KB)*

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.
Registro: ENAC
Numero di protocollo: 24557
Data protocollazione: 08/03/2016
Segnatura: ENAC-CSN-08/03/2016-0024557-P

ALL.TO 5.1.1 Manuale UTENTE

AVANZATO ARC Catania

IN APPROVAZIONE

MANUALE

CHIAVE CATANIA

MANUALE UTENTE AVANZATO

ARC

Accesso Risorse Crews

CHIAVE

MODULO ARC

SOMMARIO

1. CENNI PRELIMINARI 3
2. ARC - AVVIO DEL PROGRAMMA..... 5
3. ARC – SEGNALAZIONI D' ERRORE 11

1. CENNI PRELIMINARI

Obiettivo del programma è quello di consentire l'accesso soltanto agli utenti (della SAC stessa e di altre società) autorizzati all'utilizzo del sistema CREWS, in base a vari criteri, compresi quelli stabiliti dai contratti stipulati con le varie società di handling operanti su Catania.

L'applicativo consentirà inoltre di:

- Fornire rilevazioni statistiche dell'utilizzo dei banchi checkin e dei gates di imbarco secondo vari criteri di filtro o raggruppamento

- Verificare, in tempo reale, i criteri fissati nei vari contratti di handling per quanto riguarda i tempi di occupazione dei banchi

L'applicazione è composta da vari moduli funzionali:

Modulo Client Windows (ARC):
Ha la funzione di consentire l'accesso o meno al sistema CREWS e di scrivere nel database i record che saranno successivamente usati ai fini statistici.

Modulo di gestione (GESTARC):
Consente di manipolare i dati delle tabelle che consentono l'accesso agli operatori (Tabella Utenti, Tabella Banchi, Contratti ecc. ecc.).

Modulo di monitoraggio(CHECKER):
Riceve gli allarmi in tempo reale per il verificarsi di situazioni anomale.

I moduli di gestione e monitoraggio possono essere installati anche sul medesimo PC, il loro funzionamento non è mutuamente esclusivo.

Nello specifico , in questo manuale tratteremo il Modulo Client Windows (ARC):

Modulo Client Windows (ARC)

La funzione di questo modulo consiste nel concedere l'accesso al sistema CREWS soltanto agli utenti autenticati, oltre che in base a criteri prestabiliti quali il banco, il volo e l'orario, e di registrare tale attività per una successiva elaborazione statistica.
Il modulo si interfaccerà con il Database Sql, e dopo aver vagliato i diritti di accesso dell'utente, se questi rispondono alle aspettative, avvierà l'applicazione con i parametri necessari per il suo corretto funzionamento.
Nel caso particolare delle postazioni checkin è previsto che se il logon abbia avuto successo, opzionalmente sia attivato in automatico il monitor corrispondente al banco con i dati del volo inserito.

I criteri per concedere l'accesso al CREWS sono:

- Che il banco da cui si fa l'accesso sia abilitato ad operare per la compagnia/handler specificato.
- Che l'utente autenticato appartenga ad una compagnia/handler avente diritto ad effettuare le operazioni.
- Che si tratti di una eccezione del tipo descritto in seguito (tour operator/ banco accettazione senza bagagli/ eccezione estemporanea)

L'esito negativo di anche solo uno dei precedenti criteri non consentirà l'accesso al CREWS, ma mostrerà invece una finestra di dialogo che darà maggiori dettagli sulla causa. L'evento sarà registrato nel log per un uso successivo.

Esistono delle eccezioni:
Banchi accettazione senza bagaglio e Tour Operators
Il sistema dovrà prevedere la possibilità che un utente, sia operatore di handling sia tour operator, possa accedere al sistema secondo regole diverse. Per questo caso nel database sarà previsto un campo per il tempo massimo di allocazione della risorsa (la risorsa può essere sia un banco, sia un volo).
Superato tale tempo limite il sistema avviserà l'utente con messaggio e dopo alcuni secondi chiuderà la postazione.

2. ARC - AVVIO DEL PROGRAMMA

All'avvio del Computer la postazione mostrerà la seguente schermata (Figura 1):

Fig. 1

Per visualizzare la maschera di Log-In , premere la barra spaziatrice sulla tastiera.(Figura 2)

Fig. 2

La maschera che appare (AUTENTICAZIONE), permetterà all'utente di inserire la propria Username e Password. (Figura 3)

Fig.3

Per spostarsi da un campo all'altro utilizzare il tasto TAB sulla tastiera. (Figura 4)

Fig. 4

Inserire il numero del volo che si vuole gestire ;
è importante sottolineare che i campi **USERNAME** , **PASSWORD** e **VOLO N.** accettano indistintamente caratteri minuscoli o maiuscoli. (Figura 5)

Fig. 5

Nel campo **PARAMETRI** è possibile inserire il carattere che indica la classe del volo ; tali caratteri sono /C , /Y e /F. (Figura 6)

Fig. 6

Ci sono casi di Check-In dedicati per i quali esiste un ulteriore codice da inserire.

Per aprire dei voli in code sharing, si devono inserire tutti i voli separati da un ; (punto e virgola), verrà usato come emulatore quello della prima compagnia inserita.
Ad es. AZ1234;LH5678;AP9000 e l'emulatore sarà quello di Alitalia.

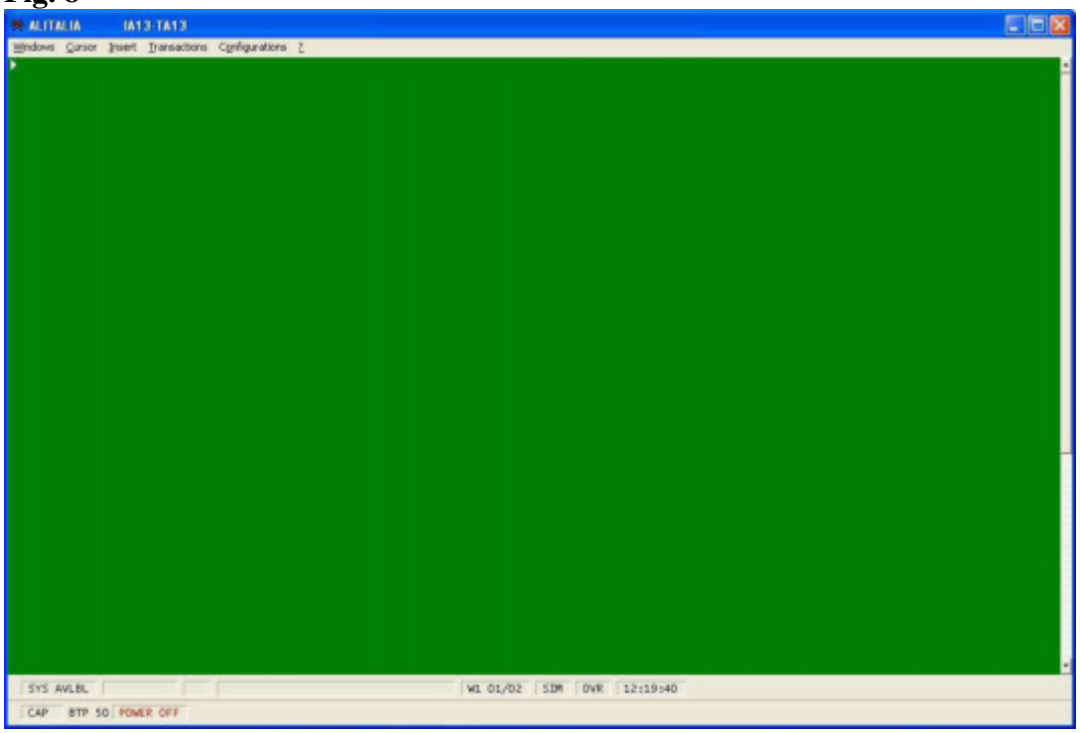
Nel caso si voglia usare l'emulatore di una compagnia senza aprire contemporaneamente il monitor del checkin, è sufficiente inserire come volo il solo codice della compagnia.

Dopo aver inserito i parametri di autenticazione, premere il tasto **Invio** sulla tastiera per effettuare il Login . Il tasto **Esc** permette di annullare l'autenticazione. (Figura 7)

Fig. 7

Al termine della procedura di autenticazione , dopo qualche secondo e se i parametri inseriti sono corretti, l'applicativo **ARC** visualizza l'emulatore ed inizializza il monitor del Check-In/ Gate contenente i dati informativi sul volo . (Figura 8)

Fig. 8



Nel caso delle postazioni Gate verrà visualizzata anche la seguente schermata per consentire l'apertura del gate.

Premere F1 (F1) per aprire l'imbarco (corrisponde a IB+Volo) e F5 (F5) per chiudere. Il programma non accetta due input uguali consecutivi e quindi dopo aver aperto il gate è solo possibile chiuderlo.

3. ARC – SEGNALAZIONI D' ERRORE

In questo capitolo vengono elencate ed analizzate le segnalazioni d'errore gestite dall'applicativo ARC .

1. **Errore di Connessione con il Server**
2. **Username e/o Password Errata**
3. **Volo non riconosciuto**
4. **Errore Emulatore**

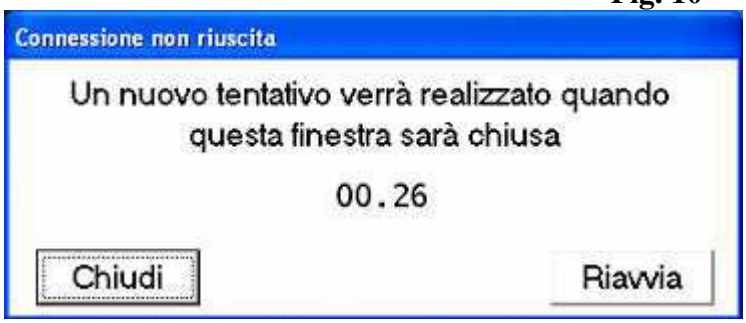
1. Errore di Connessione con il Server :

L'applicativo è in costante collegamento con il Server Sql;
In caso d'interruzione del suddetto collegamento , sullo schermo è visualizzato un indicatore che mostra lo stato della connessione . (Figura 9)

Fig. 9

Il programma tenta di ripristinare automaticamente la connessione con il Server Sql. (Figura 10)

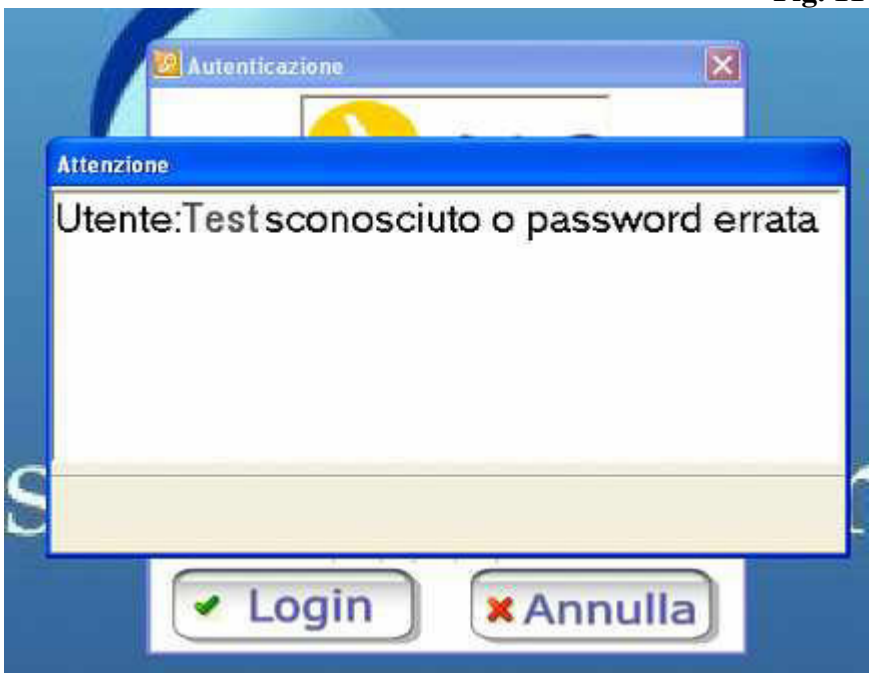
Fig. 10



2. **Username e/o Password Errata :**

La gestione degli errori prevede in caso di errato inserimento di **Username** e/o **Password** , una schermata di segnalazione .(Figura 11)

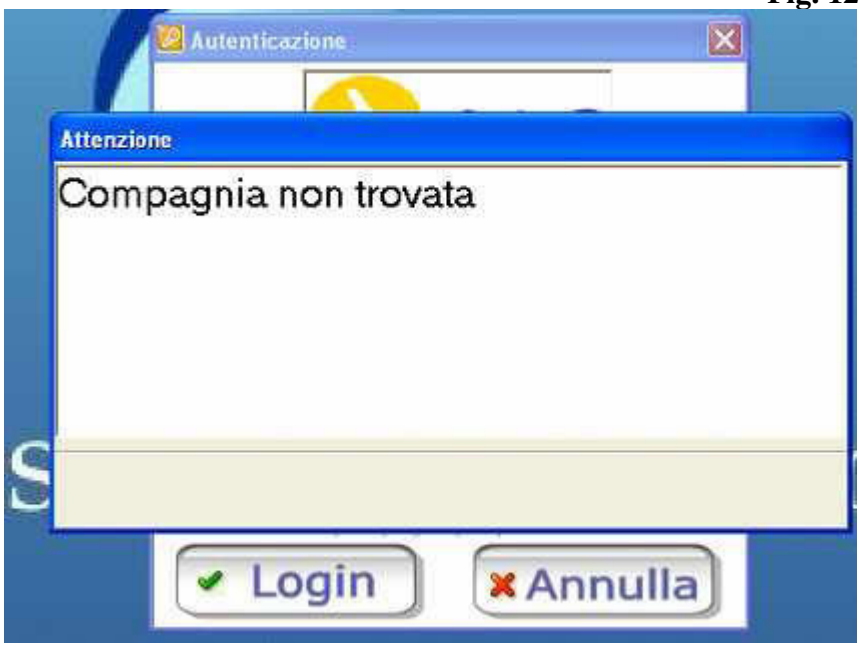
Fig. 11



3. **Volo non riconosciuto:**

Nel caso di inserimento errato della **Compagnia** e/o **Numero del volo** viene visualizzata la segnalazione corrispondente.(Figura 12)

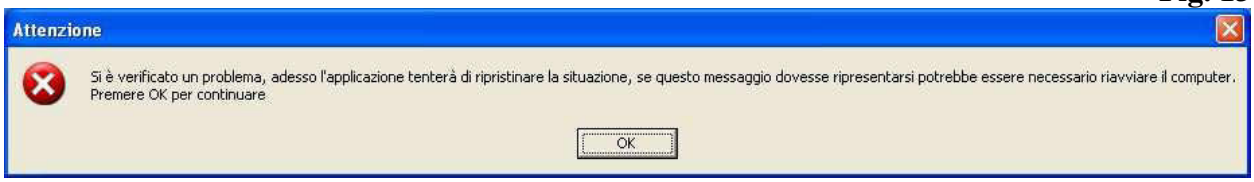
Fig. 12



4. Errore Emulatore :

L'applicativo **ARC** è in grado di rilevare e segnalare l' eventuale malfunzionamento dell'emulatore richiesto nell'autenticazione.
La maschera di segnalazione relativa è mostrata in Figura 13.

Fig. 13



IN APPROVAZIONE

ALL.TO 5.1.2 Manuale checkin FIDS

FIDS Check-in

Manuale Utente

ver 1.0

Informazioni di riferimento

Compilatore :	S.B.
Versione documento :	1.0
Versione software :	N/A
Stato	Release
Data emissione :	Aprile 2014

Copyright © N-AITEC Srl..

Questo documento è stato preparato per essere utilizzato da personale N-AITEC Srl , licenziatari e Clienti.

L'informazione qui contenuta è proprietà di N-AITEC Srl. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di archivio o trasmessa in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico , con fotocopia , registrazione o similari senza il previo assenso scritto di N-AITEC Srl.

N-AITEC Srl si riserva il diritto di modificare senza preavviso le specifiche ed i materiali qui descritti e non sarà responsabile per qualsiasi danno (anche consequenziale) causato derivante dai materiali presentati includendo, ma senza essere limitati da errori aritmetici, tipografici e di compilazione.

Ogni sforzo è stato usato per garantire che questo documento, compilato da N-AITEC Srl è accurato e completo. In ogni modo dato che l'uso e l'interpretazione di questo documento non è sotto diretto controllo di N-AITEC Srl, esso non può essere alla base di responsabilità dirette o conseguenti a carico di N-AITEC Srl, suoi Agenti e distributori.

Airone, Airone 2000 e Best.Airport , CLEARANCE, ARMS,OCS, ADBX sono marchi N-AITEC Srl.

Microsoft e MS-DOS are sono marchi registrati e Windows, Windows NT, Windows 95/98 e 2000 sono marchi registrati da Microsoft Corporation negli Stati Uniti d'America e in altri Paesi. ORACLE è marchio registrato di ORACLE Corporation Inc.

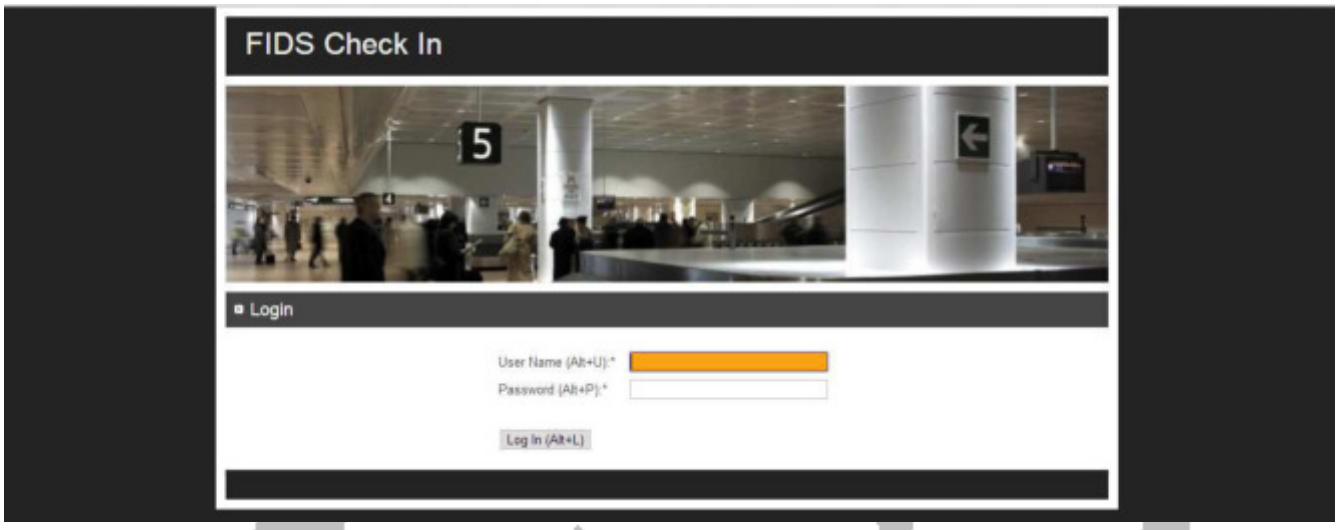
Tutti i marchi registrati sono proprietà dei rispettivi proprietari.

SOMMARIO

1. Login 4
2. Maschera operativa 4
2.1 Campo FLIGHT/Airline: 4
2.2 Campo Template: 5
2.3 Campo Operation: 5
2.4 Campo Remark Monitor (se previsto): 6
2.5 Campo Operated By (se previsto): 6
2.6 Pulsante Refresh Screen: 6
2.7 Griglia dei voli e pulsante ricarica voli: 7
3. Controlli sui voli 7
4. Altre operazioni 7
4.1 Logout: 7
4.2 Help 7

1. Login

Per l'accesso al portale devono essere digitati l'utente e la password di permission.



Per posizionarsi sul campo Username digitare la combinazione di tasti Alt+U. Per spostarsi sul campo password utilizzare il tasto TAB. Per confermare premere il taso Login o il tasto ENTER o utilizzare la combinazione di tasti Alt+L. In alternativa utilizzare il mouse per spostarsi da un campo all'altro e premere il pulsante.
A seconda delle credenziali e della configurazione prevista, l'utente può operare con uno dei due profili:

- Utente normale: opera solo sui voli associati al proprio handler/società e solo sui voli associati al banco presso cui è loggato
- Utente supervisor: può selezionare il banco su cui operare e può gestire qualunque volo, a prescindere dall'handler cui è associato il volo

2. Maschera operativa

Una volta effettuato il login l'utente si trova nella maschera dove poter operare sui voli. In caso di protratta inattività sulla maschera operativa, alla prima operazione effettuata dall'utente, il sistema tornerà alla pagina di Login.

Di seguito vengono elencati i campi ed il loro utilizzo:

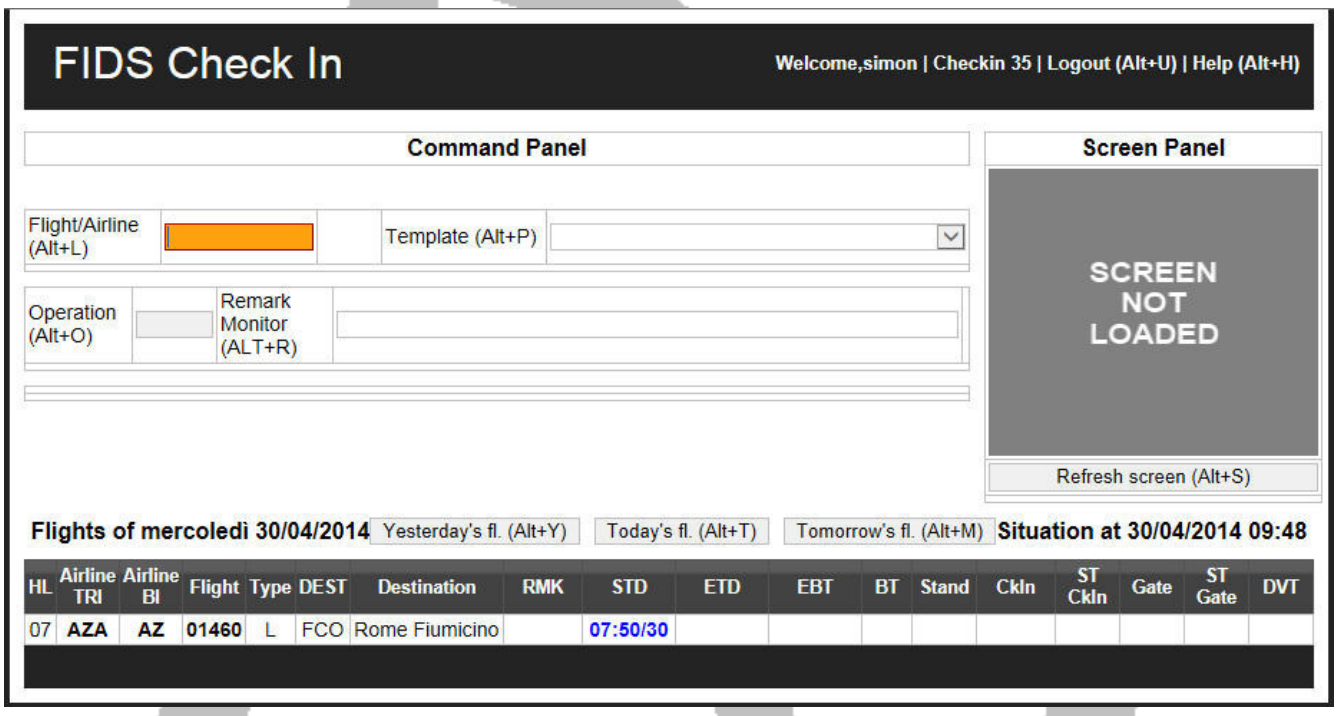
2.1 Campo FLIGHT/Airline:

In questo campo e' possibile digitare un codice volo oppure un codice compagnia. Si deve digitare un volo quando si desidera effettuare un'operazione sul volo (apertura check-in, chiusura check-in); si deve digitare il codice della compagnia quando si desidera modificare il template visualizzato sul monitor. Se, per effetto della programmazione automatica notturna dei banchi check-in, sul monitor è già visualizzato il template desiderato, NON sarà necessario riselezionarlo.

- **Se si digita un volo**: Il codice del volo deve essere digitato utilizzando il codice biletterale (il programma mette automaticamente le lettere maiuscole) + il numero del volo (anche senza gli zeri). Il programma controllerà la validità del volo digitato. In caso positivo il programma mostrerà un OK verde a destra del codice del volo portando il cursore sul campo "Operation". In caso negativo il programma segnalerà in rosso il motivo dell'errore nel campo sottostante rimanendo con il cursore sullo stesso campo.

- **Se si digita una compagnia**: La compagnia deve essere digitata utilizzando il codice biletterale. Il programma controllerà la validità della compagnia. In caso positivo il programma mostrerà un OK verde a destra della compagnia portando il cursore sul campo "Template". In caso negativo il programma segnalerà in rosso il motivo dell'errore nel campo sottostante rimanendo con il cursore sullo stesso campo.

Se si digita il carattere X al posto del codice del volo o della compagnia, il programma mostrerà sul monitor l'immagine o il video di default ma non cambia lo stato della risorsa e l'eventuale associazione volo-check-in.
Per posizionare manualmente il cursore sul campo utilizzare la combinazione di tasti Alt+L.
La conferma del volo o della compagnia deve essere effettuata prima di ogni operazione.



2.2 Campo Template:

In questo campo è possibile scegliere da un elenco il template da utilizzare sul monitor. Tra i vari template ci sarà quello che mostra i dettagli del volo programmato sul check-in ed i vari template utilizzati dalla compagnia (se previsti) per indicare il tipo di servizio (Business, Drop Off, All Flights oppure il logo della compagnia). Per confermare la scelta fatta premere il tasto INVIO/ENTER della tastiera.
Se l'operazione va a buon fine il cursore si riposizionerà sul campo FLIGHT/Airline e sul monitor sarà visualizzato il template. Per posizionare manualmente il cursore sul campo utilizzare la combinazione di tasti Alt+P.
Il cambio di template non effettua nessuna variazione su nessun volo ma si limita alla sola visualizzazione sul monitor della risorsa; a seconda delle configurazioni del sistema, può essere effettuato anche senza che ci siano voli assegnati al banco check-n.
Inoltre, in base alla configurazione prevista, è possibile che l'immagine di default visualizzata sui monitor quando il banco non sta gestendo alcun volo sia diversa per singola postazione anche se, normalmente, viene mostrato su tutti il logo della società del gestore aeroportuale.

2.3 Campo Operation:

In questo campo è possibile effettuare sul volo precedentemente digitato una delle seguenti operazioni:

- ***Pubblicazione del volo*** (lettera O): Digitando la lettera O il programma invierà al monitor i dati del volo selezionato. Per mostrare sul monitor i dati del volo deve essere selezionato il relativo template.

- ***Apertura check-in*** (lettera A): Digitando la lettera A il programma aprirà il check-in sul volo precedentemente selezionato. Se sul monitor è visibile il template di tipo "volo" comparirà conseguentemente la scritta "Check-in aperto".

- ***Chiusura accettazione*** (lettera C): Digitando la lettera C il programma chiuderà il check-in sul volo precedentemente selezionato. Se sul monitor è visibile il template di tipo "volo" comparirà conseguentemente la scritta "Check-in chiuso".

- ***Ripristino check-in*** (lettera Z): Digitando la lettera Z il programma riporterà il check-in allo stato precedente all'apertura e mostrerà sul monitor il layout di default (utilizzabile solo se il check-in è in stato di Open - lettera O).

In base alla configurazione attiva presso lo scalo, la pubblicazione del volo sul banco può avvenire in automatico con un certo anticipo rispetto all'orario schedulato per cui, nella maggioranza dei casi, gli utenti che operano ai banchi dovranno solo dare comandi di tipo A o C oppure si limiteranno al cambio di template.

2.4 Campo Remark Monitor (se previsto):

In questo campo è possibile specificare un testo a piacimento da mostrare sul monitor quando è visualizzato il template del volo. Per rirpistinare il testo di default digitare la lettera X e premere ENTER. Se il cursore scompare dal campo utilizzare la combinazione di tasti Alt+R.

2.5 Campo Operated By (se previsto):

In questo campo è possibile selezionare un testo da pubblicare sul monitor per indicare che un certo volo è, in realtà, gestito da un altro vettore. E' sufficiente digitare le lettere che rimandino al codice del vettore da segnalare e, una volta selezionato, confermare con "Set". Il tasto "Cancel" permette invece di rimuovere tale selezione:

2.6 Pulsante Refresh Screen:

Premendo questo pulsante il programma mostrerà l'immnagine attualmente presente sul monitor associato al banco. Per attivare il pulsante è anche possibile digitare la combinazione di tasti Alt+S.

2.7 Griglia dei voli e pulsante ricarica voli:

Alla prima apertura la maschera mostrerà i voli schedulati in data odierna. I voli con lo sfondo grigio sono i voli in code share. I voli con sfondo azzurro sono i voli attualmente aperti sulla postazione in cui si sta operando. Premendo il pulsante "Tomorrow's flights" (o utilizzando la combinazione di tasti Alt+M) il programma visualizzerà i voli del giorno dopo. Premendo il pulsante "Yesterday's flights" (o utilizzando la combinazione di tasti Alt+Y) il programma visualizzerà i voli del giorno dopo. La possibilità di visualizzare i voli del giorno precedente serve per gestire i voli a cavallo di mezzanotte. I voli non vengono riletti in automatico dal programma ma è necessario fare un refresh della pagina tramite il tasto F5 della tastiera.

3. Controlli sui voli

Il programma effettua i seguenti controlli sul volo digitato dall'utente impedendo di gestirlo nei seguenti casi:

- Volo in gestione ad un handler differente
- Volo Decollato
- Volo Cancellato
- Volo Dirottato
- Volo non allocato al check-in in cui si sta operando
- Volo con check-in chiuso

4. Altre operazioni

4.1 Logout:

Per effettuare il logout della procedura premere il pulsante Logout in alto a destra oppure premere la combinazione di tasti ALT+U e premere enter.

4.2 Help

Per visualizzare l'help della procedura premere il link Help in alto a destra oppure premere la combinazione di tasti Alt+H e premere enter.

ALL.TO 5.1.3 CTA-SW

GateUI_user_manual_v1

Versione Italiana

IN APPROVAZIONE

Manuale Utente SimpleVOX - GateUI

Scopo di questo documento è di descrivere le funzioni di interfaccia Utente che verranno usate dagli Agenti di Scalo ai Gates (GateUI – Gate User Interface).

TABLE OF CONTENTS

INTERFACCIA UTENTE GATE 2

Schermata Iniziale 2

Volo Caricato 2

Volo Non Caricato 3

Non Configurato nel Server 3

Non Collegato al Server 4

Sezione Imbarco 5

Sezione Ritardo 6

Sezione Cancellazione 7

Sezione Cambio Gate 8

Selezione Lingua 9

Opzione per Selezione Manuale 10

Finestra Play 12

Author: Ľubomír Marjov

Version: 1.0

Date: 20.04.2015

Licensing and Copyright

Tutti i titoli ei diritti d'autore del software sono di proprietà di Simpleway, Inc. o dei suoi licenziatari. Il software è inoltre protetto dalle leggi sul copyright, da altre leggi sulla proprietà intellettuale e dai trattati internazionali. Il software è concesso in licenza, non venduto. L'Utente non può distribuire o riprodurre in tutto o parte del software o del manuale senza l'autorizzazione di Simpleway, Inc. Non è possibile copiare il software per scopi diversi da quelli di backup e non è possibile copiare il manuale.

È possibile utilizzare il software ed il manuale oggetto del contratto di licenza per il software.

L'Utente non può analizzare, decodificare, decompilare o disassemblare il software, le librerie DLL o qualsiasi parte del software, combinare il software con o incorporarlo in qualsiasi altra applicazione software, o stampare il software.

SIMPLEWAY NON SARÀ RESPONSABILE PER QUALSIASI RISULTATO DERIVANTE DA O IN CONNESSIONE CON L'UTILIZZO O LE PRESTAZIONI DEL SOFTWARE.

Il software e il manuale sono soggette a modifiche senza preavviso.

INTERFACCIA UTENTE GATE

L'interfaccia Utente Gate (GateUI) verrà usata ai Gates e Lounges per riprodurre gli annunci vocali nelle zone locali. Tutte le schermate riportate nel presente capitolo sono basate sulla configurazione finale che verrà usata nell'Aeroporto di Catania.

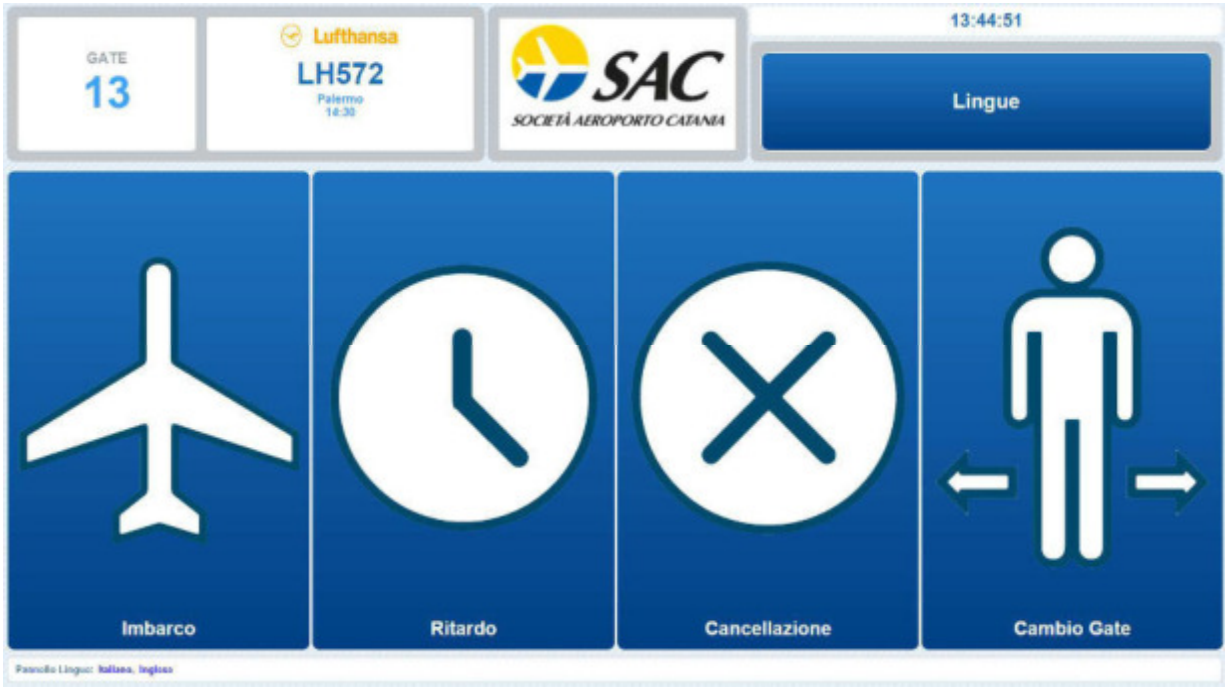
Schermata Iniziale

Quando l'Utente accede al GateUI, può trovare 4 differenti stati – con volo caricato (stato corretto), senza volo caricato (stato corretto), non configurato nel server (stato di errore) o non collegato al server (stato di errore).

Volo Caricato

La schermata iniziale con volo caricato è lo stato tipico/normale quando l'Utente avvia l'applicazione. La schermata consiste in 3 compponenti:

- Testata – la zezione in alto che informa l'Utente sul Gate (nella figura il Gate 13), il Vettore (nella figura Lufthansa), il Numero del Volo (nella figura LH572), la destinazione (nella fgura Palermo), l'orario previsto (nella figura 14:30) e l'orario attuale (nella figura 13:44:51). Include anche i tasti per la selezione delle lingue (vedere nel relativo capitolo 9)
- Sezione Categoria – l'area central che occupa la maggior parte dello spazio (a seguire in questo Capitolo)
- Lista delle lingue selezionate – nella parte bassa della schermata sono indicate le lingue disponibili per gli annunci



Schermata Iniziale del GateUI con volo caricato

Nella sezione Categoria, l'Utente può selezionare tra Quattro categorie di annunci:

- Imbarco – contiene gli annunci per l'imbarco dei passeggeri
- Ritardo – contiene l'annuncio/i che dovrebbero essere riprodotti in caso di ritardo del volo
- Cancellazione – contiene l'annuncio/i che dovrebbero essere riprodotti in caso di cancellazione del volo
- Cambio Gate – contiene l'annuncio/i che dovrebbero essere riprodotti in caso di cambio del gate per il volo

Ogni categoria può essere abilitata o disabilitata sulla base dei dati provenienti/inviati dal sistema AODB dell'aeroporto. Queste regole possono essere modificate in ogni momento a seconda delle preferenze dell'Aeroporto di Catania.

Volo Non Caricato

La schermata iniziale Senza Volo Caricato mostra solamente l'informazione che nessun volo è assegnato al Gate. In questo caso nessun annuncio può essere riprodotto. Il GateUI può essere Senza Volo Caricato quando nel sistema AODB non c'è alcun volo assegnato al Gate nell'intervallo di tempo/ora specifica..

Schermata iniziale GateUI in assenza di volo caricato

Non Configurato nel Server

La schermata iniziale quando GateUI non è configurato mostra solamente l'informazione che il Client GateUI deve essere configurato, insieme al codice identificativo univoco del Client stesso. Questo stato indica che il GateUI deve essere configurato dall'Amministratore del Sistema, dall'interfaccia Utente di amministrazione. Nessun annuncio può essere riprodotto.

Schermata Iniziale GateUI screen quando GateUI non è configurato

Non Collegato al Server

La schermata iniziale nel caso in cui viene mostrata solamente l'informazione che il GateUI non può collegarsi al Server SimpleVOX. Questo stato indica dei problemi di connettività o problemi legati al Server SimpleVOX. Nessun annuncio può essere riprodotto.

Schermata Iniziale GateUI quando la connessione al Server è indisponibile

Sezione Imbarco

La sezione Imbarco è quella che l'Utente userà maggiormente. Questa sezione consiste in quattro parti:

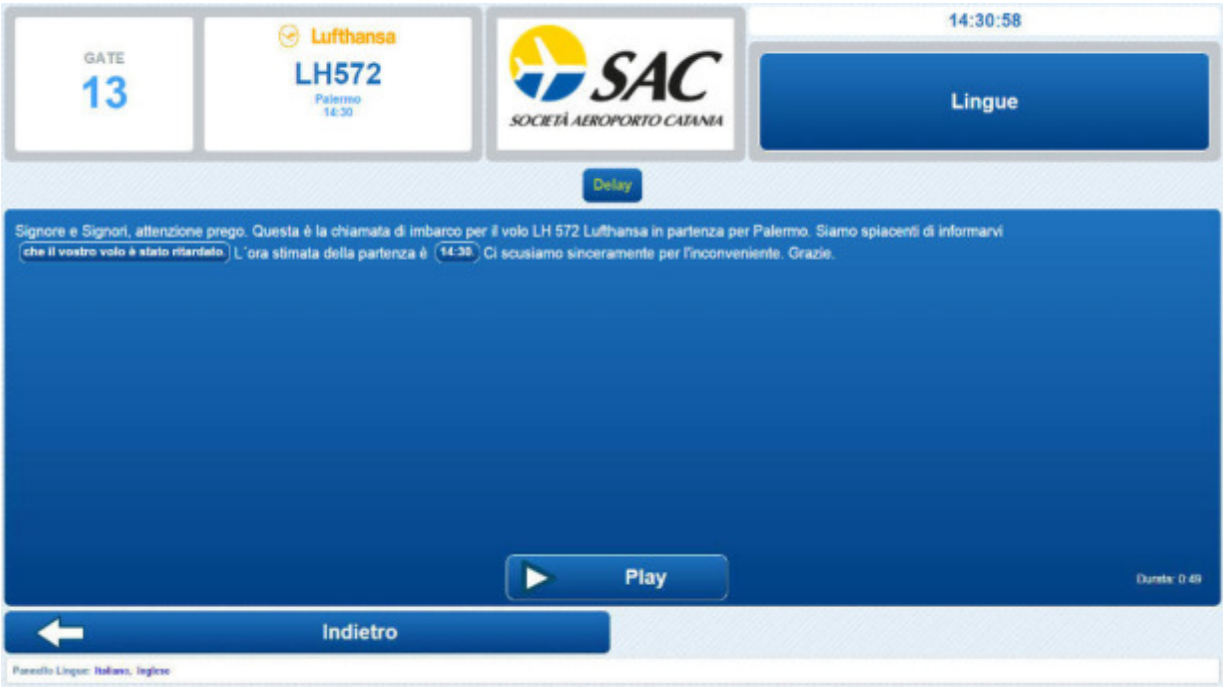
- Nella parte alta della schermata sotto la testata GateUI si trova la barra di navigazione per le differenti categorie di annunci, nella figura PRE-IMBARCO, IMBARCO, ULTIMA CHIAMATA. Ogni categoria contiene la propria lista di annunci. Nomi e numeri delle categorie verranno definite nell'ambito dei testi degli annunci.
- Sulla sinistra, si trova la lista degli annunci disponibile in ciascuna categoria selezionata, nella foto Preliminary, Priority Passengers and Children/Assistance. La lista degli annunci disponibili dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte centrale della schermata, si trova l'area con il testo dell'annuncio selezionato. Alcuni annunci hanno opzioni manuali che possono essere selezionati (vedi di seguito al Capitolo 10). Qui si trova anche il tasto Play, che avvierà la riproduzione audio degli annunci nella lingue selezionate (vedi di seguito al Capitolo 9). Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte bassa della schermata, si trova il panello di navigazione per muoversi attraverso le categorie.

Sezione Imbarco con l'annuncio selezionato

Sezione Ritardo

La Sezione Ritardo consiste in tre parti:

- Nella parte alta della schermata sotto la testata GateUI si trova la barra di navigazione per le differenti categorie di annunci, nella figura la categoria denominata Delay. Ogni categoria contiene la propria lista di annunci. Nomi e numeri delle categorie verranno definite nell'ambito dei testi degli annunci. In questa schermata non c'è una parte a sinistra, poichè questa categoria contiene pochi annunci che non richiedono una specifica sezione di navigazione a sinistra dello schermo. In caso di più annunci, sarà mostrata una sezione con la lista di annunci così come nella sezione Imbarco. Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte central centrale della schermata, si trova l'area con il testo dell'annuncio selezionato. Alcuni annunci hanno opzioni manuali che possono essere selezionati (vedi di seguito al Capitolo 10). Qui si trova anche il tasto Play, che avvierà la riproduzione audio degli annunci nella lingue selezionate (vedi di seguito al Capitolo 9). Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione
- Nella parte bassa della schermata, si trova il panello di navigazione per muoversi attraverso le categorie.

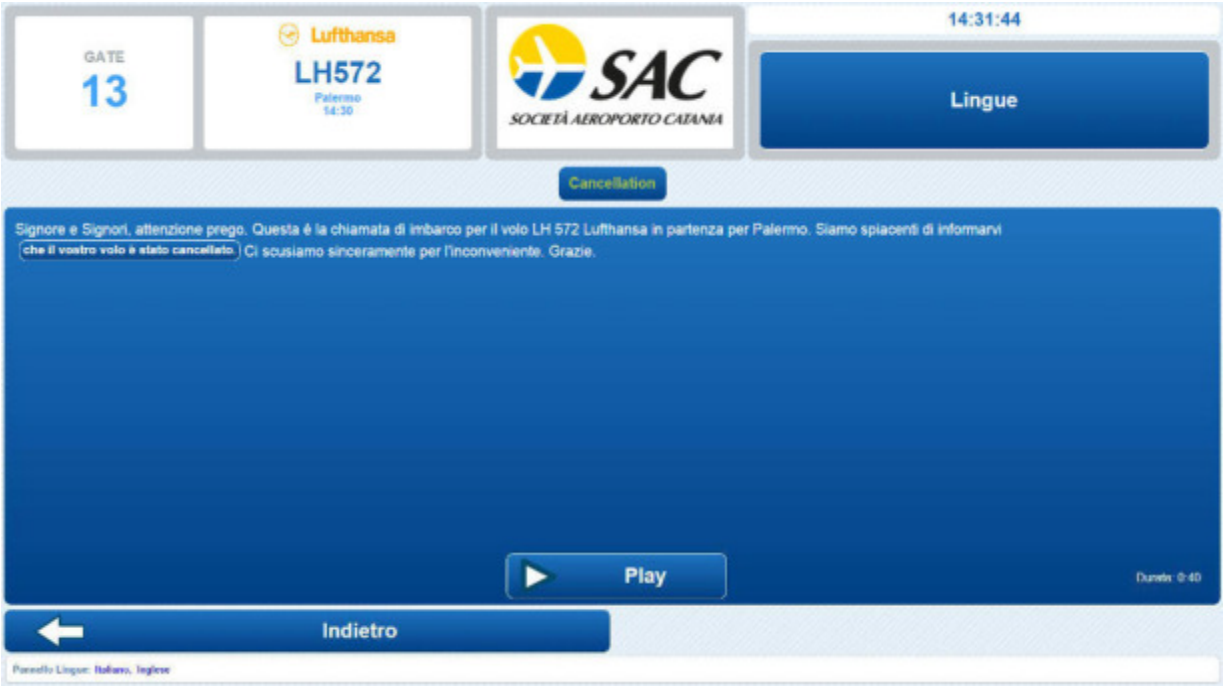


Sezione Ritardo con un annuncio

Sezione Cancellazione

La Sezione Cancellazione consiste in tre parti:

- Nella parte alta della schermata sotto la testata GateUI si trova la barra di navigazione per le differenti categorie di annunci, nella figura la categoria denominata Cancellazione. Ogni categoria contiene la propria lista di annunci. Nomi e numeri delle categorie verranno definite nell'ambito dei testi degli annunci. In questa schermata non c'è una parte a sinistra, poichè questa categoria contiene pochi annunci che non richiedono una specifica sezione di navigazione a sinistra dello schermo. In caso di più annunci, sarà mostrata una sezione con la lista di annunci così come nella sezione Imbarco. Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte central centrale della schermata, si trova l'area con il testo dell'annuncio selezionato. Alcuni annunci hanno opzioni manuali che possono essere selezionati (vedi di seguito al Capitolo 10). Qui si trova anche il tasto Play, che avvierà la riproduzione audio degli annunci nella lingue selezionate (vedi di seguito al Capitolo 9). Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte bassa della schermata, si trova il panello di navigazione per muoversi attraverso le categorie.



Sezione Cancellazione con un annuncio

Sezione Cambio Gate

La Sezione Cambio Gate consiste in tre parti:

- Nella parte alta della schermata sotto la testata GateUI si trova la barra di navigazione per le differenti categorie di annunci, nella figura la categoria denominata Cambio Gate. Ogni categoria contiene la propria lista di annunci. Nomi e numeri delle categorie verranno definite nell'ambito dei testi degli annunci. In questa schermata non c'è una parte a sinistra, poichè questa categoria contiene pochi annunci che non richiedono una specifica sezione di navigazione a sinistra dello schermo. In caso di più annunci, sarà mostrata una sezione con la lista di annunci così come nella sezione Imbarco. Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte central centrale della schermata, si trova l'area con il testo dell'annuncio selezionato. Alcuni annunci hanno opzioni manuali che possono essere selezionati (vedi di seguito al Capitolo 10). Qui si trova anche il tasto Play, che avvierà la riproduzione audio degli annunci nella lingue selezionate (vedi di seguito al Capitolo 9). Il testo dell'annuncio dipende dal Vettore e dalla propria configurazione.
- Nella parte bassa della schermata, si trova il panello di navigazione per muoversi attraverso le categorie.

Sezione Cambio Gate con un annuncio

Selezione Lingua

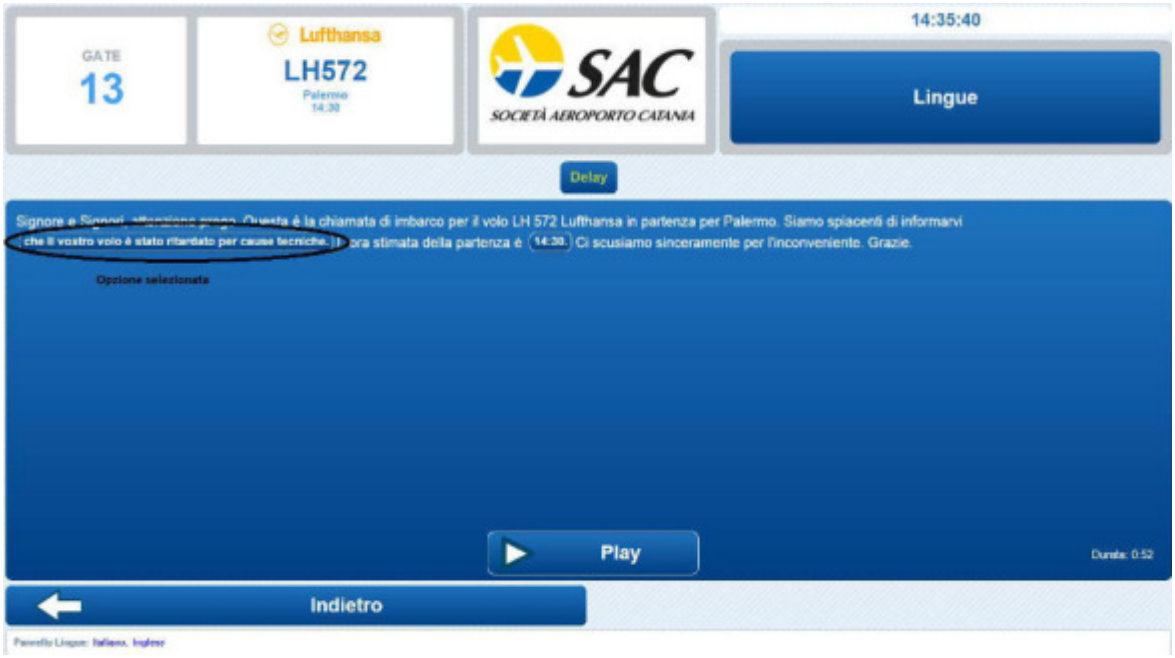
In ogni schermata dell'interfaccia GateUI, l'Utente può cliccare sul tasto Lingue che è posizionato sulla destra della testata. Nella finestra Popup che appare in sovrapposizione, l'Utente può manualmente cambiare la lingua dell'annuncio. Le regole di pre-selezione e le restrizioni di selezione/deselezione della Lingua possono essere modificate in ogni momento secondo le preferenze del Cliente.

Finestra Popup con selezione di lingue (sono mostrate solo le lingue per la fase uno)

Opzione per Selezione Manuale

Alcuni annuncio hanno delle opzioni manuali che possono essere cambiate. Quando l'Utente clicca sull'opzione manuale, una finestra popup appare in sovrapposizione con la lista delle opzioni disponibili. Quando l'Utente seleziona l'opzione, la finestra popup di chiude ed il testo aggiornato dell'annuncio viene mostrato.

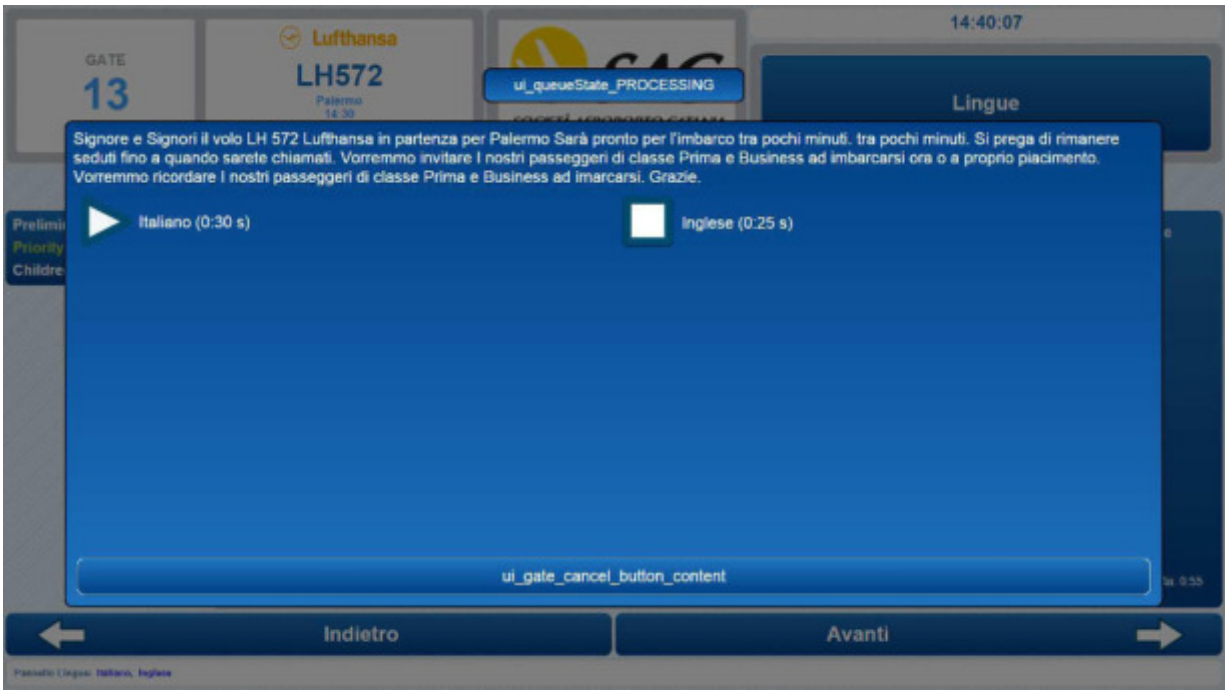
Finestra Popup con la lista delle opzioni manuali disponibili



Testo dell'annuncio aggiornato con la selezione dell'opzione "il Vostro è stato ritardato per cause tecniche" dalla finestra Popup

Finestra Play

Quando l'Utente clicca sul tasto Play, una finestra popup appare in sovrapposizione con le informazioni in tempo reale dell'annuncio che è in corso di riproduzione audio. Nella parte alta della finestra, l'Utente può vedere il testo dell'annuncio in Inglese. Sotto il testo, l'Utente può vedere la lista di Lingue nelle quali l'annuncio verrà riprodotto. Quando l'annuncio in Lingua è stato riprodotto, un segno di spunta viene mostrato vicino alla Lingua (Italiano ed Inglese nella figura sotto).
La Lingua con la freccia lampeggiante è quella in corso di riproduzione (Italiano nella figura sotto). Se l'Utente clicca sul tasto Cancel, l'annuncio nella lingua in corso di riproduzione verrà completato (non verrà interrotto nel mezzo della frase), ma la lingua successiva non verrà riprodotta. Il sistema può essere configurato per interrompere gli annunci immediatamente se questa opzione è preferita dal Cliente.



Finestra Popup con informazione in tempo reale dell'annuncio in corso di riproduzione

ALL.TO 5.1.4 Corso Guida Pontili

Thyssen Catania

IN APPROVAZIONE

ThyssenKrupp Airport Services, S.L.

CORSI D´OPERAZIONE

TIPO DI COSTRUZIONE

PASSERELLA TELESCOPICA APRON DRIVE VETRO

(AEROPORTO CATANIA)

Aeropuerto Internacional, Fontanarossa,CATANIA,SICILIA

IATA: ..... **CTA**

ICAO: ..... **LICC**

F8-690.117-00 0

ThyssenKrupp Airport Services, S.L.
Pol. Industrial Vega de Baiña
33682 MIERES
ASTURIAS - SPAIN

✆ 00 34 985 44 68 20
Fax 00 34 985 44 65 19

MANUALE D'USO

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

INDICE GENERALE

(MANUALE D'USO)

1. BREVE DESCRIZIONE TECNICA 3

2. ISTRUZIONI DI OPERAZIONE 7

3. AZIONAMENTI ED ELEMENTI DELLA PASSARELLA TELESCOPICA 24

4. PROCEDIMENTO DI OPERAZIONE DEL PONTE D'IMBARCO 35

5. PROCEDIMENTI CORRETTIVI IN OPERAZIONE DELLA PASSERELLA TELESCOPICA: ALLARMI, AVARIE ED ERRORI. 43

6. ISTRUZIONI SPECIALI DI EMERGENZA 45

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

CAPITOLO 1

1. BREVE DESCRIZIONE TECNICA

INDICE

1.1 GENERALITÀ 4

1.2 POSSIBILITÀ DI MOVIMENTO DEL PONTE D'IMBARCO 6

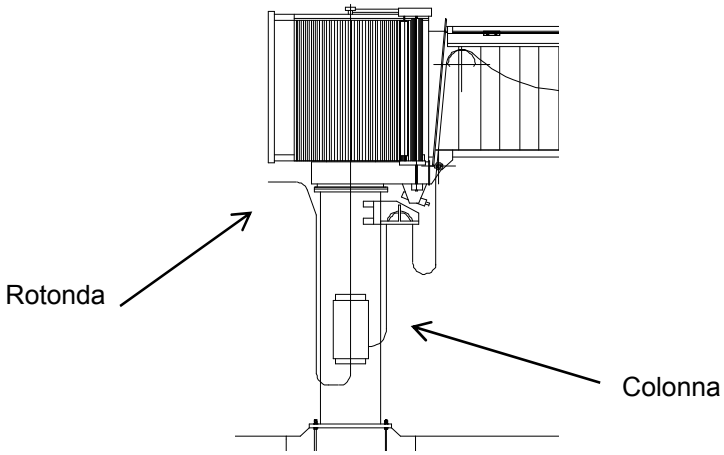
THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

1.1 Generalità

La passerella telescopica di ThyssenKrupp Airport Systems è composta principalmente dai seguenti elementi:

- rotonda con colonna,
- cabina girevole,
- tunnel (che può estendersi o ritrarsi),
- sistemi di sollevamento e movimento,
- scala di servizio.

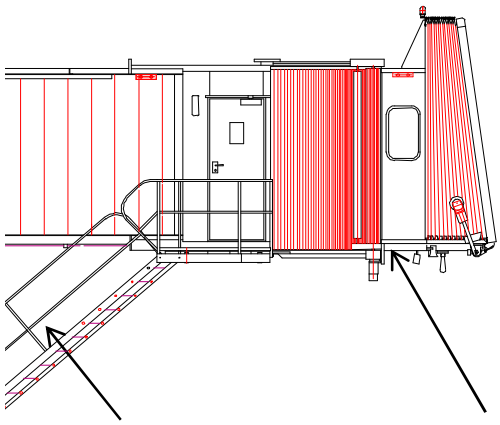
La **rotonda** forma l'articolazione orizzontale e verticale che unisce la passerella telescopica al terminal (o tunnel fisso, secondo il caso). È ancorata saldamente alla piattaforma mediante la **colonna della rotonda** e assorbe i carichi orizzontali e verticali. I tunnel possono girare attorno ad essa fino ad un massimo di 87.5º, a destra e a sinistra. Questa misura si regola in ogni aeroporto secondo le condizioni di operazione esistenti.



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

Alla fine del tunnel esterno vi è la **cabina girevole,** che è l'elemento del ponte d'imbarco che si collega all'aereo su cui sta operando la stessa.

La **scala di servizio mobile** si unisce al tunnel esterno mediante un pianerottolo, e permette al personale l'accesso dalla superficie di stazionamento fino alla passerella.

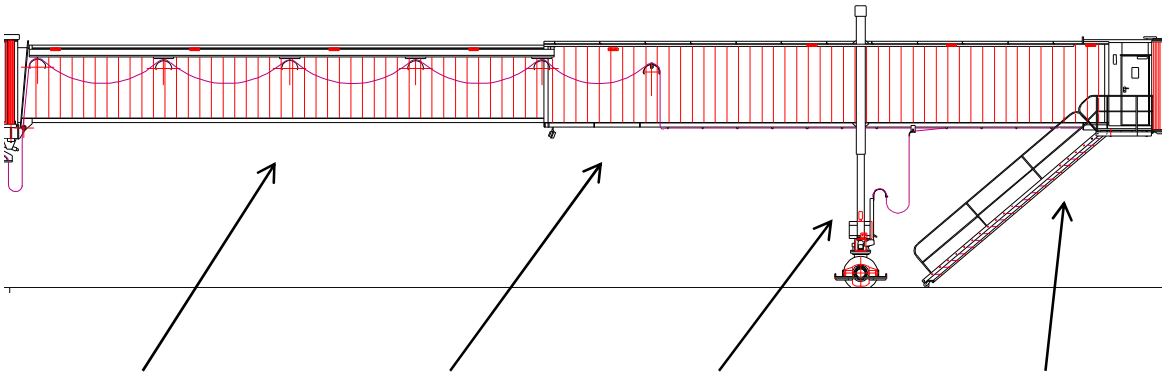


Scala di servizio Cabina Girevole

I **tunnel telescopici con capacità di estendersi o ritrarsi,** uniscono la rotonda e la cabina. La sezione del tunnel del lato della rotonda si denomina tunnel interno e la sezione del tunnel del lato della cabina si denomina tunnel esterno.

Le passerelle possono essere costituite da due o tre tunnel telescopici la cui sezione aumenta, poiché il tunnel più largo è quello più vicino all'aereo.

I sistemi **di sollevamento e di trazione** sono situati, al centro, sotto il tunnel esterno. Grazie al sistema combinato di sollevamento e di trazione, l'estremità del ponte d'imbarco che guarda verso l'aereo si posiziona verticalmente e può avanzare, retrocedere, salire e scendere liberamente sulla superficie di stazionamento. Per i movimenti di sollevamento e abbassamento del ponte d'imbarco si utilizza un'unità idraulica, mentre per gli altri movimenti si utilizza un sistema di trazione elettromeccanico.



Tunnel A Tunnel B Sistema Sollevamento - Spostamento Scala Servizio

Nel quadro di comando centrale sono disposte apparecchiature (commutatori, pulsanti), con cui si danno gli ordini di movimento alla passerella telescopica ThyssenKrupp Airport Systems. È stato installato il quadro di comando sul lato sinistro della cabina, in modo da fornire ampia visibilità sulla superficie di stazionamento.

Si allega una descrizione dettagliata del pannello di controllo nel Capitolo 4 di questo manuale.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

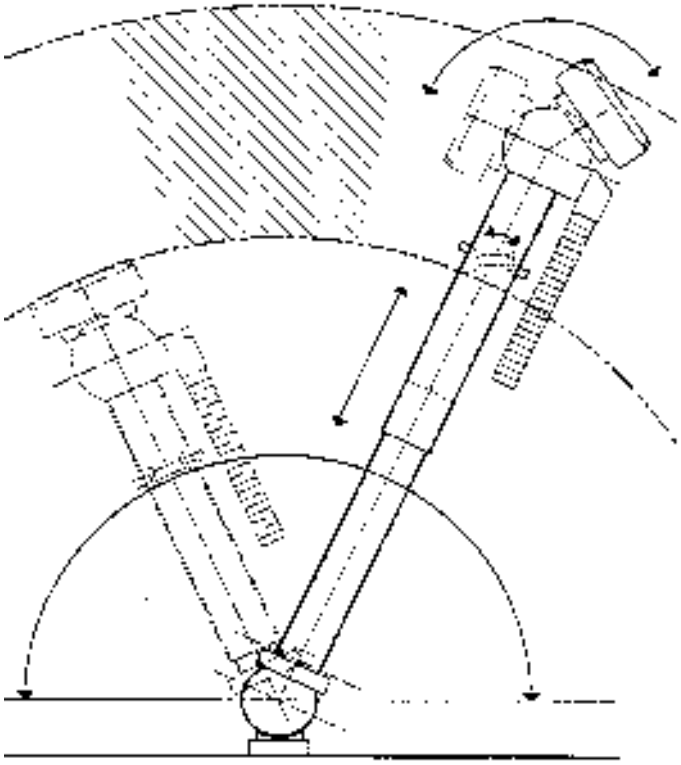
1.2 Possibilità di movimento del ponte d'imbarco

Le passerelle telescopiche di ThyssenKrupp Airport Systems possono muoversi praticamente in tutte le direzioni nell'area di azione necessaria, mediante il sistema di sollevamento e di trazione. È possibile combinare i movimenti di giro e di spostamento; per questa ragione, la passerella può avvicinarsi all'aereo direttamente dalla sua posizione di attesa, prendendo il percorso più corto.

Il giro del sistema di spostamento si realizza mediante l'azionamento indipendente di ogni ruota in senso opposto.

Il movimento di sollevamento si può realizzare nello stesso momento in cui si opera con la passerella. Nello schermo del quadro di controllo si può controllare l'altezza del ponte d'imbarco in qualsiasi momento.

ATTENZIONE
I movimenti di giro attorno alla rotonda si devono realizzare con attenzione. Vi è pericolo di collisione con le passerelle adiacenti quando sono estese parzialmente o totalmente. Per evitare tale possibilità, le regolazioni necessarie si devono effettuare durante le operazioni, in modo da evitare movimenti che interferiscano fra la passerella e altri elementi adiacenti (altre passerelle, veicoli, etc.).



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

CAPITOLO 2

2. ISTRUZIONI DI OPERAZIONE

INDICE

2.1 DISPOSIZIONE DEL POSTO DI OPERAZIONE (QUADRO DI CONTROLLO)..... 8

2.2 DESCRIZIONE DEL PANNELLO DI CONTROLLO E SUOI ELEMENTI..... 9

2.3 DISPLAY. 3

2.4- STATI O MODALITÀ DI FUNZIONAMENTO DELLA PASSERELLA TELESCOPICA 14

2.4.1.- MODALITÀ SPENTO 14
2.4.2.- MODALITÀ "ECONOMICO" O RISPARMIO DI ENERGIA 15
2.4.3.- MODALITÀ MANUALE O POINT AND GO 15
2.4.3.1-PRE-POSIZIONAMENTO VERTICALE 17
2.4.3.2- PULSANTE MANUALE 19
2.4.3.3-PULSANTE MODALITÀ SERVIZIO 19
2.4.3.4-MOVIMENTI AUSILIARI 10
2.4.3.5-PULSANTE OFF 21
2.4.4.- MODALITÀ SERVIZIO 22

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.1 Disposizione del posto di operazione (Quadro di controllo)

Il posto di operazione è situato sul lato sinistro della cabina. Il quadro di comando è disposto su una consolle. Le apparecchiature di controllo, situate sulla targa del quadro di comando, controllano tutti i movimenti del ponte d'imbarco.

L'operaio dispone della visibilità sufficiente sulla superficie di stazionamento attraverso la finestra della cabina, il monitor della telecamera e i retrovisori.

La targa di identificazione del fabbricante è montata sul pannello laterale della cabina. Questa include i dati principali di ogni passerella.

ATTENZIONE

- **Durante le manovre di avvicinamento e di ritiro del ponte d'imbarco è proibita la permanenza di persone nella passerella, ad eccezione dell'operaio.**
- **Durante il movimento del ponte d'imbarco è proibita generalmente la permanenza di persone sulla scala di servizio.**

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.2 Descrizione del pannello di controllo e suoi elementi.

Il pannello di controllo è composto dai seguenti elementi:

PANNELLO DI CONTROLLO

DISPOSITIVI DI COMANDO

01	Spia **STATO**
02	Spia **ALLARME**
03	Comando di controllo **AVANTI** ↑, **INDIETRO** ↓,**SINISTRA** ←, **DESTRA** → (con pulsante del joystick)
04	**DISPLAY**
05	Comando di controllo **CABINA** →, **CABINA** ←, **CABINA** ↑, **CABINA** ↓
06	Pulsante **PRIORITÀ DI RITORNO**
07	Pulsante a fungo di **EMERGENZA**
08	Interruttore a chiave **BYPASS SICUREZZA "O - I"**
09	**MONITOR - VIDEO**
10	Interruttore a chiave **OFF – ON – AUTOLIVELLAMENTO**
11	Pulsante **TERGICRISTALLO**

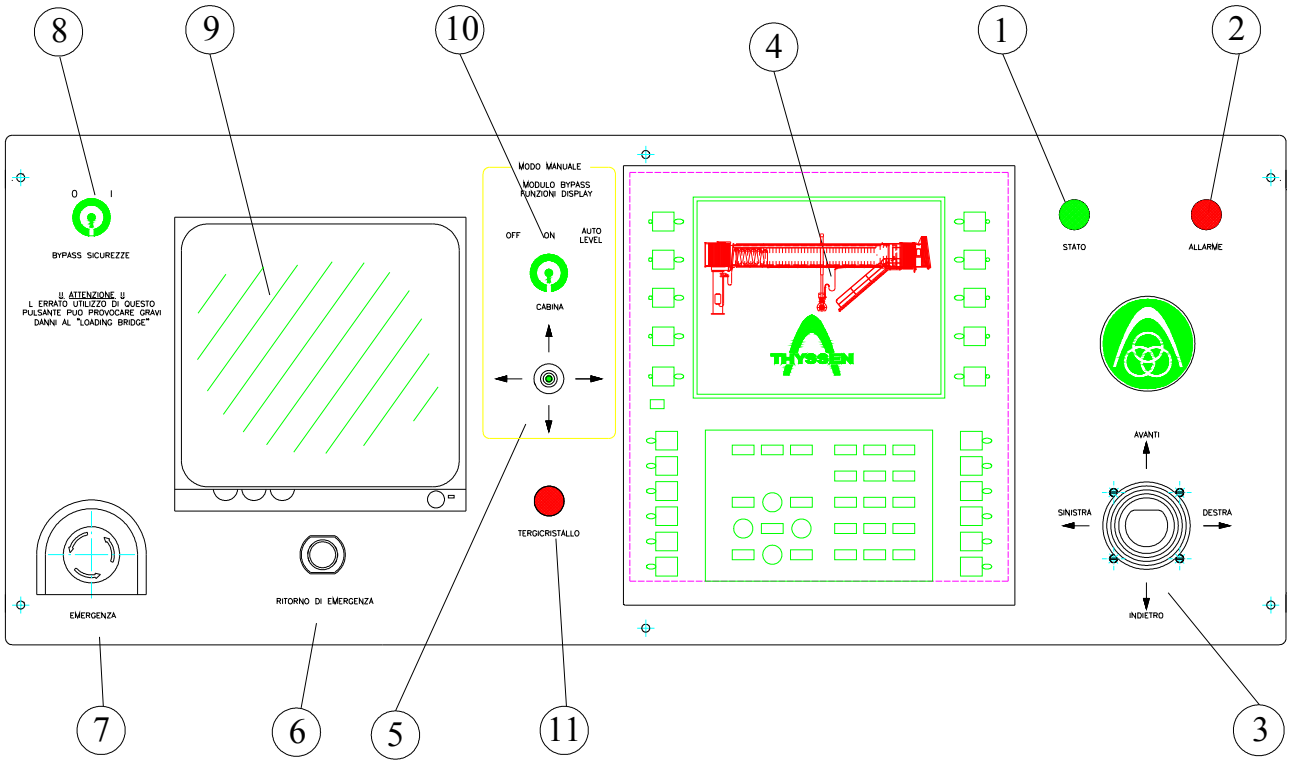
PULSANTI DISPLAY

CABINA ↑
CABINA ↓
CABINA ←
CABINA →

CAPPOTTA ←
CAPPOTTA →

FARI
LUCI

SUOLO ↑↓
SUOLO ↓



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.

	Descrizione
01	**STATO** La spia **"STATO"** ha tre modalità di funzionamento. **Spento:** indica che la passerella è spenta o senza tensione. **Lampeggiamento:** indica che il ponte è attivato e l'operatore può realizzare tutti i movimenti. **Illuminazione fissa:** indica che la passerella è in servizio o in autolivellamento.
02	**ALLARME** La spia **"ALLARME"** segnala un guasto, o una manovra scorretta, nella passerella. Quando c'è un allarme viene indicato con un lampeggiamento di questa spia. **NOTA : I guasti che causano il lampeggiamento della spia si possono visualizzare nel Display.**
03	**JOYSTICK SPOSTAMENTO** Con il **comando di controllo, o Joystick,** si controlla il movimento del sistema di spostamento del ponte (sistema telescopico e giro attorno alla rotonda). Nella modalità "manuale", e per muoversi in linea retta, il comando di controllo si deve muovere con attenzione verso la direzione desiderata "**AVANTI ↑ "** o "**INDIETRO ↓ ",** poiché si può regolare la velocità da zero alla velocità massima o viceversa, in modo progressivo. Per girare il sistema di spostamento si deve muovere il joystick verso la direzione desiderata "**DESTRA → "** o "**SINISTRA ← "**. Nella modalità "Point and Go" il ponte si muoverà nella direzione in cui punta il joystick.
04	**DISPLAY** Il **DISPLAY** serve per l'introduzione del codice d'accesso (codice di utente o di manutenzione), per visualizzare il posizionamento del ponte d'imbarco, per gli avvisi (informazione di allarmi e stati del ponte d'imbarco) e per l'attivazione di altri dispositivi: Azionamenti del ponte: Illuminazione interna, Fari esterni, ...
05	**JOYSTICK CABINA** Questo comando è operativo solo quando la chiavetta di funzionamento in MODALITÀ MANUALE si trova nella posizione "ON". Questa modalità costituisce di per sé un sistema di emergenza, e **deve essere attivata solamente nel caso di cattivo funzionamento o guasto del display.** Con questo comando di controllo si controllano le manovre di movimento della cabina (giro a sinistra e a destra e sollevamento e abbassamento del ponte). Il comando di controllo si deve muovere con cura verso la direzione desiderata "**CABINA →**", " **CABINA ←**", "**CABINA ↓**" o "**CABINA ↑**".

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

	Descrizione
06	**PRIORITÀ DI RITORNO** Il pulsante di sicurezza "**PRIORITÀ DI RITORNO**" permette di ritirare il ponte quando questo è collegato all'aereo nella modalità "IN SERVIZIO" e **senza aver introdotto previamente la password.** Azionando il pulsante "**PRIORITÀ DI RITORNO**" e muovendo contemporaneamente il comando di controllo (pos. 3) verso "**INDIETRO ↓** ", si può ritirare il ponte dall'aereo in situazioni di pericolo quando questo è collegato all'aereo e nella modalità "IN SERVIZIO". **NOTA** • **Il ponte, in questa situazione di emergenza, si sposterà a velocità lenta. Si prega la massima attenzione.**
07	**EMERGENZA** Con il pulsante di **"EMERGENZA"** si interrompe e si impedisce il movimento del ponte d'imbarco in situazione di pericolo. **NOTA** • **Non si sconnettono i circuiti per l'illuminazione e gli attacchi.** • **Se si pigia il pulsante a fungo di emergenza quando il ponte è in servizio, (AUTOLIVELLAMENTO), suoneranno le sirene e si accenderanno le luci in segno di pericolo**
08	**BYPASS SICUREZZA** L'azionamento di questo interruttore permette il movimento del ponte a velocità lenta, da parte dell'operatore, anche quando questo sia fuori dei limiti di operazione e con l'arresto di finecorsa di sicurezza attivato. Cioè, q2uando questo interruttore è attivato, l'operatore ha piena libertà di movimento. Ciò suppone che: • **QUALSIASI MANOVRA ERRATA PRODOTTA DALL'OPERATORE DOVUTA ALL'USO DI QUESTO INTERRUTTORE PUÒ PRODURRE SERI DANNI AL PONTE O AGLI ELEMENTI LIMITROFI.**
09	**MONITOR VIDEO** L'operaio osserva nel **monitor** il sistema di sollevamento, di spostamento e la zona di operazione del ponte d'imbarco. La telecamera e il monitor si azionano nella modalità "ATTIVATO" e si disattivano nelle altre modalità del ponte, per garantire la durata del monitor.
10	**ON – OFF – AUTOLIVELLAMENTO** La chiavetta "**ON – OFF – AUTOLIVELLAMENTO**" permette l'attivazione in modo manuale e l'azionamento della funzione di servizio del ponte d'imbarco. Questa modalità costituisce di per sé un sistema d'emergenza**.** Il suo azionamento permette l'utilizzo del joystick di cabina per realizzare i movimenti di giro e di sollevamento della cabina. **ATTENZIONE** **Si deve azionare solo in caso di cattivo funzionamento o guasto del display!**

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

	Descrizione
DISPLAY	**CABINA** Il meccanismo idraulico di sollevamento del ponte si aziona con il tasto del display "**CABINA ↑**" (SOLLEVARE CABINA) e "**CABINA ↓**" (ABBASSARE CABINA). Si deve mantenere pigiato il pulsante corrispondente per sollevare o abbassare la cabina.
DISPLAY	**CABINA** Il movimento di giro della cabina si controlla per mezzo dei tasti del display "**CABINA →**" (cabina verso destra) e "**CABINA ←**" (cabina verso sinistra). Si deve mantenere pigiato il pulsante corrispondente per girare la cabina verso destra o verso sinistra. **NOTA** • **L'area di giro verso sinistra è approssimativamente di 90° e, verso destra approssimativamente di 40°.** • **Nel caso in cui la scala di servizio si trovi sul lato sinistro del ponte d'imbarco, l'area di giro verso sinistra è di 40º e verso destra di 90º.**
DISPLAY	**CAPPOTTA** Con i pulsanti **"CAPPOTTA →"** e **"←"** si controlla l'estensione e il ritiro della cappotta. Per l'estensione e il ritiro si deve mantenere premuto il pulsante corrispondente. L'estensione o il ritiro della cappotta si fermeranno automaticamente al rilascio del pulsante corrispondente nel display, o al raggiungimento di uno degli arresti di finecorsa.
DISPLAY	**FARI** Pigiando sul pulsante del display **"FARI "** si azionano i fari per illuminare le aree del sistema di trazione e la zona di fronte alla cabina.
DISPLAY	**SUOLO** I movimenti di sollevamento e abbassamento si controllano mediante i pulsanti del display "**SUOLO ↑**" (SOLLEVARE SUOLO) **E** "**SUOLO ↓**" (ABBASSARE SUOLO). Si deve mantenere pigiato il pulsante corrispondente per realizzare i movimenti di sollevamento o di abbassamento. Il motore di sollevamento del suolo si arresterà automaticamente quando arriva ad uno degli arresti di finecorsa.
DISPLAY	**LUCI** Pigiando il pulsante del display **"LUCI "** si attivano i fluorescenti che illuminano i tunnel della Passerella.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.3 Display.

2.3.1 Descrizione degli strumenti

Il display serve per il dialogo fra l'operaio del ponte d'imbarco e il controllo della passerella. Allo stesso tempo è il mezzo per visualizzare gli avvisi riguardanti lo stato attuale del ponte d'imbarco.

L'informazione che viene visualizzata si divide in tre categorie:

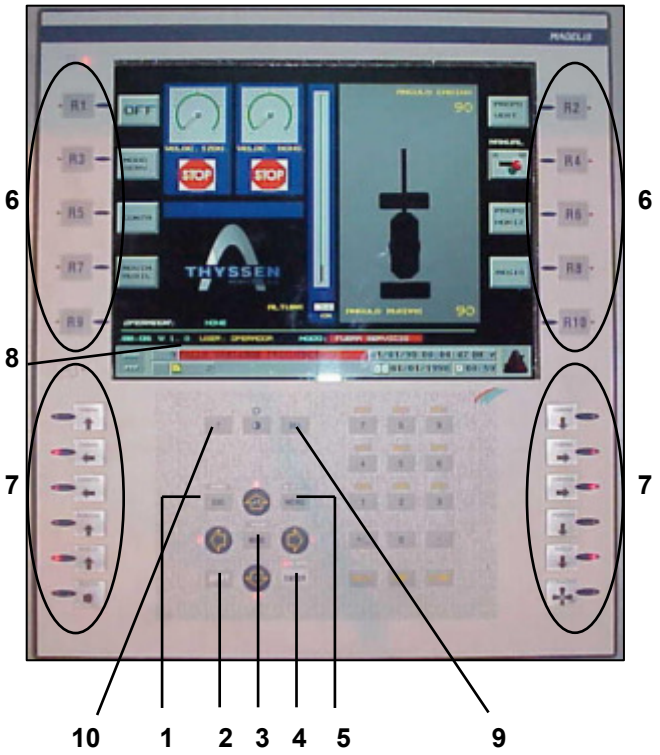
1. Avvisi sullo stato:
Informazioni sulle modalità del ponte d'imbarco

2. Istruzioni per l'operaio:
Informazioni sui possibili limiti di funzionamento o errori dell'operaio

3. Avvisi di guasti:
Informazioni sulle cause di possibili guasti

Si attribuiscono diverse priorità a queste tre categorie. Per questo, le istruzioni per l'operaio hanno la priorità rispetto alle indicazioni sullo stato e, gli avvisi di guasto hanno la priorità rispetto alle istruzioni per l'operaio. Si visualizza sempre l'avviso con un maggior grado di priorità.

Se appaiono simultaneamente varie istruzioni per l'operaio, si visualizzano in modo consecutivo.



1.- Pulsante escape "ESC"
2.- Pulsante maiuscole "SHIFT"
3.- Pulsante modo "MOD"
4.- Pulsante "ENTER"
5.- Pulsante "MENU"
6.- Gruppo di pulsanti configurabili per ogni schermo
7.- Gruppo di pulsanti fissi assegnati a diversi azionamenti del ponte d'imbarco
8.- Area di visualizzazione dei messaggi di allarme
9.- Pulsante "?" di visualizzazione di schermi di Aiuto
10.- DEL pulsante per cancellare

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4- Stati o modalità di funzionamento della Passerella Telescopica

Il programma del meccanismo considera che il ponte d'imbarco può stare all'interno di una serie di modalità di funzionamento.

Secondo la modalità in cui si trovi il ponte, sarà permesso all'operaio di realizzare una serie di operazioni determinate ed esclusive per detta modalità.

Queste modalità sono le seguenti:

Modalità	SPENTO
Modalità	ECONOMICO
Modalità	MANUALE o POINT AND GO
Modalità	SERVIZIO

2.4.1.- Modalità Spento

Questa è la modalità per difetto che presenta il ponte d'imbarco una volta che è stato azionato. Il display ci mostrerà lo schermo della figura 1, in cui si richiede l'introduzione di una password di operazione.

In questa modalità sono disattivati tutti gli azionamenti del ponte d'imbarco, pertanto questo non si potrà muovere per nessun motivo.

In questa modalità, la passerella si trova con tensione, quindi gli attacchi e l'illuminazione del ponte sono operativi. (Possiamo attivare l'illuminazione con i pulsanti del tunnel e della scala di servizio).

Per introdurre la password pigiare una delle frecce del cursore che sono nel display, per abilitare l'introduzione di testo nel riquadro in bianco. Poi, digitare il codice a quattro cifre e alla fine pigiare il pulsante "ENTER".

Trascorsi 30 minuti in MODALITÀ SPENTO, senza aver azionato alcun pulsante di illuminazione, la Passerella passerà automaticamente alla MODALITÀ ECONOMICO, o risparmio di energia.

NOTA: Se per 30 minuti non si aziona alcun pulsante del display, automaticamente lo schermo diventerà completamente nero, a causa dell'azione del salvaschermo. Azionando qualsiasi pulsante si ristabilirà di nuovo lo schermo nel display.

FIGURA 1

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.2.- Modalità "Economico" o risparmio di energia

Questa modalità si attiva quando il ponte d'imbarco si trova in MODALITÀ SPENTO e per 30 minuti non si aziona alcun pulsante di illuminazione.

In questo modo si disattivano automaticamente tutti i servizi del ponte d'imbarco che stanno consumando energia inutilmente.

Questi azionamenti sono i seguenti:

- Illuminazione interna.
- Fari esterni.
- Illuminazione scala di servizio.

Quando ci si trova in questa modalità e si aziona qualsiasi pulsante d'illuminazione, automaticamente la Passerella Telescopica passa alla MODALITÀ SPENTO.

2.4.3.- Modalità Manuale o Point and Go

Si accede a questa modalità introducendo il codice di utente, dalla MODALITÀ SPENTO o girando la chiave di funzionamento in modalità emergenza alla posizione ON, nel cui caso non si avrà accesso al display.

Lo schermo che abbiamo nel display quando il ponte d'imbarco si trova nella modalità Manuale o Point and Go, è quello della **Figura 10**.

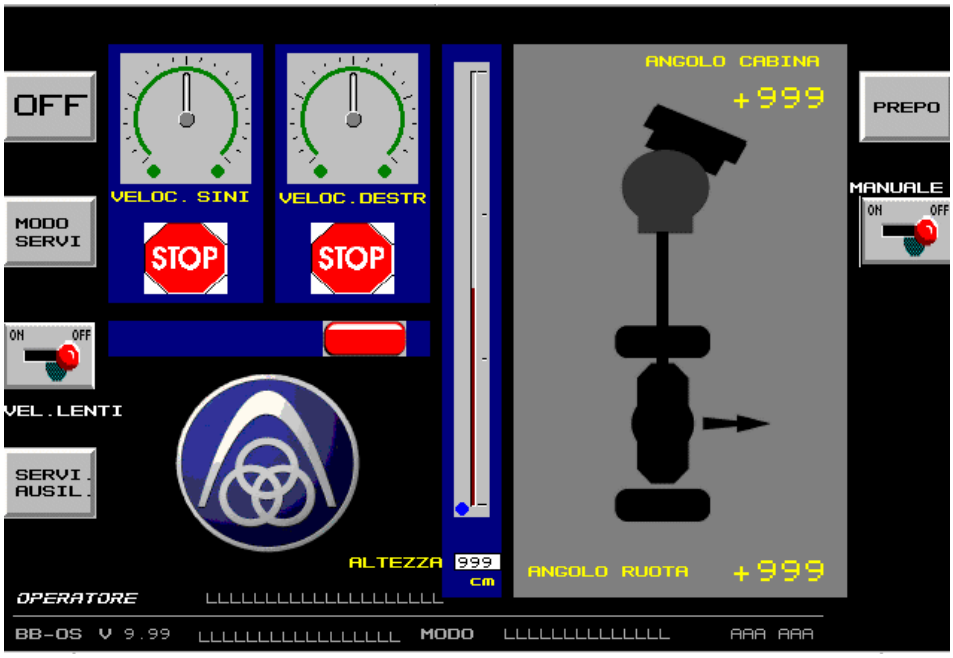
In questa modalità l'operaio può agire su qualsiasi azionamento del ponte d'imbarco: spostare il ponte o alzarlo, girare la cabina, estendere o ritirare la cappotta, muovere il suolo reclinabile, etc.

In questo schermo abbiamo le seguenti informazioni sulla posizione del ponte d'imbarco:

- Nella parte destra dello schermo si può vedere uno schema del posizionamento del sistema di spostamento e della cabina. Si indica in ogni momento la posizione in gradi del giro di questi sistemi.
- Nella parte centrale dello schermo abbiamo uno schema a forma di barra, che indica in centimetri l'altezza in cui si trova la cabina.
- Nella parte superiore dello schermo, abbiamo due indicatori analogici che indicano la velocità di ciascuno dei motori di spostamento, e il senso di giro di detti motori. Questi motori potranno lavorare a tre diverse velocità, secondo il segnale di riferimento che ricevono dai variatori di velocità. Il senso di giro dei motori si indica con le frecce situate sotto gli indicatori analogici. Quando questi sono fermi, si mostrerà il segnale STOP invece delle frecce che indicano il movimento in avanti o indietro.
- Quando il ponte d'imbarco si muove a velocità lenta, si accenderà una spia rossa, e una scritta lampeggiante indicherà questo movimento di velocità lenta.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

FIGURA 10



In questo schermo del display, oltre alle informazioni date in schema, disponiamo di vari pulsanti che ci permettono di passare ad altre modalità di funzionamento o di abilitare altri dispositivi del ponte d'imbarco.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.3.1-PRE-POSIZIONAMENTO VERTICALE

Pigiando il pulsante del display “PRE-POSIZIONAMENTO“, accediamo allo schermo della Figura 11.

In questo schermo l’operatore potrà selezionare il modello di aereo che attraccherà nel ponte d’imbarco affinché la Passerella Telescopica si collochi automaticamente con la cabina all’altezza di servizio richiesta, secondo l’aeromobile selezionato.

Caratteristiche generali dello schermo:

Uno schema a forma di barra, a destra dello schermo, indicherà l’altezza che è stata selezionata per realizzare il pre-posizionamento, sia selezionando uno degli aerei della lista, sia introducendolo manualmente.

Uno schema a forma di barra, a sinistra dello schermo, indica in ogni momento l’altezza reale della cabina del ponte d’imbarco.

Una spia luminosa rossa con la scritta “SENZA LIVELLO“, diventerà automaticamente verde e apparirà la scritta “LIVELLANDO“, quando si dà al ponte d’imbarco l’ordine di livellare.

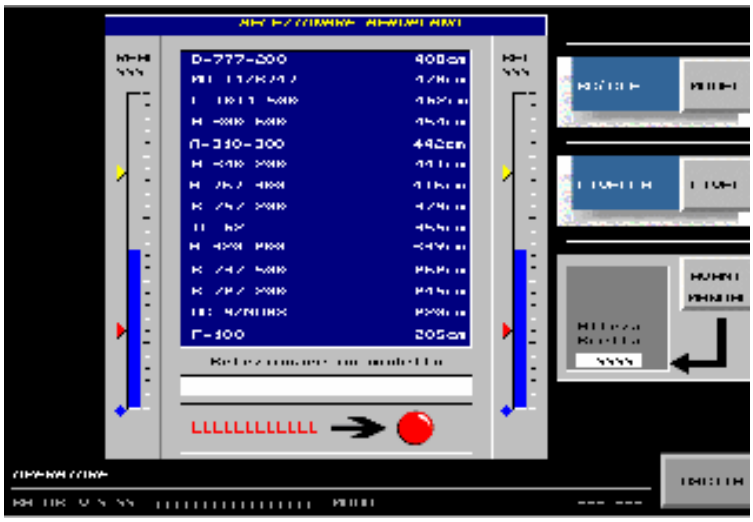


FIGURA 11

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

Procedimento per posizionare la Passerella all'altezza richiesta secondo l'aereo:

- Pigiare il pulsante del display "TIPO". Automaticamente il cursore andrà sulla lista dei possibili aerei da selezionare.
- Pigiare i pulsanti del cursore per situarsi sull'aereo desiderato.
- Pigiare il pulsante del display "ENTER" per confermare la selezione. L'altezza indicata nel grafico di altezza selezionata coinciderà con quella dell'aereo selezionato.
- Pigiare il pulsante del display LIVELLARE ADESSO. In quel momento il ponte d'imbarco si muoverà verso l'alto o verso il basso, secondo l'altezza reale in cui si trova il ponte d'imbarco e secondo l'altezza selezionata.

Procedimento per posizionare la Passerella ad un'altezza non mostrata nella lista:

- Pigiare il pulsante del display "ENTRATA MANUALE". Automaticamente il cursore andrà sulla lista dei possibili aerei da selezionare.
- Il cursore si disporrà sul campo di altezza scelta dove, mediante i pulsanti numerici del display, si selezionerà l'altezza desiderata.
- Poi, pigiare il pulsante del display ENTER.
- L'altezza rimarrà fissata e si potrà procedere a realizzare il pre-posizionamento pigiando il pulsante LIVELLARE ADESSO, come nel caso anteriore.
- Una volta raggiunta l'altezza desiderata, pigiare il pulsante "EXIT", per passare allo schermo anteriore.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.3.2- PULSANTE MANUALE

Quando si introduce la password di utente in modalità SPENTO, il ponte d'imbarco entra automaticamente nella modalità POINT AND GO. Il pulsante MANUALE del display si trova nella posizione OFF.

Pigiando il pulsante del display "MANUALE", questo si metterà nella posizione ON. Da questo momento il ponte d'imbarco si controllerà in modalità MANUALE e non in modalità POINT AND GO. Si può passare da un modalità all'altra pigiando il pulsante.

Sia nella modalità MANUALE, sia nella modalità POINT AND GO, tutti gli azionamenti del ponte d'imbarco possono essere abilitati dall'utente: giro cabina, movimenti di spostamento, sollevamento del ponte, ...

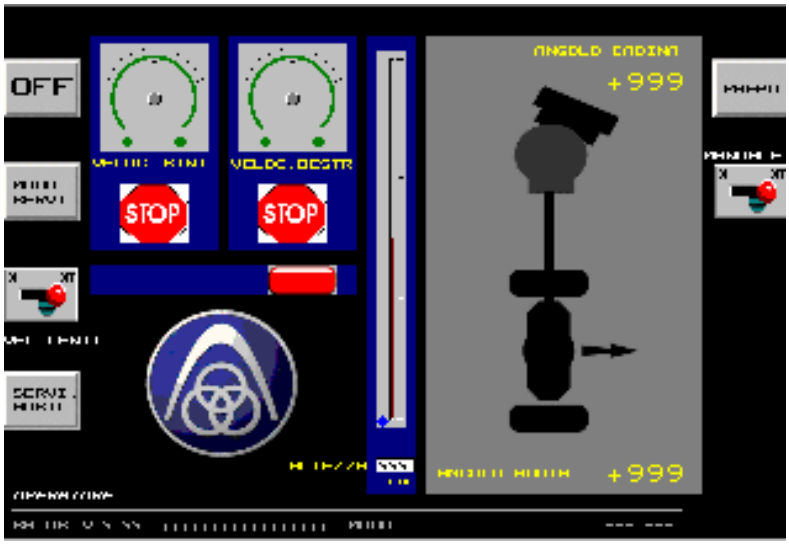
La differenza tra le due modalità di funzionamento è la seguente:

- In modalità MANUALE il sistema di spostamento del ponte d'imbarco si muoverà esclusivamente nella posizione indicata dal joystick (avanti, indietro, sinistra o destra). Per andare in un determinato punto, dovremo girare prima le ruote nel senso corretto, per poi muoverci in avanti o indietro fino a raggiungere il punto. Il ponte d'imbarco realizza solo un movimento, giro o spostamento, secondo il posizionamento del joystick.

- Dopo aver selezionato la modalità POINT AND GO, il ponte d'imbarco si muoverà verso la posizione in cui si orienta il joystick, indipendentemente dalla posizione della cabina. Il sistema di spostamento gira fino a posizionarsi nella direzione del joystick, e poi si sposta in quella stessa direzione. Si possono realizzare entrambi i movimenti, giro e spostamento, simultaneamente.

2.4.3.3-PULSANTE MODALITÀ SERVIZIO

Pigiando il pulsante del display "MODALITÀ SERVIZIO", si passa alla modalità IN SERVIZIO o AUTOLIVELLAMENTO, che sarà spiegata più avanti.



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.3.4-MOVIMENTI AUSILIARI

Pigiando il pulsante del display “MOVIMENTI AUSILIARI“, si accede allo schermo della **Figura 13**, da cui l’operatore potrà controllare i seguenti dispositivi:

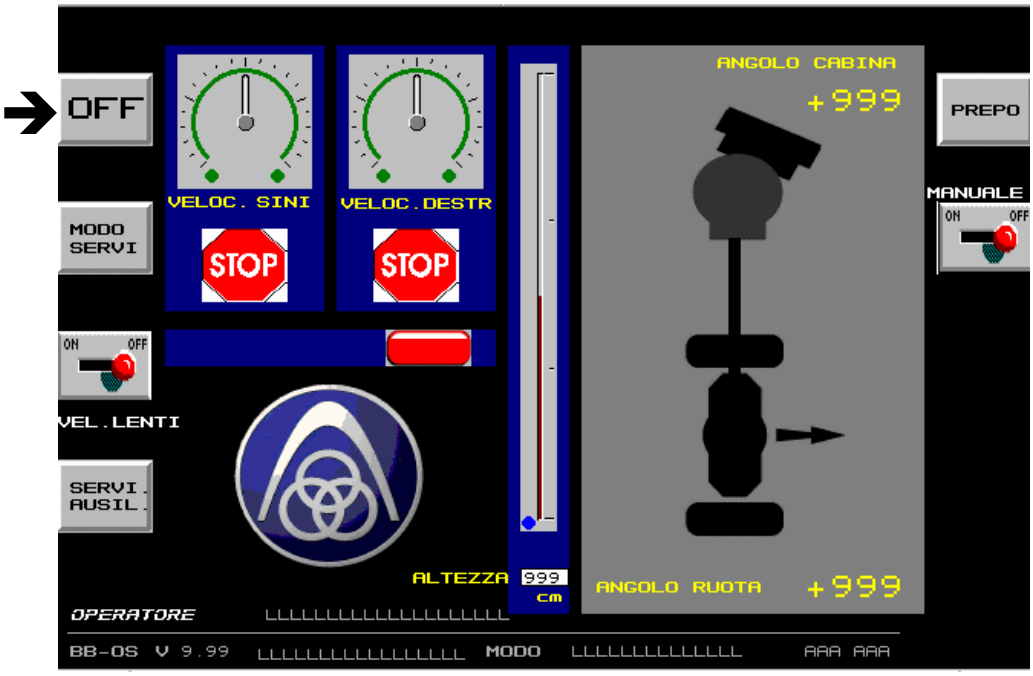
- LUCE INTERNA: pigiando questo pulsante, l’illuminazione interna del ponte d’imbarco si attiverà nel caso in cui sia spenta, o si disattiverà nel caso in cui sia accesa. Questo pulsante funziona come un ulteriore commutatore di illuminazione.
- LUCE SCALA: pigiando questo pulsante l’illuminazione della scala di servizio si attiverà o si disattiverà. Quando è attivato, il pulsante è verde e nella posizione ON, e quando è disattivato il pulsante è rosso e nella posizione OFF. Quando la luce della scala di servizio si attiva da questo schermo rimane fissa, e non si disattiva fino a quando non si pigi di nuovo il pulsante o il commutatore della porta dell’armadio principale.
- TEST DI LUCI: Se manteniamo pigiato il pulsante del display, il pulsante sarà verde e nella posizione ON. In questo momento si attiverà la sirena di movimento, la sirena di autolivellamento, il cicalino della consolle, la spia di stato e la spia di allarme. Se rilasciamo il pulsante, questo diventerà rosso e nella posizione OFF, e si disattivano tutti i sistemi sopra citati. Questo è, pertanto, un sistema di controllo, per verificare il corretto funzionamento delle sirene e le spie della consolle. Per tornare allo schermo anteriore pigiare il pulsante ESC del display.

FIGURA 13

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.3.5-PULSANTE OFF

Pigiando questo pulsante dello schermo di funzionamento in modalità MANUALE o POINT AND GO, passiamo alla modalità SPENTO descritta anteriormente.



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

2.4.4.- Modalità Servizio

Si accede a questa modalità, dalla MODALITÀ MANUALE o POINT AND GO, o girando la chiave di funzionamento in modalità emergenza alla posizione di AUTO LEVEL, in questo caso non si avrà accesso al display.

Lo schermo che abbiamo nel display quando il ponte d'imbarco si trova nella modalità IN SERVIZIO, è quello della **Figura 14**.

In questa modalità, tutti gli azionamenti del ponte d'imbarco sono bloccati per l'operaio. Gli azionamenti di giro di cabina, movimento del sistema telescopico, suolo mobile e cappotta sono bloccati. Solamente il sistema di autolivellamento può svolgere un movimento di "sollevamento cabina"o "abbassamento cabina".

Da questo schermo possiamo verificare lo stato dei diversi sistemi ausiliari che si trovano collegati al ponte d'imbarco, e che possono essere:

- Sistema 400 Hz collegato (Opzionale)
- Sistema 400 Hz in allarme (Opzionale)
- Sistema di aria condizionata PC-AIR collegato (Opzionale)
- Manichetta PC-AIR srotolata (Opzionale)
- Sistema di acqua potabile collegato (Opzionale)
- Cavo Hoist non raccolto (Opzionale)
- Braccio livellatore attivato (Opzionale)
- Braccio livellatore in allarme (Opzionale)

Da questo schermo possiamo anche visualizzare il periodo in cui la passerella si trova nella modalità IN SERVIZIO.

FIGURA 14

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

Pigiando il pulsante del display “USCITA“, si accede allo schermo della **Figura 16**. In questo schermo l’operatore introdurrà il suo codice di utente, e poi pigerà il pulsante ENTER del display per passare alla modalità MANUALE o POINT AND GO.

Se dopo 30 secondi l’operatore non ha introdotto correttamente il codice di utente, la Passerella rimarrà IN SERVIZIO.

FIGURA 16

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

CAPITOLO 3

3. AZIONAMENTI ED ELEMENTI DELLA PASSERELLA TELESCOPICA

INDICE

3.1 SPIA "STATO" 25

3.2 SPIA "ALLARME" 25

3.3 FARI 26

3.4 ILLUMINAZIONE INTERNA 26

3.5 ILLUMINAZIONE SCALA DI SERVIZIO 27

3.6 GIRO DI CABINA 28

3.7 AZIONAMENTO DELLA CAPPOTTA (O DOSEL) 29

3.8 AZIONAMENTO DEL SUOLO RECLINABILE 30

3.9 AZIONAMENTO DI SOLLEVAMENTO 31

3.10 SPOSTAMENTO 32

3.11 ABBASSAMENTO RAPIDO 34

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.1 Spia “STATO”

Spenta: indica che il ponte è nella modalità spento o senza tensione.

Lampeggiante: indica che il ponte è nella modalità attivo e all’operatore sono permessi tutti i movimenti.

Luce fissa: indica che il ponte si trova nella modalità servizio o autolivellamento.

3.2 Spia “ALLARME”

La spia “ALLARME“ lampeggia quando:

- Si produce un guasto o una manovra scorretta nel ponte

La spia “ALLARME“ si spegne quando:

- Non c’è più il guasto e si è passati alla modalità “disattivo”

La spia “ALLARME” si accende anche quando:

- Si liberano manualmente i freni del sistema di spostamento

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.3 Fari

I fari sono situati sotto la cabina e sotto il tunnel per illuminare le zone di movimento del ponte d'imbarco e la zona di attracco.

I fari esterni si accenderanno quando:

- Sono spenti e si pigia il pulsante del display FARI

I fari esterni si spegneranno quando:

- Il ponte d'imbarco passa alla modalità ECONOMY

  O se sono accessi e si pigia il pulsante del display FARI

3.4 Illuminazione Interna

L'illuminazione interna del tunnel si attiverà quando:

- L'illuminazione è spenta e si pigia uno dei pulsanti di illuminazione del ponte d'imbarco

O si pigia il pulsante del display LUCE INTERNA dello schermo dei servizi ausiliari

L'illuminazione interna del tunnel si spegnerà quando:

- L'illuminazione è attivata e si pigia uno dei pulsanti di illuminazione del ponte d'imbarco

O si pigia il pulsante del display LUCE INTERNA dello schermo dei servizi ausiliari

O il ponte d'imbarco passa alla modalità ECONOMY

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.5 Illuminazione Scala di servizio

L'illuminazione della scala di servizio si attiverà permanentemente quando:

- La luce è spenta e si aziona il commutatore della porta dell'armadio
  - O si pigia il pulsante del display LUCE SCALA dello schermo dei servizi ausiliari

L'illuminazione della scala di servizio si attiverà per 5 minuti quando:

- Si aziona uno dei pulsanti di illuminazione del tunnel

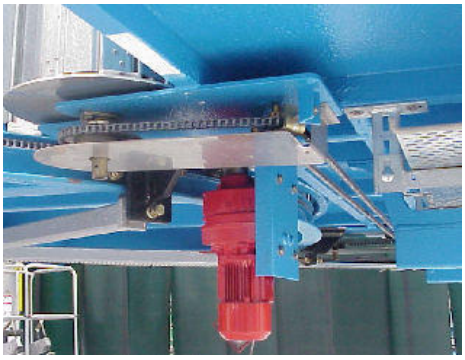
L'illuminazione della scala di servizio si spegnerà quando:

- La luce è accesa e si aziona il commutatore della porta dell'armadio
  - O si pigia il pulsante del display LUCE SCALA dello schermo dei servizi ausiliari
  - O dopo 5 min. se è stata accesa con un pulsante del ponte d'imbarco.
  - O il ponte d'imbarco passa alla modalità ECONOMY

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.6 Giro di cabina

Secondo il senso di giro del motore, la cabina si muoverà verso sinistra o verso destra, sempre ad una velocità costante.



La cabina si muoverà verso sinistra quando:

- Non sta leggendo l'induttivo di cabina nel limite di giro sinistro
- La porta del ponte d'imbarco o la catena di sicurezza sono chiuse
- Le cellule di rilevamento contatto aereo non sono attivate

E Il ponte è in modalità MANUALE o P&GO
Si pigia il pulsante del display CABINA SINISTRA

O Il ponte è in modalità di emergenza con la chiavetta nella posizione ON
Si aziona il joystick di emergenza giro cabina verso sinistra

La cabina si muoverà verso destra quando:

- Non sta leggendo l'induttivo di cabina in limite di giro destro
- La porta del ponte d'imbarco o la catena di sicurezza sono chiuse
- Le cellule di rilevamento contatto aereo non sono attivate

E Il ponte è in modalità MANUALE o P&GO
Si pigia il pulsante del display CABINA DESTRA

O Il ponte è in modalità di emergenza con la chiavetta nella posizione ON
Si aziona il joystick di emergenza giro cabina verso destra

Limiti di movimento

L'area di giro è limitata da arresti meccanici a sinistra e a destra. Prima di raggiungere gli arresti meccanici, per mezzo di un segnale di lettura del **sensore magnetico (U)** situato sotto la ronda, si disattiva il Comando di giro attraverso il controllo nella direzione richiesta. Sono stati installati due sensori per la lettura limite di giro sinistro e destro rispettivamente.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.7 Azionamento della Cappotta (o dosel)

La cappotta si estende, o si ritrae, mediante l'azione di un motore che è inserito nell'asse del sistema. Ha due finecorsa interni che arrestano il motore quando la cappotta è totalmente estesa o totalmente ritirata.

La cappotta si estenderà quando:

E Il ponte è in modalità MANUALE o P&GO
Si pigia il pulsante del display ESTENSIONE CAPPOTTA
O Il ponte è in modalità IN SERVIZIO

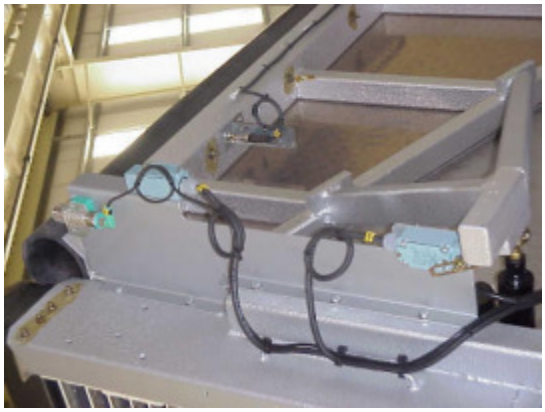
La cappotta si ritirerà quando:

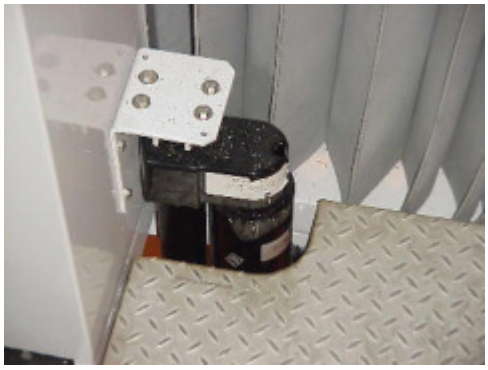
E Il ponte è in modalità MANUALE o P&GO
Si pigia il pulsante del display RITIRO CAPPOTTA
O Il ponte si mette in modalità in servizio
La cappotta si ritirerà in 30 secondi

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.8 Azionamento del Suolo Reclinabile

Il suolo reclinabile si aziona mediante un motore ad asta che abbassa o alza il suolo della cabina per metterlo parallelo alla porta dell'aereo, quando si realizza una manovra d'imbarco.





Il suolo reclinabile salirà quando:

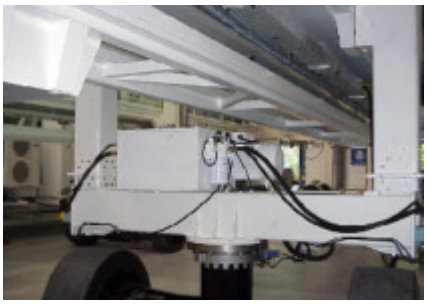
- Il finecorsa del suolo sopra non è attivato
  E Il ponte si trova in modalità MANUALE o P&GO
  Si pigia il pulsante del display SUOLO SOPRA

Il suolo reclinabile scenderà quando:

- Il finecorsa del suolo sotto non è attivato
  E Il ponte si trova in modalità MANUALE o P&GO
  Si pigia il pulsante del display SUOLO SOTTO

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

3.9 Azionamento di Sollevamento



Il ponte d'imbarco si alzerà quando:

- La porta della cabina è chiusa
- Il ponte d'imbarco non è nel limite di ritiro
- Le cellule di contatto con l'aereo non rilevano niente
- Il ponte d'imbarco non è nel limite di altezza superiore
  - E Il ponte si trova nella modalità MANUALE o P&GO
    Si pigia il pulsante del display CABINA SOPRA
  - O Il ponte si trova nella modalità MANUALE o P&GO
    É attivato il pre-posizionamento verticale
  - O Il ponte è nella modalità di emergenza con la chiavetta nella posizione ON
    Si aziona il joystick di controllo di cabina nella modalità emergenza SOLLEVARE

Il ponte d'imbarco si abbasserà quando:

- La porta della cabina è chiusa
- Il ponte d'imbarco non è nel limite di inclinazione inferiore
- Il ponte d'imbarco non è nel limite di estensione
- Le cellule di contatto con l'aereo non rilevano niente
- Il ponte d'imbarco non è nel limite di altezza inferiore
  - E Il ponte si trova nella modalità MANUALE o P&GO
    Si pigia il pulsante del display ABBASSAMENTO CABINA
  - O Il ponte si trova nella modalità MANUALE o P&GO
    É attivato il pre-posizionamento verticale
  - O Il ponte si trova in modalità di emergenza con la chiavetta nella posizione ON
    Si aziona il joystick di controllo della cabina nella modalità emergenza ABBASSAMENTO

Registro di altezza

Al centro della cabina sotto il bordo è stato disposto un **sensore ad ultrasuoni**. Quando si raggiunge il limite inferiore di altezza questo sensore fa in modo che la passerella non possa scendere né indietreggiare e, quando raggiunge il limite superiore di altezza, fa in modo che la passerella non possa salire né avanzare

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

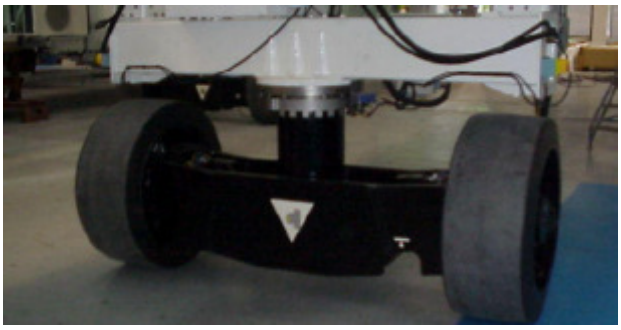
3.10 Spostamento

1. Movimento in avanti: le due ruote girano nello stesso senso, in avanti, e alla stessa velocità.
2. Movimento indietro: le due ruote girano nello stesso senso, all'indietro, e alla stessa velocità.
3. Movimento di giro a destra (su un punto): la ruota sinistra gira in avanti e la ruota destra gira all'indietro.
4. Movimento di giro a sinistra (su un punto): la ruota destra gira in avanti e la ruota sinistra gira all'indietro.
5. Movimenti contemporanei di giro e spostamento: quando si produce questo tipo di movimento, le ruote gireranno a diversa velocità nello stesso senso, e quindi ci si può spostare e girare verso un lato, secondo la ruota che ha maggior velocità.

- In modalità MANUALE il sistema di spostamento del ponte d'imbarco si muoverà esclusivamente nella posizione indicata dal joystick (avanti, indietro, sinistra o destra). Per andare in un determinato punto, dovremo girare prima le ruote nel senso corretto, per poi muoverci avanti o indietro fino a raggiungere il punto. Il ponte d'imbarco **realizza solo un movimento, giro o spostamento,** secondo la posizione del joystick.

- Dopo aver selezionato la modalità POINT AND GO, il ponte d'imbarco si muoverà verso la posizione in cui si orienta il joystick, indipendentemente dalla posizione della cabina. Il PLC riceverà i segnali di posizione del joystick e anche l'angolo di giro della cabina. Il sistema di spostamento gira fino a posizionarsi nella direzione in cui punta il joystick, e poi si sposta in quella stessa direzione. **Si possono realizzare entrambi i movimenti, giro e spostamento, contemporaneamente.**

Limitii nel giro del meccanismo di spostamento



Quando il giro del meccanismo centrale di spostamento raggiunge circa 90º resta limitato verso sinistra o verso destra, in modo che quando interviene il corrispondente **sensore induttivo (O)** di limite di giro si disattiva la direzione di giro richiesta e si attiva la direzione di giro contraria fino a che il meccanismo di spostamento esca dalla zona limite e il **sensore induttivo (O)** smetta di agire.

Se fallisce il corrispondente **sensore induttivo (O)** si aziona il corrispondente **arresto di finecorsa di sicurezza** che disattiva, indipendentemente dal sistema automatico di controllo, il meccanismo di spostamento per il giro nella direzione richiesta.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

Limiti di movimento dei tunnel

Prima di raggiungere gli arresti meccanici, la velocità di spostamento è convertita in velocità lenta dal controllo mediante il **1° Sensore induttivo S1 (O)** e se si arriva ad azionare il **2º Sensore induttivo S2 (O)** si disattiva il Comando di spostamento per la corrispondente direzione di spostamento. Se fallisse il 2º sensore si azionerebbe l'**Arresto di finecorsa di sicurezza (S3)** che disattiva, indipendentemente dal dispositivo automatico di controllo, il Comando di spostamento nella direzione di spostamento corrispondente.

Limiti di giro nella rotonda

Il movimento di giro orizzontale della passerella telescopica ThyssenKrupp Airport Systems attorno alla rotonda si controlla esclusivamente in maniera elettrica. Non sono previsti arresti meccanici.

Per questo sono stati collocati due sensori e un arresto di finecorsa nella parte fissa della colonna della rotonda e alcune curve di collegamento soggette, in maniera regolabile, alla parte mobile della rotonda in modo che agiscano su un determinato giro di rotonda.

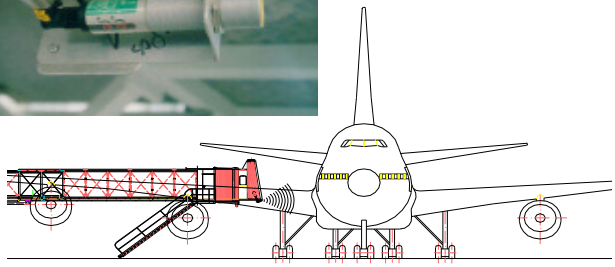
Il **1° sensore magnetico (U)** aziona il comando di spostamento in velocità lenta quando raggiunge le curve di collegamento per l'area di giro, sia SPOSTAMENTO LENTO VERSO DESTRA, sia SPOSTAMENTO LENTO VERSO SINISTRA.

Se alla fine della corrispondente area di spostamento lento si attiva il **2º sensore magnetico (U)**, questo invierà un segnale al sistema di controllo della passerella che agirà mantenendo il Comando di spostamento nella direzione corrispondente.

Se fallisce il **2º sensore magnetico (U)** si aziona l'arresto di **finecorsa di sicurezza**. Questo disattiva il Comando di spostamento nella direzione di spostamento corrispondente, indipendentemente dal dispositivo automatico di controllo.

Sensor digital de proximidad por ultrasonidos: (C-B6)

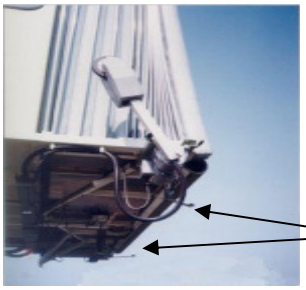
Sotto il bordo della cabina, sul lato sinistro, è stato disposto un **sensore ad ultrasuoni**. Questo sensore provoca la commutazione forzosa della velocità di spostamento a marcia lenta se, all'avvicinarsi ad un aereo, la distanza da questo è inferiore a 1,5m circa.



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

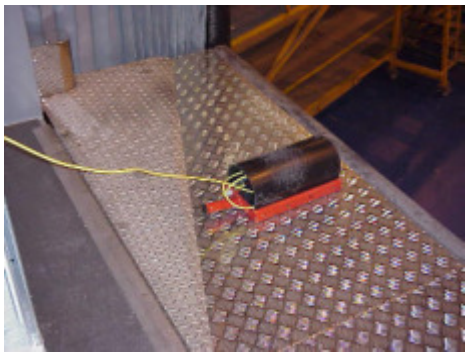
Controllo del bordo della cabina (C-B5)

I **sensori di contatto** installati nel PARAURTI della cabina disattivano i comandi di sollevamento /abbassamento, di giro, di spostamento dal suolo o avanzamento/retrocessione in caso di contatto con l'aereo (sensibili alla variazione del diametro del paraurti).



3.11 Abbassamento Rapido

L'abbassamento di emergenza è un sistema di sicurezza per proteggere la porta dell'aereo in caso di anomalia nel funzionamento del ponte d'imbarco. È situato nella cabina, e consiste in un wampfler che si colloca sotto la porta dell'aereo quando il ponte d'imbarco è nella modalità IN SERVIZIO. Quando si attiva, l'elettronica della ganascia invia un segnale al PLC che attiva un'elettrovalvola del sistema idraulico il quale provoca un abbassamento immediato del ponte d'imbarco.



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

CAPITOLO 4

4. PROCEDIMENTO DI OPERAZIONE DEL PONTE D'IMBARCO

INDICE

4.1 MANOVRA DI ACCESSO E ATTIVAZIONE DEL PONTE DA PARTE DELL'OPERATORE ... 36

4.2 MANOVRA DI ATTRACCO DEL PONTE D'IMBARCO ... 37

4.3 MANOVRA DI DISORMEGGIO DEL PONTE D'IMBARCO ... 40

4.4 MANOVRA DI PRE-POSIZIONAMENTO VERTICALE AUTOMATICO ... 41

4.5 MANOVRA DI SCOLLEGAMENTO E ABBANDONO DEL PONTE DA PARTE DELL'OPERATORE ... 42

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

4.1 Manovra d'ACCESSO E ATTIVAZIONE del ponte da parte dell'operatore

Accesso al ponte d'imbarco e controlli quotidiani

Tutti i giorni, prima di iniziare la prima manovra di attracco, l'operatore del ponte d'imbarco realizzerà i controlli quotidiani raccomandati.

L'operatore accede al ponte d'imbarco mediante la scala di servizio o dall'edificio terminal.

Il personale dell'aeroporto, la mattina, apre la porta di servizio con una chiave, poiché, generalmente, la porta rimane aperta tutto il giorno.

ATTENZIONE

- **Non lasciare mai la porta di servizio aperta bloccandola! Non c'è alcuna protezione contro fiamme e fumo!**

Procedimento di collegamento

NOTA

- **Il ponte d'imbarco si trova in modalità SPENTO.**
- **Solo l'illuminazione e le prese sono abilitate.**

	Operazione	Spiegazione / istruzione
1	Accedere al ponte dalla scala di servizio e dalla porta di servizio o dal terminal	Mantenere chiusa la porta di servizio
2	Accendere l'illuminazione interna	Si può azionare da qualsiasi pulsante (tunnel interno, pianerottolo scala di servizio) o dal display, accedendo allo schermo dei servizi ausiliari.
3	Realizzare CONTROLLI QUOTIDIANI	Vedere la lista dei **CONTROLLI QUOTIDIANI.**
4	Verificare la chiusura della porta frontale	Porta a battenti chiusa o la persiana avvolgibile chiusa.
5	Verificare i meccanismi di operazione e la visualizzazione del pannello di controllo	- La spia "**STATO**" deve essere spenta - Il display può mostrare un salvaschermo. Azionando qualsiasi pulsante del display apparirà lo schermo di Modalità SPENTO.
6	Selezionare modalità di operazione MANUALE o POINT AND GO	- Introdurre la password di utente mediante la tastiera numerica del display - Pigiare il pulsante del cursore destro per abilitare l'entrata dei dati - Introdurre il codice a 4 cifre mediante la tastiera - Pigiare il pulsante ENTER del display - Verificare che il display mostri lo schermo di Modalità MANUALE o POINT AND GO. Il ponte d'imbarco starà in modalità POINT AND GO.
7	Accendere i fari, se è necessario	Pigiare il pulsante del display "**FARI**"
8	**Ulteriori informazioni nel paragrafo "manovre d'avvicinamento e ritiro"**	

Un sistema di Video è stato installato con lo scopo di permettere un migliore controllo dell'area di servizio della Passerella

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

4.2 Manovra di ATTRACCO del ponte d'imbarco

Nº.	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
1	**Fissare la modalità di operazione "MANUALE o POINT AND GO"**	**Azionare secondo il "procedimento di collegamento"**
2	Muovere il ponte verso la posizione di attesa	COMANDO DI CONTROLLO nelle seguenti posizioni, se è necessario muovere verso "**AVANTI**↑, **IN DIETRO**↓, **SINISTRA** ← o **DESTRA** →". Con Il sistema P&G la passerella si muoverà nella direzione in cui punta il joystick. Nella posizione di attesa, vi è il centro della cabina all'altezza del punto di fermata della ruota anteriore, poiché la distanza dal bordo della cabina alla linea dell'aereo è di 5 m circa.
3	Fissare l'altezza d'operazione manuale. Se si dispone del pre-posizionamento di altezza potremo fissare l'altezza automaticamente.	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**CABINA** ↑" o "**CABINA** ↓" fino a che compaia l'altezza corretta nel display. Per PRE-POSIZIONAMENTO VERTICALE automatico, vedere il paragrafo 5.4 di questo manuale.
4	Girare la cabina **NOTA** **Allineare il bordo della cabina con la linea dell'aereo.**	Azionare i pulsanti del display "**CABINA** ←" o "**CABINA** →", a seconda del caso.
5	Avvicinare il ponte d'imbarco all'aereo. Muovere la passerella parallelamente all'aereo **ATTENZIONE** **I motori di spostamento reagiscono con ritardo. Evitare giri bruschi del comando in prossimità dell'aereo**	Se è necessario, muovere il COMANDO DI CONTROLLO nella posizione "**AVANTI**↑, **IN DIETRO**↓, **SINISTRA** ← o **DESTRA** →". Quando rileva la presenza dell'aereo, si attiva automaticamente la modalità "movimento lento".
6	Fermarsi molto vicino all'aereo (all'altezza della porta dell'aereo).	COMANDO DI CONTROLLO in posizione neutra.
7	Girare cabina	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**CABINA** → " o "**CABINA** ←" e allineare il bordo della cabina alla linea dell'aereo in parallelo.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

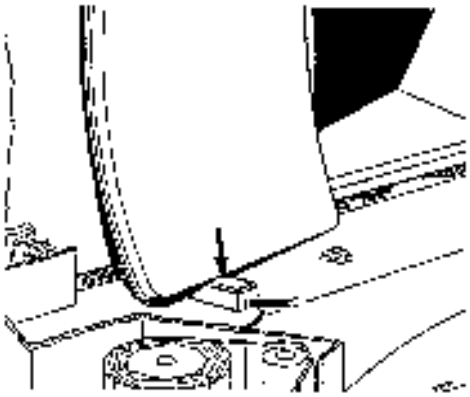
Nº.	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
8	Il ponte d'imbarco si avvicina alla porta dei passeggeri, **ATTENZIONE** • **I motori di spostamento reagiscono con ritardo. Evitare giri bruschi del comando in prossimità dell'aereo.**	- Girare il sistema di trazione con il COMANDO DI CONTROLLO, in modo che l'aereo si muova, secondo l'ordine di movimento, in avanti. - Azionare il COMANDO DI CONTROLLO nella direzione desiderata e avvicinare la passerella telescopica alla porta dei passeggeri il più possibile, in modo che la distanza dalla fusoliera dell'aereo sia di 10 cm circa. - Il mantice della cappotta deve stare ad una distanza di 10 cm dal bordo destro della porta per la manovra d'avvicinamento. **(Eccezione: B-737 circa. 1 m, a causa dei tubi di pitot sul lato sinistro. Per attraccare correttamente con questo tipo di aereo, allineare il segno di vernice fatto nel paraurti, con l'estremità destra della porta dell'aereo)**
9	Collocare il suolo orizzontalmente alla porta dell'aereo.	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**SUOLO ↑**" o "**SUOLO ↓**" fino a che si regoli nella posizione corretta.
10	Regolare di nuovo l'altezza di attracco all'aeromobile, se è necessario	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**CABINA ↑**" o "**CABINA ↓**" fino a che si regoli all'altezza corretta. La distanza fra il bordo inferiore della porta e il suolo della cabina è di 15 cm circa.
11	Estendere la passerella lentamente verso l'aereo. **ATTENZIONE** **I motori di spostamento reagiscono con ritardo. Evitare giri bruschi del comando in prossimità dell'aereo.**	- Azionare il COMANDO DI CONTROLLO nella direzione "**AVANTI ↑**" e avvicinare la passerella telescopica alla porta dei passeggeri - Osservare il bordo della cabina; quando si verifica il contatto con l'aereo, collocare il COMANDO DI CONTROLLO nella posizione neutra
12	Aprire la porta frontale della cabina	- Salga la porta manuale chiuderlo.↑
13	Abbandonare l'area di giro della porta dell'aereo.	

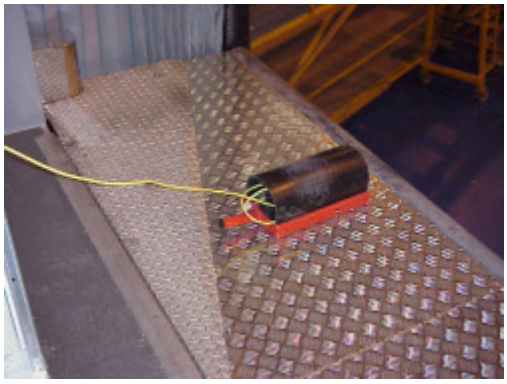
THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

Nº.	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
14	Collocare la ganascia di sicurezza dopo aver aperto la porta dell'aereo	- Ritirare la ganascia di sicurezza dal suo appoggio e posizionarla sotto la porta dell'aereo, affinché quest'ultima deformi la parte elastica della ganascia, nel centro, quando si muove l'aereo verso il basso. **Attenzione** **Eccetto tutti gli aerei con porte che si aprono verso l'interno (per es. MD-11/DC-10, L-1011).** **Durante l'operazione su questi aerei la ganascia di sicurezza non si muove dal suo appoggio.**
15	Spegnere i fari se è necessario	Pigiare il pulsante del display "**FARI**"
16	Fissare la modalità di operazione "In servizio"	Dallo schermo di MODALITÀ MANUALE azioniamo il pulsante di SERVIZIO. - Il braccio autolivellatore si muove in avanti fino a toccare l'aereo. - La cappotta si estende automaticamente. - La spia di stato rimane accesa senza lampeggiare. - Possiamo attivare il contatore, per determinare il periodo in cui la passerella presta servizio all'aereo. In questo schermo possiamo osservare lo stato dei diversi servizi ausiliari che la passerella può fornire all'aereo.

NOTA: Nelle passerelle dotate del dispositivo "Point and Go" le manovre di ormeggio e disormeggio si effettuano solo puntando con il comando di controllo verso il punto in cui si vuole arrivare, e il sistema di controllo del ponte d'imbarco effettuerà i movimenti di ruote necessarie affinché si produca lo spostamento richiesto.

NOTA: La ganascia di sicurezza serve per abbassare la passerella quando l'aereo subisce un abbassamento brusco, in modo che la porta dell'aereo non si rompa. La ganascia si toglie quando ci si trova nella modalità "IN SERVIZIO" e si colloca sotto la porta dell'aereo. Nella modalità "ATTIVO" la ganascia di sicurezza non si deve togliere.





THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

4.3 Manovra di DISORMEGGIO del ponte d'imbarco

	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
1	Aspettare che si chiuda la porta dell'aereo	
2	Fissare la modalità di operazione "ATTIVO"	- Azionare il pulsante del display "EXIT" che abbiamo nello schermo della modalità di operazione "IN SERVIZIO" - Introdurre la password di accesso alla modalità MANUALE mediante il **DISPLAY** - Pigiare il pulsante del cursore destro per abilitare l'entrata di dati - Introdurre il codice a 4 cifre mediante la tastiera - Verificare che nel display appaia lo schermo di MODALITÀ MANUALE
3	Ritirare la cappotta	Si ritira automaticamente passando alla MODALITÀ MANUALE
4	Togliere la ganascia di sicurezza	
5	Chiudere la porta frontale della cabina	- Discenda la porta manuale chiuderlo.
6	Ritirare ponte dall'aereo	- Collocare COMANDO DI CONTROLLO nella posizione "**INDIETRO** ". - Con il P&G attivato, la passerella si muoverà verso la posizione in cui punta il joystick.
7	Accendere fari, se è necessario	Pigiare il pulsante del display "**FARI**"
8	Allineare il suolo con la cabina.	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**SUOLO** ↑" o "**SUOLO** ↓" fino a raggiungere la posizione corretta.
9	Collocare l'altezza della cabina nella posizione di stazionamento	Azionare e mantenere pigiato il pulsante del display "**CABINA** ↑" o "**CABINA** ↓" fino a raggiungere l'altezza desiderata.
10	Ritirare la passerella fino alla posizione di stazionamento	Se è necessario, muovere il COMANDO DI CONTROLLO nelle posizioni "**AVANTI** ↑, **INDIETRO** ↓, **SINISTRA** ← o **DESTRA** →".
	Ulteriori informazioni nel capitolo "Procedimento di scollegamento"	

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

4.4 Manovra di PRE-POSIZIONAMENTO VERTICALE AUTOMATICO

	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
1	Fissare modalità di operazione Manuale o P&GO	Collegare secondo il procedimento di collegamento.
2	Accedere allo schermo di pre-posizionamento verticale.	Pigiare il pulsante del display "PREP.VERTICALE" che appare nello schermo della modalità di operazione MANUALE
3	Selezionare il tipo di aeromobile da servire	Pigiare il pulsante del display "SELEZIONE TIPO" e poi selezionare con i cursori l'aereo della lista che attraccherà. Nel caso in cui l'aereo da servire non si trovi nella lista, si può selezionare l'altezza manualmente, con il pulsante ENTRATA MANUALE che appare nello schermo. Pigiare il pulsante ENTER del display per confermare la selezione.
4	Verificare che l'altezza selezionata sia quella corretta	Nello schermo corrispondente alla modalità "PRE-POSIZIONAMENTO", vediamo due barre in cui si indica l'altezza preselezionata e quella reale.
5	Attivare pre-posizionamento	Pigiare il pulsante del display che ci indica "LIVELLARE ORA". La passerella si alzerà o si abbasserà fino a raggiungere l'altezza selezionata.
6	Verificare che l'altezza raggiunta coincida con quella reale	Possiamo verificarlo nelle due barre che appaiono nello schermo di pre-posizionamento, dove ci viene indicata l'altezza selezionata e quella reale.

NOTA

Mentre si realizza il pre-posizionamento verticale, si possono realizzare altre manovre con la passerella (Spostamenti, giri di cabina ..,)

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

4.5 Manovra di SCOLLEGAMENTO e ABBANDONO del ponte da parte dell'operatore

	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
1	Spegnere fari, se è necessario	Pigiare il pulsante del display "**FARI**" .
2	Verificare la chiusura della porta della cabina.	Porta a battenti chiusa, comando di chiusura della porta (sinistra e centro) collocato verso il basso.
3	Fissare modalità di operazione "SPENTO"	Pigiare il pulsante del display OFF che appare nel display nella modalità di operazione MANUALE. Verificare che nel display appaia lo schermo di SPENTO
4	Disattivare l'illuminazione interna	Azionare il pulsante "**ILLUMINAZIONE INTERNA**"
5	Abbandonare la passerella dalla scala di servizio o dal terminal.	Mantenere chiusa la porta di servizio.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

CAPITOLO 5

5. PROCEDIMENTI CORRETTIVI IN OPERAZIONE DELLA PASSERELLA TELESCOPICA: ALLARMI, AVARIE ED ERRORI.

Esistono 6 tipi o categorie differenti di allarmi di avvisi che giungono all'operatore mediante lo schermo e la cui selezione dipende dalla loro importanza o priorità. Queste categorie sono le seguenti:

1.- ALLARMI DI EMERGENZA

Questa categoria di allarmi indica il raggiungimento dei limiti di operazione del ponte d'imbarco o una situazione di grave pericolo. Generalmente producono l'interruzione della linea di sicurezza del ponte d'imbarco e richiedono particolare attenzione da parte dell'operaio e si raccomanda di avvisare il personale della manutenzione per la revisione della stessa.

QUANDO SI PRODUCE UN ALLARME CHE ATTIVA LA LINEA DI SICUREZZA, È NECESSARIO PASSARE LA PASSERELLA ALLA MODALITÀ SPENTO; UNA VOLTA ELIMINATA LA CAUSA CHE HA PRODOTTO DETTO ALLARME, SI PUÒ RESETTARE E RIATTIVARE LA PASSERELLA.

La spia rossa di allarme della consolle comincerà a lampeggiare fino a che la causa che ha provocato l'allarme scompaia.

L'allarme si mostrerà in rosso e non scomparirà dal display fino a che l'operaio non lo riconosca.

2.- ALLARMI PRIORITARI - 3. ALLARMI

Questa categoria indica un'avaria fisica nel ponte d'imbarco, l'unica differenza è che gli allarmi di tipo 2 hanno priorità e, nel caso in cui si producano contemporaneamente a quelli di tipo 3, prevalgono su di essi.

La spia rossa di allarme della consolle comincerà a lampeggiare fino a che la causa che ha provocato l'allarme scompaia.

L'allarme si mostrerà in rosso e non scomparirà dal display fino a che l'operaio non lo riconosca.

4.- EVENTI - 5.- AVVISI - 6.- COMMENTI

Queste categorie informano l'operaio di una situazione, per orientarlo e aiutarlo nel comando del ponte d'imbarco. La differenza fra loro è la priorità, ciò suppone che gli eventi hanno la priorità sugli avvisi e sui commenti.

L'avviso si mostrerà in giallo. Nel caso in cui si producessero contemporaneamente vari allarmi o eventi, apparirà sullo schermo quello che ha priorità. Una volta che questo allarme sia scomparso o sia stato riconosciuto, appariranno quelli di priorità successiva.

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

ACCESSO AGLI SCHERMI DI ALLARME

Da qualsiasi schermo di funzionamento si può sempre accedere allo schermo degli allarmi pigiando simultaneamente i pulsanti del display:

"SHIFT" + "ENTER"

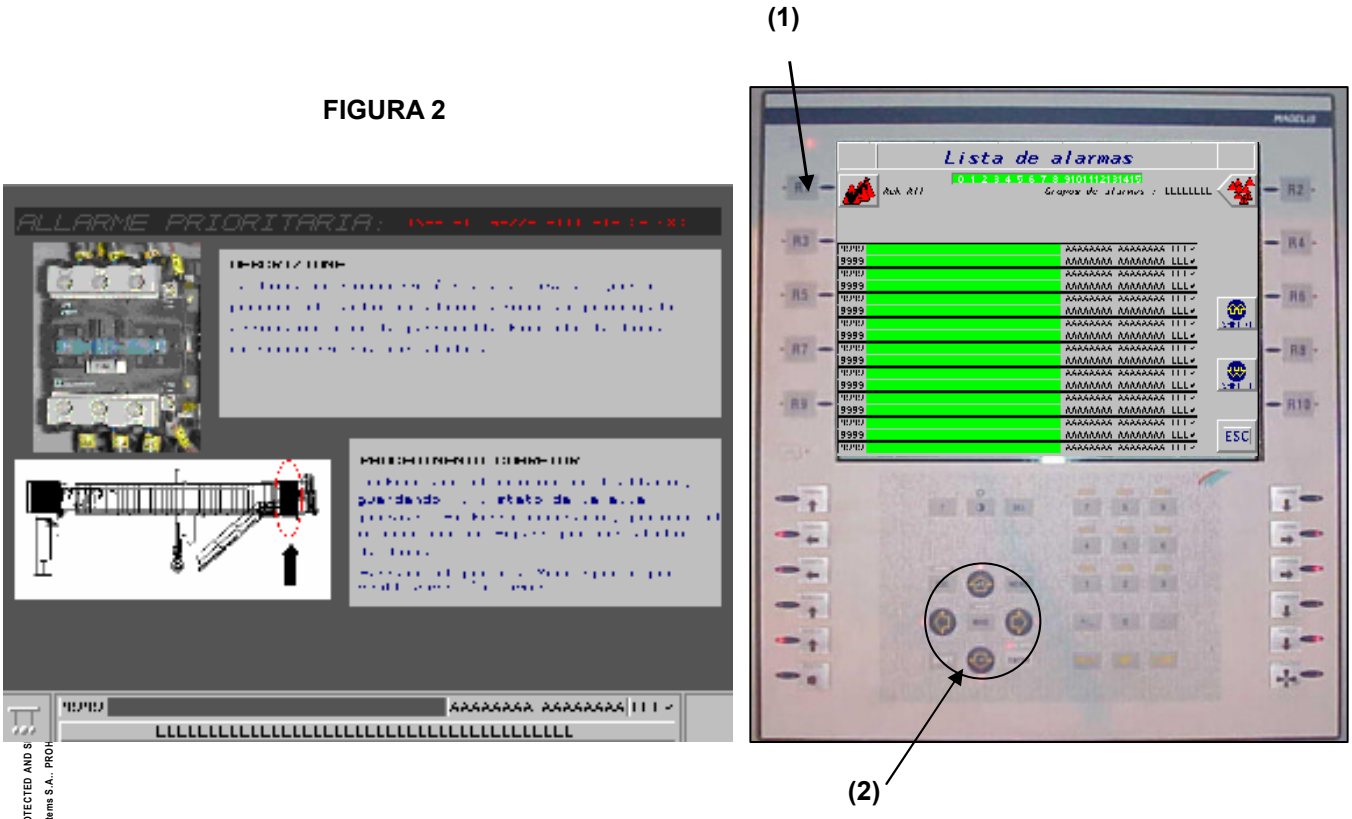
Lo schermo che appare è quello della figura 1, dove apparirà una lista con gli ultimi allarmi che si sono prodotti.

- In verde appariranno gli allarmi manifestati anteriormente e già eliminati.
- In rosso appaiono gli allarmi che esistono attualmente.

Quando si pigia il pulsante del display di riconoscimento di allarmi (1), quelli che sono in verde, cioè, quelli già eliminati scompaiono dallo schermo, e rimangono solo quelli di colore rosso, che sono quelli che non sono stati ancora eliminati.

Con i cursori del display (2), possiamo muoverci da un allarme all'altro. Quando stiamo su un allarme, si osserva il simbolo ➔. Cliccando su quella freccia del cursore, accediamo allo schermo della Figura 2, dove vi è una descrizione dell'allarme e la soluzione. Pigiando il pulsante "ESC" nel display, passiamo di nuovo allo schermo anteriore.

FIGURA 2



THIS INFORMATION IS PROTECTED AND S
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROH

CAPITOLO 6

6. ISTRUZIONI SPECIALI DI EMERGENZA

INDICE

6.1 MECCANISMI DI SICUREZZA 46

6.2 MANOVRA DI RITIRO CON SISTEMA DI "PRIORITÀ RITORNO" IN SITUAZIONI DI PERICOLO 47

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

6.1 Meccanismi di sicurezza

In modalità di operazione "Attivato" sono attivati i seguenti meccanismi di sicurezza

	Meccanismo	Effetto
1	Velocità lenta	- Diminuisce la velocità di scorrimento (0,3 - 0,5 m circa) all'avvicinarsi ad uno dei limiti di funzionamento del ponte d'imbarco. (Limite di estensione e di ritrazione).
2	Sensore di avvicinamento	Si produce un movimento lento nell'area vicina all'aereo.
3	Finecorsa di sicurezza	Si disattivano i motori sul finecorsa.
4	Fotocellula contatto con l'aereo	- Si disattiva il motore del sistema telescopico quando vi è un contatto con l'aereo. - Si evitano movimenti di giro della cabina quando vi è contatto con l'aereo.
5	Finecorsa porta ribaltabile	Si disattivano i motori se la porta è aperta.
6	Pulsanti dei motori da mantenere pigiati	Si disattivano i motori quando si rilasciano (con 2,5 s. di ritardo)
7	Interruttore di contatto per freno manuale	Evita l'attivazione dei motori di trazione quando si libera il freno manualmente.

In modalità "In servizio" si attivano i seguenti meccanismi di sicurezza

	Meccanismo	Effetto
1	Regolatore di altezza, controllo di contatto (autolivellatore)	Allarme e avviso quando il regolatore di altezza non entra in contatto con l'aereo

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.. PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

6.2 Manovra di ritiro con sistema di "PRIORITÀ RITORNO" in situazioni di pericolo

È stato attaccato il ponte, si è fissata la modalità "In Servizio". Sorge una situazione di pericolo (per esempio, fuoco nell'aereo; è necessario ritirare il ponte)

	Operazione	Spiegazione / Istruzioni
1	Far retrocedere il ponte con il sistema di "PRIORITÀ RITORNO"	Azionare e mantenere pigiato il pulsante di sicurezza "PRIORITÀ RITORNO" **e** collocare il comando di controllo nella posizione "INDIETRO ←". - Si ritrae la cappotta, - Il regolatore di altezza retrocede, - Il ponte retrocede con "velocità lenta".
2	Fissare la modalità "Attivo"	Introdurre codice "UTENTE".

THIS INFORMATION IS PROTECTED AND SHALL ONLY BE USED AS PERMITTED BY ThyssenKrupp Airport Systems S.A.
ThyssenKrupp Airport Systems S.A.: PROHIBE EL USO O REPRODUCCIÓN DE ÉSTA INFORMACIÓN PARA OTROS FINES

INAPPROVAZIONE

ALL.TO 5.1.5 BRS - WEB –

Manuale Utente

BRS

Manuale Operativo

Informazioni di riferimento

Compilatore :	L.B.
Versione documento	1.1
Versione software :	N/A
Stato	Release
Data emissione :	10/11/2015

Copyright © N-Aitec S.r.l.

Questo documento è stato preparato per essere utilizzato da personale N-Aitec S.r.l. , licenziatari e Clienti.

L'informazione qui contenuta è proprietà di N-Aitec S.r.l. . Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta , memorizzata in un sistema di archivio o trasmessa in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico , con fotocopia , registrazione o similari senza il previo assenso scritto di N-Aitec S.r.l..

N-Aitec S.r.l. si riserva il diritto di modificare senza preavviso le specifiche ed i materiali qui descritti e non sarà responsabile per qualsiasi danno (anche consequenziale) causato derivante dai materiali presentati includendo, ma senza essere limitati da errori aritmetici, tipografici e di compilazione.

Ogni sforzo è stato usato per garantire che questo documento, compilato da N-Aitec S.r.l. è accurato e completo. Comunque dato che l'uso e l'interpretazione di questo documento non è sotto diretto controllo di N-Aitec S.r.l., esso non può essere alla base di responsabilità dirette o conseguenti a carico di N-Aitec S.r.l., suoi Agenti e distributori.

Airone ed Airone 2000 sono marchi N-Aitec S.r.l.

Microsoft e MS-DOS are sono marchi registrati e Windows, Windows NT e Windows 95 sono marchi registrati da Microsoft Corporation negli Stati Uniti d'America e in altri Paesi.

Tutti i marchi registrati sono proprietà dei rispettivi proprietari

Sommario

1. Login 4
2. Navigazione 5
3. Maschere 6
3.1 Maschera Voli 6
3.1.1 Informazioni Riga Volo 6
3.1.1.1 Stato situazione riconcilio 6
3.1.1.2 Stati del volo 7
3.1.1.3 Informazioni sugli uld associati ad un volo 8
3.1.2 Operazioni sul volo 9
3.2 Maschera storico voli 11
3.3 Maschera ricerca bagagli 11
4. Stampe 12

1. Login

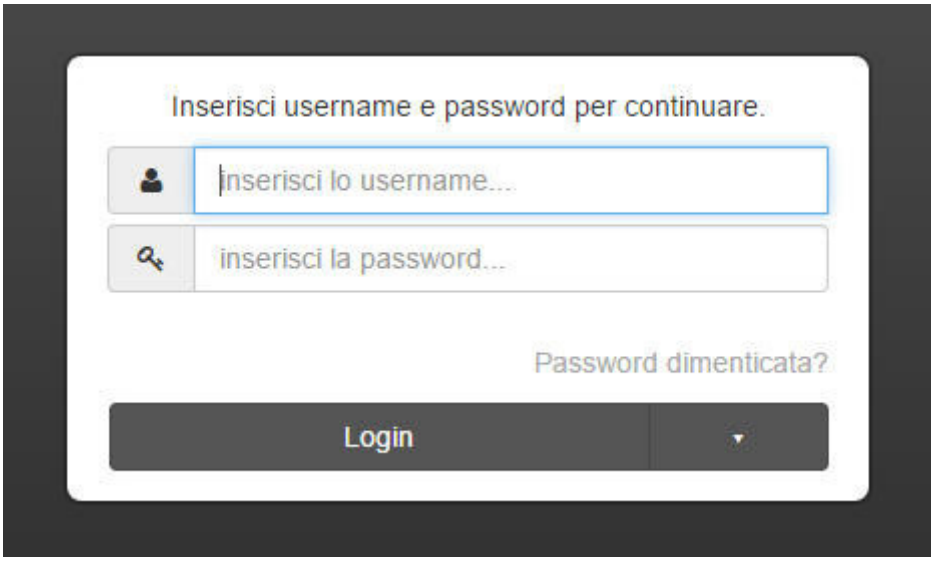


Figura 1 – Maschera di login

In questa maschera andranno inseriti l'utente e la password forniti. Per effettuare il login è sufficiente inserire le proprie credenziali negli appositi campi e premere il pulsante Log In.

2. Navigazione

Una volta entrati, il sistema visualizzerà la maschera iniziale.

In tutte le maschere dell'applicazione, in alto è visibile il menù per la navigazione. Premendo sui diversi link, sarà possibile spostarsi all'interno dell'applicazione.

Nel dettaglio:

- Voli: Maschera per la visualizzazione dei voli gestiti dal proprio handler.
- Storico voli: Maschera per la visualizzazione dei voli decollati
- Ricerca bagagli: Maschera per la visualizzazione dei bagtag per volo
- User: [nome utente]: contiene il nome utente utilizzato per effettuare l'accesso all'applicativo. Costituisce un link che apre una finestra grazie alla quale si rende possibile all'utente cambiare la password.
- Sign Out: consente di effettuare il logout dall'applicativo in qualsiasi momento.

Figura 2 – Navigazione

3. Maschere

3.1 Maschera Voli

La maschera dei voli mostra i voli del giorno non ancora decollati. E' possibile ricercare uno o più voli inserendo la data di partenza (data del giorno corrente o del giorno successivo), ed il codice del volo. E' anche possibile cercare tutti i voli di una compagnia digitando il biletterale della stessa (ad es. AZ, U2, …)

Figura 11 - Lista voli

3.1.1 Informazioni Riga Volo

Ogni riga della lista rappresenta un volo. Questo il dettaglio dei vari campi:

- **H**: il codice identificativo dell'handler per il volo in oggetto
- **Volo**: numero del volo
- **Data**: data dell'orario schedulato
- **Pre/Des**: destinazione del volo (con eventuali tratte se volo multitratta)
- **Std**: orario schedulato
- **Etd**: orario stimato
- **Am**: aeromobile
- **Stand**: il parcheggio dell'aeromobile
- **Bag/Rec**: il numero totale di bagagli accettati e bagagli riconciliati per quel volo
- **Bum**: il numero totale di bum/non ammessi al carico per quel volo

Nelle prime due colonne, invece, troviamo informazioni utili a riassumere lo stato del volo: la prima colonna riepiloga lo stato del riconcilio del volo [vedi 3.2.1.1]; la seconda colonna contiene informazioni sullo stato del volo [vedi 3.2.1.2] mentre nell'ultima colonna è presente un pulsante "Info" [vedi 3.2.1.3] che permette di visualizzare/recuperare/modificare gli uld associati al volo interessato.

3.1.1.1 Stato situazione riconcilio

Le icone riportate in seguito identificano i quattro stati che un volo può assumere rispetto ai bagagli:

- [Nessuna icona] : Il volo non presenta bagagli da riconciliare, nè uld associati
- : Il volo possiede alcuni uld che sono ancora vuoti
- : Riconcilio in corso: il numero di bagagli accettati per il volo è maggiore dei bagagli già riconciliati

- : Riconcilio terminato: il numero di bagagli riconciliati è uguale al numero di bagagli accettati

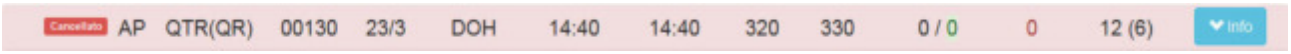
3.1.1.2 Stati del volo

Un volo può assumere tre diversi stati, in seguito vengono riportati i colori e le etichette che identificano un volo in ognuno dei tre stati assumibili:

- Stato normale

La riga corrispondente al volo non riporta nessuna etichetta particolare e si presenta con un colore di sfondo bianco sporco. Queste caratteristiche identificano un volo che non è stato dirottato nè cancellato;

- Volo cancellato



Il volo presenta l'etichetta "Cancellato", la riga che lo contiene ha un colore di sfondo rosso chiaro;

- Volo dirottato

Il volo è caratterizzato dall'etichetta "Dirottato", il colore di sfondo della riga che contiene le informazioni è giallo pallido.

3.1.1.3 Informazioni sugli uld associati ad un volo

Cliccando sul bottone “Info” vengono mostrati gli uld associati a quel volo (figura 12).

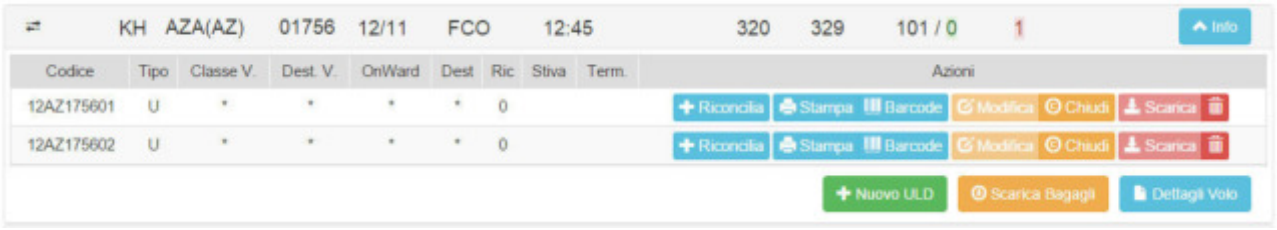


Figura 12 – riepilogo uld

Ogni singola riga della griglia mostra le informazioni di ogni uld. In particolare la colonna “Ric” mostra il numero di bagagli riconciliati sul relativo uld e la colonna terminale mostra la pistola associata a quell’uld in quell’istante. A destra sono presenti alcune azioni che è possibile eseguire su ogni uld:

- “**Riconcilia**”: permette il riconcilio di un bagaglio nell’ULD.
- “**Stampa**”: permette la stampa del dettaglio dell’uld; cliccando sul pulsante verrà chiesto all’utente di confermare l’operazione di chiusura uld antecedente alla stampa. Una volta chiuso l’uld la funzionalità di stampa resterà comunque disponibile;
- “**Barcode**”: permette la stampa dei barcode dei bagagli caricati nell’ULD.
- “**Modifica**”: permette di modificare un uld creato in precedenza: sarà possibile cambiare/disassociare una pistola**.**
- “**Chiudi**”: effettua l’operazione di “chiusura” di un uld: lo stato dell’uld cambia e dopo questo evento non sarà possibile riconciliare ulteriori bagagli su quel contenitore; è possibile effettuare quest’operazione solo sugli uld che contengono bagagli riconciliati;
- “**Scarica**”: consente di annullare il riconcilio di tutti i bagagli già riconciliati sull’uld interessato; a seguito di questa operazione sarà necessario riconciliare nuovamente i bagagli.
- “**Rimuovi**”: effettua l’operazione di “eliminazione” di un uld che elimina dall’archivio un uld creato in precedenza: è possibile eliminare solo gli uld che non contengono bagagli riconciliati e che non hanno pistole associate.

3.1.2 Operazioni sul volo

Al di sotto della griglia contenente le informazioni degli ULD collegati al volo ci sono tre pulsanti:

- "**Nuovo ULD**": permette di creare un nuovo uld da associare al volo. Cliccando sul pulsante si aprirà una nuova finestra (figura 13) all'interno della quale sarà possibile indicare le proprietà del nuovo uld che si desidera creare:
  - Il campo Tipo ULD permette di indicare la natura dell'ULD: Bulk o Uld.
  - Nel campo "ULD" è possibile specificare il codice del contenitore (deve essere di 10 caratteri). E' possibile utilizzare il pulsante "Genera" per generare automaticamente un codice, eventualmente modificabile dall'utente.
  - Il campo Stiva è un campo descrittivo che permette di inserire l'informazione della stiva in cui saranno posizionati i bagagli.
  - Mediante il menù a tendina "Pistola" sarà possibile associare all'uld che si sta creando una pistola (all'interno di un elenco di pistole disponibili).

  E' anche possibile specificare alcune proprietà dell'ULD che permettono di dettagliare quali caratteristiche dei bagagli saranno accettate per quel contenitore. In fase di riconcilio se mediante la pistola sto leggendo un bagaglio con caratteristiche differenti da quelle del contenitore, sul monitor della pistola comparirà la scritta: "*Uld non adatta*".
  - Classe: indica la classe del bagaglio (* significa tutte le classi)
  - Destinazione: indica la destinazione del volo o eventuali tratte (* indica tutte le tratte)
  - OnWard: indica la prosecuzione del volo, quei bagagli che una volta arrivati a destinazione proseguono per un'altra destinazione con un volo diverso. (* sta per OnWard si/no, Yes solo bagagli che proseguono, No bagagli che non proseguono)
  - OnWard Dest: nel caso di prosecuzione è possibile specificare 1 o più destinazioni di prosecuzione (è sufficiente digitare alcuni caratteri del codice triletterale o della descrizione dello scalo)

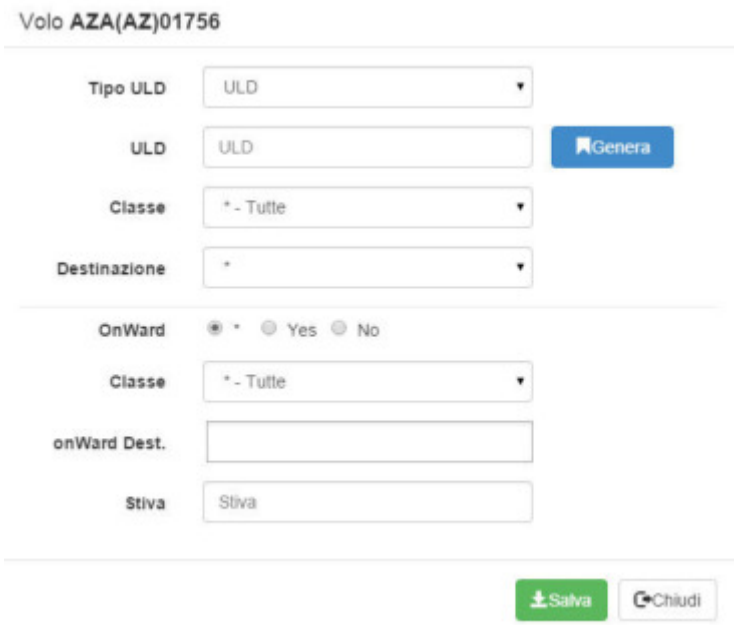


Figura 13 – finestra nuovo uld

- "**Scarica Bagagli**": cliccando su questo pulsante verrà visualizzata la maschera (figura 14) tramite la quale è possibile scaricare un bagaglio dal volo.

Figura 14 – Maschera di scarica bagaglio

La maschera presenta in alto una sezione riepilogativa del volo; nella parte centrale è presente una lista contenente i bagagli non ammessi; la sezione immediatamente inferiore alla lista dei voli contiene invece un campo editabile in cui è possibile inserire un'etichetta bagaglio. Il pulsante "**Scarica**" avvia la procedura di scaricamento del bagaglio.

L'operazione di scaricamento bagaglio nel caso di bagaglio non cancellato annullerà il riconcilio precedentemente effettuato e si dovrà quindi procedere nuovamente al riconcilio del bagaglio stesso.

- "**Dettagli Volo**": genera una stampa che contiene le informazioni di dettaglio del volo (paragrafo 4)

3.2 Maschera storico voli

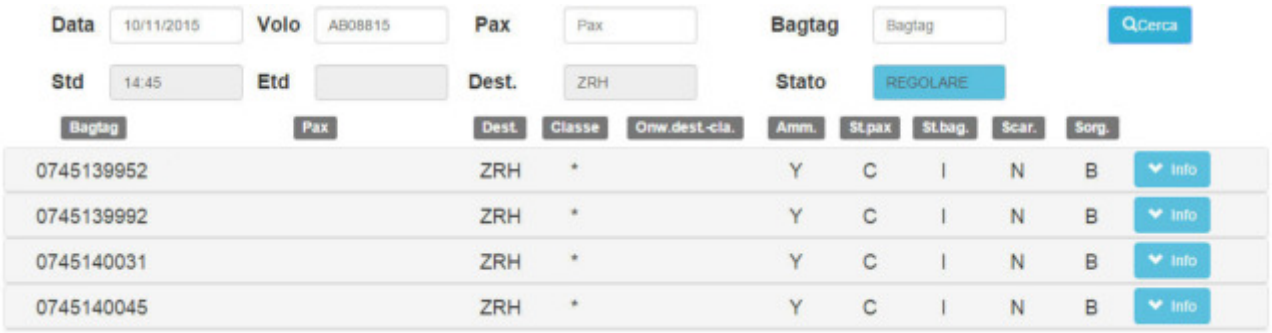
Mediante il link “Storico Voli” presente nell’intestazione delle maschere viene mostrata una maschera analoga alla maschera dei voli in cui è possibile visualizzare i voli passati (fino a 30 giorni prima della data odierna). Premendo il tasto “Info” su un volo sarà possibile visualizzarne le rispettive stampe ma non sarà possibile creare nuovi ULD o scaricare bagagli.

3.3 Maschera ricerca bagagli

La maschera consente di consultare nel dettaglio lo stato dei bagagli per un volo.

Compilare i campi “data” e “volo” e premere il pulsante “Cerca”, apparirà la lista dei bagagli.

Se si desidera, si possono utilizzare i campi “Pax” o “Bagtag” per trovare un bagaglio per nome passeggero o per bagtag.



Per ogni bagtag, è possibile visualizzare lo storico del bagaglio, premendo il tasto “Info”.

4. Stampe

Il portale prevede la generazione di due stampe:

- "**Dettagli Volo**" contiene informazioni dettagliate dei riconcili effettuati per quel volo: ogni uld creato per il volo è riepilogato in una nuova pagina che conterrà, oltre alle informazioni rilevanti del volo e dell'uld preso in considerazione, anche un elenco dei bagagli riconciliati sul quel contenitore.

- "**Stampa Uld**": contiene le informazioni di riconcilio del contenitore selezionato.

Per effettuare la stampa si deve cliccare sull'icona della stampante in alto a destra della maschera:

IN APPROVAZIONE

ALL.TO 5.1.6 BRS - PDA –

Manuale Utente

BRS
Baggage Reconciliation System

MANUALE BRS MOBILE

Informazioni di riferimento

Prodotto da :	N-AITEC S.r.l.
Compilatore :	LB
Versione documento :	3.00
Versione software :	N/A
Data emissione :	2015
Riferimento :	

Copyright © N-Aitec S.r.l...

Questo documento è stato preparato per essere utilizzato da personale N-Aitec S.r.l. , licenziatari e Clienti.

L'informazione qui contenuta è proprietà di N-Aitec S.r.l. . Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta , memorizzata in un sistema di archivio o trasmessa in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico , con fotocopia , registrazione o similari senza il previo assenso scritto di N-Aitec S.r.l..

N-Aitec S.r.l. si riserva il diritto di modificare senza preavviso le specifiche ed i materiali qui descritti e non sarà responsabile per qualsiasi danno (anche consequenziale) causato derivante dai materiali presentati includendo, ma senza essere limitati da errori aritmetici, tipografici e di compilazione.

Ogni sforzo è stato usato per garantire che questo documento, compilato da N-Aitec S.r.l. è accurato e completo. Comunque dato che l'uso e l'interpretazione di questo documento non è sotto diretto controllo di N-Aitec S.r.l., esso non può essere alla base di responsabilità dirette o conseguenti a carico di N-Aitec S.r.l., suoi Agenti e distributori.

Airone ed Airone 2000 sono marchi N-Aitec S.r.l.

Microsoft e MS-DOS are sono marchi registrati e Windows, Windows NT e Windows 95 sono marchi registrati da Microsoft Corporation negli Stati Uniti d'America e in altri Paesi.

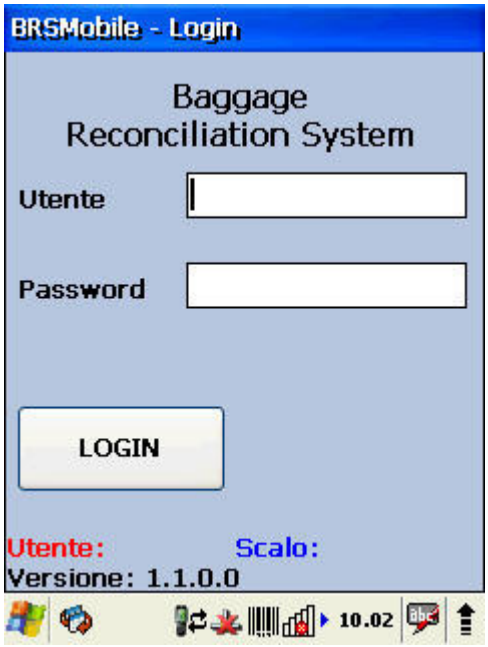
Tutti i marchi registrati sono proprietà dei rispettivi proprietari

Sommario

1. LOGIN 4
2. ELENCO VOLI 5
3. ELENCO ULD 6
4. RICONCILIO 6
5. STATO DEL VOLO 8
6. ERRORI 8

Manuale BRS – PDA

1. LOGIN

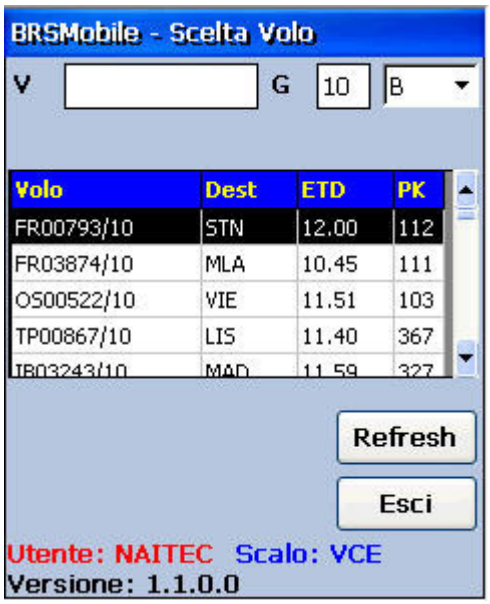


Una volta avviato il programma si presenta la maschera di login. In questa maschera si digita utente e password. Digitare l'utente e la password utilizzando i tasti del palmare.

Per confermare il login si può premere il pulsante LOGIN oppure il tasto ENT quando il cursore è posizionato sul campo Password.

Nella barra inferiore (disattivata per motivi di sicurezza) si possono visualizzare lo stato della rete wireless, l'ora ed il tipo di tastiera attiva in quel momento. La barra "informativa" sarà visibile in tutte le maschere del programma. Se l'operazione di login va a buon fine il programma visualizzerà la maschera contenente l'elenco dei voli altrimenti visualizzerà il messaggio di errore proveniente dal server.

2. ELENCO VOLI



In questa maschera è possibile visualizzare i voli operativi da selezionare per il riconcilio.

I voli della giornata vengono automaticamente caricati una volta entrati in questa maschera.

Per modificare i campi di ricerca, premere ESC o posizionarsi sul campo V.

Per cercare uno specifico volo, inserire il volo e premere ENT, il cursore si sposterà su G.

Premere i tasti freccia su/giù per modificare il giorno, e premere nuovamente ENT.

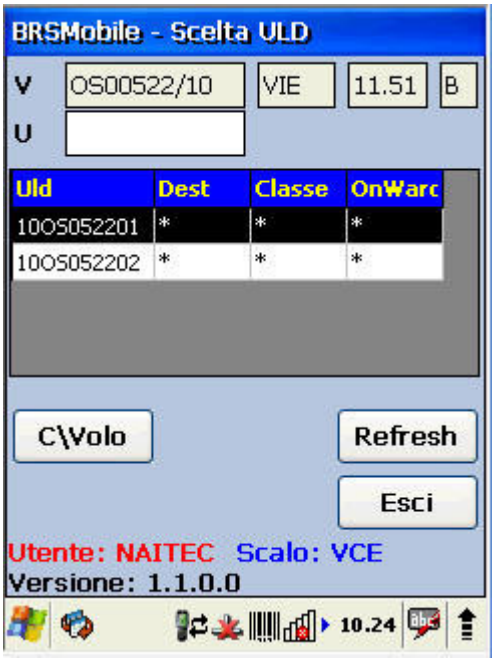
Selezionare il luogo del riconcilio (Sottobordo o Belt) e premere ENT.

Spostarsi tra i voli con i tasti freccia su e freccia giù, e premere ENT sul volo selezionato.

Il tasto REFRESH ricarica i voli effettuando una richiesta al server.

Il tasto ESCI, presente in tutte le maschere, fa ritornare il PDA alla maschera di login abbandonando l'operazione attuale. Una volta selezionato il volo, se sul volo è aperto un solo ULD, il programma visualizzerà la maschera del riconcilio altrimenti visualizzerà una maschera contenente l'elenco degli ULD creati per il volo selezionato.

3. ELENCO ULD



Se per il volo selezionato nella maschera precedente sono presenti più ULD, tramite questa maschera è possibile selezionare l'ULD di lavoro per il riconcilio.

Nei campi che seguono la lettera V sono visibili le informazioni del volo (numero, giorno, destinazione, ora partenza). L'ultimo campo indica il luogo del riconcilio precedentemente selezionato.

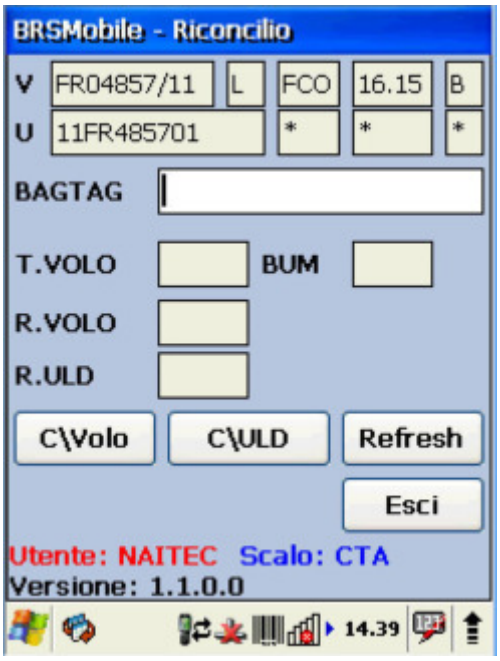
Nella lista sotto i campi informativi sono visibili le informazioni relative ad ogni ULD (codice, destinazione, classe e prosecuzione).

Il tasto REFRESH permette di rileggere gli ULD del volo.

Il tasto C/Volo (Cambia Volo) permette di ritornare alla maschera di elenco dei voli.

Per selezionare l'ULD di lavoro utilizzare i tasti freccia su/giù e premere ENT sulla riga desiderata. Il programma visualizzerà la maschera del riconcilio.

4. RICONCILIO



Questa è l'effettiva maschera di lavoro dove si effettua il riconcilio dei bagagli.

Come nella maschera precedente, i campi in alto indicano il volo, la destinazione, l'orario di partenza, il luogo del riconcilio e il codice ULD di lavoro selezionato.

Nel campo BAGTAG deve essere inserito il codice **2 of 5** dell'etichetta del bagaglio. E'possibile effettuare questa operazione in 2 modalità: inserendo manualmente il codice del bagaglio oppure leggendo direttamente l'etichetta tramite lo scanner del PDA.

Per leggere l'etichetta tramite lo scanner premere il tasto SCAN al centro del PDA. Al termine della lettura del barcode, il PDA produrrà un suono differente a seconda del tipo di lettura corretta o non corretta. Se il bagaglio letto fa parte del volo selezionato allora sul PDA comparirà un rettangolo verde.

Se il bagaglio letto presentasse dei problemi (non

appartenente al volo selezionato oppure non ammesso al carico e così via) comparirà un rettangolo di colore rosso con la descrizione del problema.

Nel caso il bagaglio sia un bagaglio riconciliato ma non ammesso al carico o cancellato comparirà una maschera con la richiesta di scaricare il bagaglio.

Il pulsante REFRESH Invia al server la richiesta del numero totale dei bagagli riconciliati per il volo selezionato. Come risposta vengono popolati i campi:

- T. VOLO: Numero totale di bagagli accettati per il volo derivanti da Telex BSM. Da questo numero sono stati già sottratti i bagagli cancellati e/o non ammessi al carico.
- BUM: Numero di bagagli cancellati
- R. VOLO: Numero dei bagagli già riconciliati per il volo.
- R. ULD: Numero dei bagagli già riconciliati per il volo nell'ULD selezionato.

I tasti C/Volo e C/ULD, analogamente alla maschera precedente, permettono rispettivamente di ritornare all'elenco dei voli o all'elenco ULD.

NB: se un ULD è chiuso NON sarà possibile selezionarlo.

5. STATO DEL VOLO

L'informazione dello stato del volo viene visualizzata dopo l'informazione "Vettore/Volo" e prima dell'informazione "Destinazione" nella riga che inizia .con "V". L'informazione è codificata con una lettera, di seguito riportiamo i possibili valori con le rispettive descrizioni.

- N Normale
- D Ritardato
- E Stimata paretnza
- H Pre-Boarding
- B Boarding
- I Imbarco Pullman
- L Last Call
- C Volo Chiuso
- F Block-Off
- S Sospeso
- T Take-Off

6. ERRORI

Se durante le varie operazioni descritte c'è un problema di collegamento con il server è possibile che il programma presenti all'utente un messaggio di "Errore connessione". In questo caso premere il tasto ESCI per tornare alla schermata di Login.

ALL.TO 5.1.7 ISTRUZIONI UTILIZZO

SISTEMA PRIMO ULTIMO BAG

IN APPROVAZIONE

ISTRUZIONI

1. SELEZIONARE IL VOLO CLICCANDO CON IL DITO SUL MONITOR

2. PREMERE IL PULSANTE "PRIMO BAG" ALL'INIZIO DELLA CONSEGNA DEI BAGAGLI

3. PREMERE IL PULSANTE "ULTIMO BAG" ALLA FINE DELLA CONSEGNA DEI BAGAGLI

4. PREMERE IL PULSANTE "RITORNA" PER RITORNARE ALL'ELENCO DEI VOLI

ALL.TO 5.11.5.1 Modulo sedia a rotelle in sostituzione

IN APPROVAZIONE

DATA______________________

IO SOTTOSCRITTO, NOME ____
COGNOME____
INDIRIZZO ____
TEL.____
DOCUMENTO ________________________________
Nr.____
Rilasciato da__________________________________

Ricevo dalla Società SAC una sedia a rotelle in provvisoria sostituzione di quella da me abitualmente usata e regolarmente accettata sul volo ____________________________ tag nr ____________________, non ritrovata a destinazione, o ricevuta in condizioni tali da renderla al momento inutilizzabile.

Sedia a rotelle di proprietà SAC numero __________________

La sedia che ricevo è completa in ogni sua parte e in buone condizioni.

Mi impegno a restituirla alle stesse condizioni a:
SAC
Società Aeroporto Catania s.p.a.
Aeroporto Fontanarossa
95121 CATANIA
Entro il ________________________o, comunque, alla riconsegna di quella di mia proprietà.

Si allega:
- ☐ copia denuncia ufficio LL & FF del ______________________nro.______________________
- ☐ copia denuncia danneggiamento del ______________________nro.______________________

L'attrezzatura è stata riconsegnata il ____________________

Presa in consegna da____________________________per ricevuta________________________

∞∞

DATI PER USO INTERNO

L'attrezzatura è stata riconsegnata a SAC il ____________________

Presa in consegna da____________________________per ricevuta________________________

ALL.TI SEZ. 7 AMBIENTE

IN APPROVAZIONE

PROCEDURA GESTIONE ISOLA ECOLOGICA

1.DEFINIZIONI

ISOLA ECOLOGICA

L'isola ecologica è una area attrezzata allo scopo di raccogliere materiali diversi provenienti dalle raccolte differenziate effettuate all'interno del sedime dal personale adibito allo scopo o dai differenti gestori.

Essa mira ad aumentare la quantità di materiale riciclabile raccolto con la tradizionale raccolta dei rifiuti solidi urbani e nel contempo mira ad aumentare la sensibilità e la consapevolezza in merito al problema ecologico, in vista anche del raggiungimento degli obiettivi posti dalla legislazione nazionale in materia (c.d. D.Lgs. 152/06).

1.1 CARATTERISTICHE TECNICO FUNZIONALI

L'area in oggetto, avente un'estensione pari a 2480 mq, trova sistemazione nello spazio antistante il depuratore acque reflue, lato Nord Ovest sedime. Al fine di evitare inconvenienti di sorta l'accesso all'isola ecologica, provvista di recinzione con muretto e rete romboidale, avverrà attraverso cancelli con apertura automatica regolamentati da badge e manuale. L'intero impianto inoltre, provvisto di illuminazione, sarà sorvegliato da un sistema con telecamere attive h24 e controllate da personale addetto all'interno del SA.

1.2 SUDDIVISIONE AREA

L'isola ecologica sarà ripartita in modo tale da poter accogliere le seguenti aree:

A. <u>Area Stoccaggio RSU provvista di copertura metallica in onduline:</u>

1. Area stoccaggio rifiuti speciali;
2. Area stoccaggio carta;
3. Area stoccaggio legno;
4. Area stoccaggio plastica;
5. Area stoccaggio metallo.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

B. Area Discarica detriti

C. Area Compattatori RSU provvista di copertura metallica in onduline:

D. Area ricovero mezzi

E. Area per raccolta differenziata con campane provvista di copertura metallica in onduline:

1. Pile esauste;
2. Olii esausti;
3. Rifiuti tossici;
4. Medicinali scaduti

F. Deposito DPI e attrezzi in struttura prefabbricata metallica

2. RIFIUTI ESCLUSI DALLA PRESENTE PROCEDURA

La presente procedura non si applica:

a. ai rifiuti radioattivi disciplinati dalle norme del DPR 13 febbraio 1964, n. 185 e successive modificazioni ed integrazioni;
b. ai rifiuti risultanti dalla prospezione, estrazione, trattamento ed ammasso di risorse minerali e dallo sfruttamento di cave;
c. alle carogne (D.Lgs. 508 del 14/12/92);
d. agli scarichi disciplinati dal D.Lgs.152/06 e successive modificazioni;
e. alle emissioni nell'aria, soggette alla disciplina di cui al D.Lgs.152/06, ai suoi regolamenti di esecuzione e alle successive leggi;
f. agli esplosivi.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

3. DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DEI RIFIUTI

Per rifiuto si intende qualsiasi sostanza od oggetto derivante da attività umane o da cicli naturali, abbandonato o destinato all'abbandono, così classificati:

- URBANI
- SPECIALI
- SPECIALI TOSSICI NOCIVI
- URBANI ASSIMILABILI

3.1 RIFIUTI URBANI

Sono rifiuti urbani:

1. Rifiuti interni non ingombranti provenienti da insediamenti civili in genere, limitatamente alle attività di carattere civile quali uffici, mense, cucine, ecc. Tali rifiuti si definiscono ordinari qualora non presentino particolari caratteristiche.
2. Rifiuti interni ingombranti quali beni di consumo durevoli, di arredamento, di uso comune, provenienti da insediamenti civili in genere.
3. Rifiuti pericolosi (solitamente interni e non ingombranti) e precisamente:

- pile e batterie;
- prodotti e relativi contenitori etichettati con il simbolo "T" e/o "F";
- prodotti farmaceutici o assimilabili.

3.2 RIFIUTI SPECIALI

Per rifiuti speciali si intendono:

1. residui derivanti da lavorazioni industriali quelli derivanti da attività agricole, artigianali, commerciali e di servizi che non siano dichiarati assimilati ai rifiuti urbani;
2. i rifiuti provenienti da infermerie ed affini, non assimilabili a quelli urbani;
3. i materiali provenienti da demolizioni, costruzioni e scavi, i macchinari e le apparecchiature;
4. deteriorati ed obsoleti;

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

5. i veicoli a motore , rimorchi e simili fuori uso e loro parti;
6. i residui dell'attività di trattamento dei rifiuti e quelli derivanti dalla depurazione degli affluenti.

3.3 RIFIUTI SPECIALI ASSIMILATI AI RIFIUTI URBANI

Sono rifiuti speciali assimilati ai rifiuti urbani, ai sensi del D.Lgs. 152/06:

1. i rifiuti speciali indicati al n. 1, punto 1.1.1, lettera a), della deliberazione del 27-7-1984 del Comitato Interministeriale di cui all'art. 5 del DPR 10-9-1982, n. 915, e precisamente quelli che abbiano una composizione merceologica analoga a quella dei rifiuti urbani o, comunque, siano costituiti da manufatti e materiali simili a quelli elencati nel seguito a titolo esemplificativo:

   - imballaggi in genere (di carta, cartone, plastica e metallo, metallo e simili);

   - contenitori vuoti (fusti, vuoti di vetro, plastica e metallo, latte e lattine e simili);

   - sacchi e sacchetti di carta o plastica; fogli di carta, plastica, cellophane; cassette, pallets;

   - accoppiati quali carta plastificata, carta metallizzata, carta adesiva, carta catramata, fogli di plastica metallizzati e simili;

   - frammenti e manufatti di vimini e di sughero;

   - paglia e prodotti di paglia;

   - scarti di legno provenienti da falegnameria e carpenteria., trucioli e segatura;

   - fibra di legno e pasta di legno anche umida, purché palabile;

   - ritagli e scarti di tessuto di fibra naturale e sintetica, stracci e juta;

   - feltri e tessuti non tessuti;

   - pelle e similpelle;

   - gomma e caucciù (polvere e ritagli) e manufatti composti prevalentemente da tali materiali, come camere d'aria e copertoni;

   - resine termoplastiche e termoindurenti in genere allo stato solido e manufatti composti da tali materiali;

   - rifiuti ingombranti analoghi a quelli di cui al punto 2) ;

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

- imbottiture, isolanti termici ed acustici, costituiti da sostanze naturali e sintetiche, quali lane di vetro e di roccia, espansi plastici e minerali, e simili;

- moquettes, linoleum, tappezzerie, pavimenti e rivestimenti in genere;

- materiali vari in pannelli (di legno, gesso, plastica e simili);

- frammenti e manufatti di stucco e di gesso essiccati;

- manufatti di ferro tipo paglietta metallica, filo di ferro, spugna di ferro e simili;

- nastri abrasivi;

- cavi e materiale elettrico in genere;

- pellicole e lastre fotografiche e radiografiche sviluppate;

- scarti in genere della produzione di alimentari, purché non allo stato liquido, quali ad esempio scarti di caffè, scarti dell'industria molitoria e della pastificazione, partite di alimenti deteriorati, anche inscatolati o comunque imballati, scarti derivanti dalla lavorazione di frutta e ortaggi, caseina, sanse esauste e simili;

- scarti vegetali in genere (erbe, fiori, piante, verdure, ecc.), anche derivanti da lavorazioni basate su processi meccanici (bucce, baccelli, pula, scarti di sgranatura e di trebbiatura, e simili);

- residui animali e vegetali provenienti dall'estrazione di principi attivi.

2. gli accessori per l'informatica.

I rifiuti sopracitati sono da considerarsi assimilabili all'urbano, qualora gli stessi non superino i 15 kg/mq/anno e pertanto conferibili nel servizio pubblico.

- al di sopra di tale soglia i rifiuti possono essere assimilati all'urbano per qualità (come definito al comma 1) e quindi smaltibili in discarica di Iª categoria a cura del produttore o conferito al servizio pubblico di N.U. sulla base di apposita convenzione - oppure smaltiti in discarica di 2ª categoria a cura del produttore.

3.4 RIFIUTI SPECIALI TOSSICO NOCIVI

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

Si intendono rifiuti tossici nocivi quelli che contengono o sono contaminati dalle sostanze elencate nell'allegato al DPR n. 915/1982, come definito al paragrafo 1.2 della deliberazione del Comitato Interministeriale del 27 luglio 1984, in quantità e/o concentrazione tale da presentare un pericolo per la salute e per l'ambiente.

Il loro smaltimento avverrà in apposite campane e/o fusti al fine di consentirne successivamente il conferimento con periodicità di volta in volta variabile e controlli settimanali.

4. CONFERIMENTO DEI RSU

Il conferimento dei rifiuti costituisce la fase con cui i rifiuti vengono **temporaneamente** accumulati dagli operatori del servizio e quindi prelevati dal gestore del servizio stesso per essere successivamente smaltiti in discarica o al compattatore, con periodicità di volta in volta stabilita dal RPP ed approvata dal RA e comunque mai superiore ad **un mese**.

Tali rifiuti solidi urbani interni, ingombranti e non ingombranti ed assimilabili ai rifiuti urbani da conferire al servizio sono accumulati a cura del produttore dei rifiuti stessi e conservati in modo da evitare qualsiasi dispersione od effusioni maleodoranti e successivamente conferiti al servizio di raccolta con le modalità e nei luoghi prescritti dalla gestione del servizio.

A tale scopo nasce, all'interno dell' "isola ecologica", un' apposita area di raccolta dotata di compattatore, presso la quale devono essere conferiti tutti i rifiuti (**non ingombranti**) ad eccezion fatta di quelli appartenenti alle seguenti categorie:

1. Legno;
2. Metallo.

Per il cui stoccaggio si farà riferimento agli scarrabili ovvero alle aree apposite per lo stoccaggio differenziale.

Il personale addetto sarà fornito di pass di accesso all'area o comunque accompagnato da nostro personale interno.

Detto personale comunque dovrà operare nel pieno rispetto di tale procedura e di quanto previsto in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro e nei cantieri temporanei e mobili (D.Lgs. 81/08).

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

5. CONFERIMENTO DEI DETRITI O MATERIALE PROVENIENTE DA CANTIERI TEMPORANEI INTERNI AL SEDIME

Il conferimento di tale tipo di rifiuti costituisce la fase con cui essi vengono **temporaneamente** accumulati dalle imprese esterne operanti nei singoli cantieri e successivamente conferiti a discarica dalle medesime imprese, con periodicità di volta in volta stabilita dal PH preposto ed approvata dal RA e comunque mai superiore ad una settimana.

Tale personale sarà fornito di pass di accesso all'area o comunque accompagnato da nostro personale interno e riceverà, al momento dell'inizio lavori, planimetria dettagliata con indicata l'area in cui effettuare la discarica temporanea oltreché copia della presente procedura gestionale.

Detto personale inoltre dovrà operare nel pieno rispetto di tale procedura e di quanto previsto in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro e nei cantieri temporanei e mobili (D.Lgs. 81/08).

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

6. DIVIETI

1. E' vietato l'abbandono, lo scarico, il deposito incontrollato di rifiuti su aree adibite ad uso pubblico a sensi del D.Lgs.152/06
2. E' vietata ogni forma di cernita, rovistamento e recupero "non autorizzati" dei rifiuti collocati negli appositi contenitori.
3. E' vietato l'uso improprio dei vari tipi di contenitori forniti dalla DG per la raccolta dei rifiuti.
4. E' vietato intralciare o ritardare l'opera degli addetti al servizio con comportamenti che intralciano il servizio stesso.
5. E' vietato il conferimento di imballaggi voluminosi nei compattatori se non siano stati precedentemente sminuzzati.
6. E' vietato il conferimento nei contenitori per la raccolta dei rifiuti di materiali accesi, non completamente spenti o tali da danneggiare il contenitore.
7. E' vietato lo spostamento dei contenitori dei rifiuti dalla sede in cui sono stati collocati.
8. E' vietato inserire nei contenitori normali rifiuti di vetro o comunque prodotti che possono causare lesioni.
9. E' vietato inserire nei contenitori i rifiuti pericolosi quali batterie, pile, soggetti a particolare conferimento come al punto precedente.
10. E' vietato inserire nei contenitori prodotti farmaceutici soggetti a particolare conferimento come ai precedenti punti 10) e 11) del presente articolo.
11. E' vietato smaltire rifiuti tossici nocivi al di fuori di quanto previsto dal D.Lgs. 152/06.
12. E' vietato il conferimento dei rifiuti speciali non assimilati ai rifiuti urbani al servizio di smaltimento senza avere stipulato apposita convenzione con la gestione del servizio.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

13. E' vietato il conferimento al servizio di smaltimento dei rifiuti ospedalieri non assimilati ai rifiuti urbani.
14. E' vietato l'imbrattamento del suolo con gettito di piccoli rifiuti (bucce, pezzi di carta e simili), escrementi di animali, spargimento di olio e simili.

7.PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

NORME PER LA PREVENZIONE DI INCIDENTI A PERSONE DURANTE L'UTILIZZO DELL'AREA.

Durante le operazioni di conferimento non potranno essere abbandonati dal personale preposto, oggetti taglienti o comunque materiali pericolosi per l'incolumità pubblica , fuori da eventuali contenitori che garantiscano lo stoccaggio in sicurezza.

Il personale dovrà ricevere tutte le attrezzature tecniche necessarie per lo svolgimento del lavoro, e gli opportuni DPI (successivamente specificati) e quanto altro necessario per l'assolvimento di un buon servizio e per il rispetto della normativa antinfortunistica e di sicurezza e di salute sui luoghi di lavoro (D.Lgs 81/08 e succ. mod.ni).

7.1 DPI

- Tute in materiale cartaceo;
- Guanti monouso;
- Occhiali di protezione trasparenti;
- Scarpe antinfortunistiche;
- Mascherine monouso

Tutti i DPI troveranno sistemazione all'interno del prefabbricato adibito a deposito e dovranno essere riposti all'interno dello stesso ovvero smaltiti in apposito bidone dopo l'utilizzo.

E' assolutamente vietato disperdere i DPI monouso nell'area dell'isola e comunque all'interno del sedime.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

7.2 PRESCRIZIONI IGIENICO SANITARIE

Tutto il personale interno aziendale e preferibilmente il personale esterno afferente all'area di cui sopra, dovrà essere sottoposto a vaccini preventivi previsti dal medico competente in materia di igiene e sicurezza sul lavoro e comunque sottoposto a visita medica periodica così come previsto dalla normativa vigente in materia di igiene sul lavoro.

7.3 SEGNALETICA DI SICUREZZA

I cartelli vanno sistemati tenendo conto di eventuali ostacoli, ad un'altezza e in una posizione appropriata rispetto all'angolo di visuale, all'ingresso alla zona interessata in caso di rischio generico ovvero nelle immediate adiacenze di un rischio specifico o dell'oggetto che s'intende segnalare e in un posto bene illuminato e facilmente accessibile e visibile. Ferme restando le disposizioni del D.Lgs. 81/08, in caso di cattiva illuminazione naturale sarà opportuno utilizzare colori fosforescenti, materiali riflettenti o illuminazione artificiale.

7.3.1 CARTELLI DI DIVIETO

Vietato fumare

Vietato fumare o usare fiamme libere

Divieto d'accesso alle persone non

Non toccare

7.3.2 CARTELLI DI AVVERTIMENTO

Materiale infiammabile

Sostanze velenose

Carrelli di movimentazione

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

7.3.3 CARTELLI DI PRESCRIZIONE

Protezione obbligatoria degli

Casco di protezione obbligatorio

Calzature di sicurezza

Guanti di protezione

Protezione obbligatoria del

Protezione obbligatoria del viso

7.3.4 CARTELLI PER LE ATTREZZATURE ANTINCENDIO

Lancia antincendio

Estintore

7.4 PRESIDI ANTINCENDIO

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

L'area sarà provvista di n° 10 estintori del tipo 34A-14ABC da 6 kg cad da revisionarsi secondo le normative vigenti in materia (ogni 6 mesi)

7.5 PRESIDI PRONTO SOCCORSO

Il prefabbricato adibito a deposito DPI ed attrezzi sarà altresì provvisto di un' adeguata cassetta di pronto soccorso per interventi di primo soccorso.

E' stato redatto inoltre un piano di emergenza che abbraccia i principali eventi accidentali, che viene allegato alla presente. Tutti i lavoratori incaricati a ricoprire questa mansione riceveranno una formazione specifica che abbraccia, sia simulazioni di situazioni di emergenza ed evacuazione, che nozioni sul primo soccorso da prestare in caso di malessere o evento incidentale. In ogni punto vendita è presenta la cassetta di pronto soccorso contenente quanto previsto dalla normativa.

7.6 FORMAZIONE E INFORMAZIONE DEL PERSONALE

Tutti gli operatori riceveranno una formazione sufficiente ed adeguata sui contenuti del D.Lvo 81/08, e successive modifiche ed integrazioni, e sulle competenze delle nuove figure professionali introdotte dallo stesso, con particolare riguardo ai compiti del Datore di Lavoro e del R.S.P.P., degli addetti all'emergenza e dei lavoratori in genere.

La formazione sarà, inoltre, incentrata sui rischi generici presenti nell'area adibita ad Isola Ecologica e sulla prevenzione generica. Le iniziative di formazione saranno comunque dirette ad addestrare i lavoratori per ridurre i rischi, migliorare le attitudini allo svolgimento delle mansioni ricoperte.

Ciascun operatore riceverà un'informazione adeguata, ai sensi del D. L.vo 81/08, relativamente:

- ai rischi per la sicurezza e la salute connessi all'attività della struttura in generale;
- alle misure di prevenzione e protezione adottate;
- ai rischi specifici, cui può essere esposto il lavoratore in relazione all'attività svolta;
- alle procedure e ai nominativi dei lavoratori incaricati di applicare le misure che riguardano l'evacuazione, la lotta antincendio ed il pronto soccorso.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

8. DOCUMENTAZIONE

Tale documentazione dovrà essere depositata in copia presso il prefabbricato deposito e custodita in armadietto chiuso con chiave in possesso del RPP o di un suo sostituto.

Copia della stessa dovrà essere depositata e custodita all'interno dell'ienvironmental office.

I sottoelencati documenti dovranno essere resi disponibili al personale ispettivo degli organi di vigilanza preposti allo scopo.

DOCUMENTAZIONE
1. PROCEDURA GESTIONALE "ENVIRONMENTAL _PROJECT MANAGEMENT SCHEME"
2. AUTORIZZAZIONE AUSL
3. PLANIMETRIE AREA
4. REGISTRI DI MANUTENZIONE
5. REGISTRO VERIFICHE ISPETTIVE
6. REGISTRO CARICO SCARICO RSU
7. REGISTRO CARICO SCARICO OLII ESAUSTI
8. REGISTRO COPIE MUD

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

9.FUNZIONAMENTO COMPATTATORE

QUADRO COMANDI

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

- POSIZIONARE IL SELETTORE **A** IN POSIZIONE **2**
- PREMERE IL PULSANTE **C** (INSERIMENTO COMANDI)
- PREMERE IL PULSANTE **G** (**START CICLO**)
- SCARICARE ALL'INTERNO DEL COMPATTATORE I RIFIUTI

COMPLETATA L'OPERAZIONE SI DEVE:

- PREMERE IL PULSANTE **F** (**STOP CICLO**)
- POSIZIONARE IL SELETTORE **A** IN POSIZIONE **0**

IMPORTANTE

- *NON IMMETTERE ALL'INTERNO DEL COMPATTATORE RIFIUTI INGOMBRANTI QUALI: PEDANE, LAMIERE, MATERIALE FERROSO ETC.*
- *IN CASO DI MANCATO UTILIZZO DEL COMPATTATORE NON SCARICARE I RIFIUTI IN PROSSIMITA' DEL CASSONE*

SOLO IN CASO DI MANCATO FUNZIONAMENTO SI DEVE:

- ACCERTARE CHE IL PULSANTE **B** (**LINEA**) SIA ACCESO
- ACCERTARE CHE LA MANOPOLA D SIA IN POSIZIONE **0**
- ACCERTARE CHE LA MANOPOLA E SIA IN POSIZIONE **1**
- ACCERTARE CHE LA MANOPOLA **L** SIA IN POSIZIONE **1**
- ACCERTARE CHE LA PRESA DI CORRENTE SIA INSERITA
- ACCERTARE CHE IL **"FUNGO ROSSO"** DI EMERGENZA NON SIA INSERITO

BISOGNA SAPERE CHE:

- IL PULSANTE **I** CON LUCE LAMPEGGIANTE INDICA CHE IL CASSONE E' PIENO PER ¾
- IL PULSANTE **I** CON LUCE FISSA INDICA CHE IL CASSONE E' PIENO DEL TUTTO
- IL PULSANTE **H** ACCESO E' NECESSARIO AVVERTIRE IL SERVIZIO MANUTENZIONE

IN CASO DI EMERGENZA BISOGNA:

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

- ATTIVARE IL "**FUNGO ROSSO**" SOTTO IL PANNELLO DI CONTROLLO
- PER RIPRISTINARE IL NORMALE FUNZIONAMENTO TIRARE IL "**FUNGO**" E RUOTARLO LEGGERMENTE

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

L'APPROVVIGIONAMENTO DELLE ACQUE

E' regolamentato dal DPR 24 maggio 1988 n. 236. Per gli impianti serviti da acquedotti pubblici é sufficiente far eseguire mensilmente un controllo microbiologico delle acque utilizzate nel proprio esercizio.

1. REQUISITI DI QUALITÀ DELLE ACQUE DESTINATE AL CONSUMO UMANO

Per acque destinate al consumo umano si intendono tutte le acque che siano:

- destinate al consumatore (per usi domestici, tramite acquedotti o cisterne),
- utilizzate da **un'impresa alimentare** come ingrediente per la fabbricazione, il trattamento e la conservazione di cibi e bevande,
- distribuite da **un'impresa alimentare** tramite bottiglie o contenitori. Invero, tale e una nuova forma di distribuzione dell'acqua destinata al consumo umano (da non confondere con le acque minerali naturali) denominata da talune aziende come *"acqua da tavola".*

Valori limite

Il D. lgs. 31/01 ha fissato gli standard di sicurezza per una serie di parametri che più usualmente determinano l'inquinamento dell'acqua.

Sono stati, pertanto, fissati dei limiti che non possono essere mai superati perchè, in caso contrario, il consumo dell'acqua diventerebbe pericoloso per la salute.

Controllo

I controlli obbligatori che il D. lgs. 31/01 prevede sono di due tipi :

- controlli esterni
- controlli interni

Nel dettaglio :

I controlli esterni, di competenza della ASP, mirano ad accertare la qualità

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

dell'acqua distribuita per il consumo umano onde adottare, in caso di fornitura di acqua di qualità non conforme, i provvedimenti necessari a salvaguardare la salute pubblica e, comunque, per applicare le sanzioni previste.

I controlli interni sono controlli che l'ente gestore dell'acquedotto , e successivamente la società di gestione, sono tenuti ad eseguire per verificare e garantire le condizioni di potabilità dell'acqua distribuita alle singole utenze.

La localizzazione dei **punti di prelievo** é specificata nell'art. 6 del D. Lgs. 31/01. I controlli periodici andranno quindi effettuati:

- al punto di presa delle acque (alla sorgente per le acque superficiali, ai pozzi per le acque sotterranee)
- agli impianti di adduzione (pompe aspiranti, ecc.)
- nei serbatoi di accumulo
- alla rete di distribuzione
- agli impianti di confezionamento di acqua in bottiglia o in contenitori
- sulle acque utilizzate dalle imprese alimentari
- sul mezzo di trasporto, quando l'acqua viene fornita tramite cisterna

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

1.1TABELLA DEI VALORI LIMITE

SOSTANZA	VALORE MASSIMO (MICROGRAMMI/LITRO)
Arsenico	10
Benzene	1
Benzo (a) pirene	0,01
Boro	1
Cadmio	10
Clorito	200
Cromo	50
Cianuro	50
Fluoruro	1,5
Mercurio	1
Niche!	20
Nitrati	50
Nitriti	0,5
Piombo	10
Selenio	10
Vanadio	50

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

2. PROCEDURE IGIENICHE GENERALI

2.1 L'IGIENE DELLE ATTREZZATURE

Le attrezzature che vengono in contatto diretto con l'acqua devono possedere requisiti di pulizia ed igiene particolari. La pulizia e la disinfezione di queste attrezzature va pertanto eseguita scrupolosamente seguendo un piano periodico di interventi secondo requisiti di tempestività ed accuratezza.

2.2 CONTROLLO E MANUTENZIONE ATTREZZATURE

- I containers dell'acqua potabile devono essere allocati, quando non in uso, in zone protette da pensiline al fine di evitare fenomeni di fotosintesi clorofilliana (alghe) all'interno degli stessi, prodotti dal prolungato stazionamento sotto i raggi solari.
- Allo stesso scopo, è necessario predisporre uno sportellino mobile a salvaguardia della finestrella di visualizzazione del livello acqua all'interno del container.
- I containers dell'acqua potabile non possono essere riempiti dallo stesso rubinetto utilizzato per le cisterne dell'acqua delle toilette, ma deve essere utilizzato esclusivamente il rubinetto adibito allo scopo.
- I containers dell'acqua devono essere parcheggiati davanti l'officina e in un'area distante da quella adibita al trasporto di acqua per toilette.
- Il riempimento delle cisterne viene effettuato dal suddetto rubinetto con l'aggiunta di ipoclorito di sodio nelle dosi precedentemente stabilite.
- L'operatore addetto al servizio di acqua potabile dev'essere diverso da quello utilizzato per il servizio toilette
- L'addetto, prima di riempire le cisterne dell'aeromobile, elimina con l'erogatore qualche litro d'acqua per permettere la pulizia interna del tubo.
- Quando l'erogatore dell'acqua non é in uso é obbligatorio proteggerlo da eventuali contaminazioni esterne tramite sacchetti in plastica ad uso alimentare.
- Lo svuotamento e la disinfezione totale del container devono essere effettuate **ogni**

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

sette giorni, prevedendo per ogni riempimento l'aggiunta dell'ipoclorito di sodio secondo le indicazioni e le dosi precedentemente fornite.

- Controllo mensile dell'acqua a cura di un laboratorio autorizzato il quale effettua dei prelievi al fine di sottoporre i campioni ad analisi chimico-batteriologico.

2.2.1 COMPONENTI DETERIORABILI

1. **Tubo** di adduzione acqua in pvc per uso alimentare
2. **Tubo** di scarico acqua in pvc per uso alimentare
3. **Sistema protezione** in plexiglass a bicchiere per la parte terminale della tubazione di fornitura acqua bottini.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

2.3 PROCEDURA RACCOMANDATA PER IL LAVAGGIO DELLE MANI:

1. Verificare il materiale necessario: ossia assicurarsi che sapone liquido, spazzolino per unghie, asciugamani di carta siano disponibili.
2. Bagnare mani ed avambracci con acqua corrente intorno a 45 °C.
3. Applicare il detergente in quantità idonea sulle mani e sullo spazzolino, per produrre una schiuma sufficiente, sfregare e spazzolare energicamente le unghie, le dita, il dorso ed il palmo della mano (l' azione meccanica dello spazzolino facilita il distacco dello sporco, ed il suo passaggio nella schiuma).
4. Sciacquare abbondantemente mani ed avambracci, sempre con acqua abbastanza calda.
5. Prelevare una nuova dose di detergente, lavare nuovamente le mani formando una abbondante schiuma e sfregando particolarmente le zone meno accessibili (per esempio lo spazio fra le dita).
6. Allontanare tutta la schiuma con un secondo abbondante risciacquo.
7. Asciugarsi con gli appositi asciugamani di carta, che saranno poi gettati nel cestino.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

3. FORMAZIONE DEL PERSONALE IN MATERIA DI IGIENE ALIMENTARE

Al personale adibito al servizio oggetto della presente procedura saranno illustrati:

- cause di contaminazione dei prodotti
- influenza della temperatura
- obbligo di attenersi alle prescrizioni vigenti in materia di salvaguardia degli alimenti
- obbligo di curare la propria igiene personale, metodo corretto di lavarsi le mani prima di uscire dai servizi igienici, necessità di togliere anelli e bracciali prima dell'inizio del lavoro ed utilizzare guanti monouso nelle fasi di riempimento.
- obbligo di utilizzare sempre in azienda gli indumenti da lavoro ed Il copricapo
- obbligo di utilizzare uno scomparto dell'armadietto per gli abiti da lavoro e l'altro per quelli personali
- obbligo di astenersi dal lavoro in caso di malattia infettiva o contagiosa, e di utilizzare una mascherina di protezione in caso di raffreddore
- obbligo di utilizzare, quando prescritte, le protezioni (guanti monouso, mascherine filtranti).

Analoga formazione verrà inoltre impartita anche al personale neo-assunto, prima dell'inizio del lavoro.

Questa formazione sarà ripetuta ogni qualvolta l'Azienda ne ravvisasse la necessità.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

4.L'IDONEITÀ DEL MEZZO DI TRASPORTO

IL DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 26 MARZO 1980, N. 327. DISCIPLINA ALL'ART. 43 L'IDONEITÀ DEL MEZZO DI TRASPORTO.

Il **trasporto** delle sostanze alimentari deve avvenire con mezzo igienicamente idoneo e tale da assicurare alle medesime una adeguata protezione, in relazione al genere delle sostanze trasportate, evitando ogni causa di insudiciamento o altro danno che possa derivare alle sostanze alimentari trasportate dagli agenti atmosferici o da altri fattori ambientali.

E' fatto obbligo di provvedere alla pulizia del mezzo di **trasporto** adoperato, in maniera tale che dal medesimo non derivi insudiciamento o contaminazione alle sostanze alimentari trasportate.

E' vietata la promiscuità di carico di sostanze alimentari con altre sostanze alimentari od anche non alimentari che possano modificare le caratteristiche dei prodotti o possano comunque inquinarli, salvo che si faccia uso di confezioni o imballaggi atti ad evitare qualsiasi contaminazione o insudiciamento.

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

5.CHECK LIST DI AUTOCONTROLLO

	CHECK LIST DI APPLICAZIONE D. LGS N. 155 DEL 26/05/1997 *ATT. DELLE DIR.93/43/CEE - 96/3/CE*	data check list:...../...../..... rev. 01/06
Verifica eseguita in data:	ISPETTORE:	

APPLICAZIONE DEL SISTEMA				
	si	**no**	**non rilevante**	**note**
E' identificato il responsabile dell'autocontrollo?				
E' individuato colui che sostituisce il responsabile in caso di assenza?				
Il responsabile gode in azienda di sufficiente autonomia decisionale riguardo all'attuazione del sistema di autocontrollo?				
Il responsabile ha le conoscenze adeguate per far funzionare il sistema HACCP?				
E' programmata una revisione periodica del piano di autocontrollo per verifIcarne l'efficacia?				
E' prevista la revisione del piano nel caso di modifiche al processo, alle materie prime impiegate...?				
E' programmata la revisione del piano in caso di verifiche sfavorevoli?				
Gli addetti coinvolti nelle attività previste dal sistema elaborato dimostrano di aver ricevuto una formazione adeguata?				

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata

SAC aeroporto di catania

Environmental friendly

Gestione dei rifiuti

I rifiuti devono essere suddivisi per tipologia (carta e cartone, plastica, olii esausti, etc.) e riposti negli appositi contenitori etichettati

Sostanze chimiche

-Devono essere accompagnate dalla propria scheda di sicurezza,
-Devono essere utilizzate per gli scopi indicati dall'azienda
-Non devono essere disperse nell'ambiente

-I contenitori vuoti devono essere gestiti come rifiuti speciali (in merito alla pericolosità chiedere al RSGA);
-Gli stracci sporchi ed il materiale assorbente contaminato da tali sostanze sono rifiuti speciali e non devono essere buttati nei RSU.

Emergenza spandimento di sostanza chimica

Nel caso si dovesse verificare uno spandimento accidentale di sostanze chimiche (p.es. olio lubrificante/motore, gasolio, benzina, acido batterie) attivare la seguente procedura:

- Dotarsi di opportuni DPI
- Isolare la sorgente della perdita (chiudere valvole di mandata, ribaltare contenitore, inserire tappo, riparare sommariamente una perdita o munirsi di bacino di contenimento provvisorio, posizionare la batteria in bacino di contenimento, etc.);
- Munirsi di sabbia o stracci o materiale assorbente (ignifugo), per l'acido utilizzare la soluzione neutralizzante,
- In caso di prossimità a caditoie o tombini posizionare al di sopra gli appositi tappetini (se disponibili) ovvero distribuire il materiale assorbente lungo il perimetro in modo tale da evitare l'ingresso della sostanza nell'impianto fognario;
- Distribuire il materiale di contenimento ed assorbente/neutralizzante in modo tale da arginare il flusso,
- Raccogliere il materiale assorbente imbibito di sostanza chimica e gestirla come rifiuto speciale pericoloso (contenitore etichettato con relativo CER).

ALL.TI SEZ. 7 AMBIENTE

Flyer01_Rifiuti-SostanzePericolose-EmergenzeAmb_2016

IN APPROVAZIONE

SAC aeroporto di catania

Environmental friendly

Gestione dei rifiuti

I rifiuti devono essere suddivisi per tipologia (carta e cartone, plastica, olii esausti, etc.) e riposti negli appositi contenitori etichettati

Sostanze chimiche

-Devono essere accompagnate dalla propria scheda di sicurezza,
-Devono essere utilizzate per gli scopi indicati dall'azienda
-Non devono essere disperse nell'ambiente

-I contenitori vuoti devono essere gestiti come rifiuti speciali (in merito alla pericolosità chiedere al RSGA);
-Gli stracci sporchi ed il materiale assorbente contaminato da tali sostanze sono rifiuti speciali e non devono essere buttati nei RSU.

Emergenza spandimento di sostanza chimica

Nel caso si dovesse verificare uno spandimento accidentale di sostanze chimiche (p.es. olio lubrificante/motore, gasolio, benzina, acido batterie) attivare la seguente procedura:

- Dotarsi di opportuni DPI
- Isolare la sorgente della perdita (chiudere valvole di mandata, ribaltare contenitore, inserire tappo, riparare sommariamente una perdita o munirsi di bacino di contenimento provvisorio, posizionare la batteria in bacino di contenimento, etc.);
- Munirsi di sabbia o stracci o materiale assorbente (ignifugo), per l'acido utilizzare la soluzione neutralizzante,
- In caso di prossimità a caditoie o tombini posizionare al di sopra gli appositi tappetini (se disponibili) ovvero distribuire il materiale assorbente lungo il perimetro in modo tale da evitare l'ingresso della sostanza nell'impianto fognario;
- Distribuire il materiale di contenimento ed assorbente/neutralizzante in modo tale da arginare il flusso,
- Raccogliere il materiale assorbente imbibito di sostanza chimica e gestirla come rifiuto speciale pericoloso (contenitore etichettato con relativo CER).

ALL.TO 7.11.1

CODICE COMPORTAMENTALE

ENERGIA

IN APPROVAZIONE

LINEE GUIDA E NORME COMPORTAMENTALI IN MATERIA DI USO RAZIONALE DELL'ENERGIA PRESSO L'AEROPORTO DI CATANIA

PREMESSA

Il Pacchetto Clima Energia varato dall'Unione Europea prevede il raggiungimento dei cosiddetti obiettivi "20-20-20" entro il 2020.

Nello specifico questi obiettivi, meglio noti come **"pacchetto 20-20-20"**, sono:

- La riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990
- La diminuzione del consumo di energia del 20% rispetto ai livelli previsti per il 2020 grazie ad una migliore efficienza energetica
- Il raggiungimento del 20% di quota di energia ricavata da fonti rinnovabili sul consumo totale.

Gli obiettivi comunitari impongono quindi l'adozione di linee guida tese a razionalizzare l'uso delle risorse e, nel contempo, ad intraprendere azioni di miglioramento dell'efficienza energetica.
Il presente documento vuole richiamare l'attenzione di tutti coloro che sono fruitori di energia all'interno degli edifici aeroportuali circa le norme comportamentali di utilizzo delle varie apparecchiature ma anche di quelle legate al cosiddetto **"buon senso"**, in modo che la cultura del risparmio e dell'efficienza energetica possa produrre la massima riduzione dei consumi possibile, salvaguardando il benessere lavorativo e le condizioni per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.
Non va mai dimenticato, infatti, che tutti i correttivi gestionali attuati dall'azienda non possono essere fini a se stessi, ma devono sempre traguardare al miglioramento dell'attività operativa, in termini di efficacia, efficienza ed economicità.
Per questo è importante che tutti concorrano al rispetto e al monitoraggio delle norme comportamentali, ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni gerarchiche ed istituzionali.
E' necessario che tutti comprendano il proprio ruolo e non si sentano esentati dall'applicarle.
Trattandosi di regole comportamentali, il loro rispetto deve partire dagli amministratori e dai dirigenti che, oltre a concorrere con il loro agire al risparmio, devono essere un chiaro e inequivocabile esempio per tutti gli altri attori, interni ed esterni.

DRAFT

Pertanto le presenti norme si rivolgono a tutti gli attori del processo che dovranno operare, nelle varie attribuzioni gerarchiche e funzionali, in modo che esse vengano applicate, monitorate, conservate e migliorate nel tempo.
Le norme comportamentali si suddividono in **indicazioni**, che devono essere obbligatoriamente rispettate e monitorate, e in **consigli pratici** che ne facilitano l'attuazione.
In realtà si tratta di semplici regole comportamentali nel vissuto quotidiano all'interno degli uffici e servizi, nella considerazione che i grandi risparmi si fanno con il concorso di tutti e con le abitudini individuali.
Gli interventi per ridurre i consumi energetici e il conseguente abbattimento dei relativi costi riguardano sia iniziative tese a limitare o addirittura ad eliminare gli sprechi di energia, sia politiche di ottimizzazione delle risorse disponibili e di miglioramento dell'efficienza dei sistemi di produzione ed utilizzazione.
In generale, le iniziative attuabili possono essere di due tipi: gli **interventi strutturali** - che per la loro natura richiedono piani economici di investimento con relativo ammortamento negli anni - nonché la **razionalizzazione nell'uso dell'energia** e gli **interventi gestionali e "comportamentali"**, cioè quegli stili più attenti ad un uso razionale ed intelligente delle risorse.

Monitoraggio
Il responsabile per l'uso razionale dell'energia (Energy manager) dovrà curare il monitoraggio del rispetto delle norme comportamentali, segnalando all'Accountable manager, all'AD e al Presidente, con relazioni trimestrali, le anomalie riscontrate ed i comportamenti non rispondenti.
Se la segnalazione riguarda comportamenti non corretti posti in essere dai dipendenti, l'Energy manager provvederà ad informare il Dirigente di competenza e l'Ufficio Risorse Umane che provvederanno agli opportuni richiami e segnalazioni ai fini valutativi.
Se la segnalazione riguarda esterni (fornitori, operatori aeroportuali, utenti, ecc…) l'Energy Manager provvederà ad informare i Dirigenti di competenza che provvederanno agli opportuni richiami e segnalazioni alle ditte e agli enti di competenza.
L'Energy manager si rapporterà, inoltre, periodicamente con l'Accountable manager per la verifica dei consumi degli edifici e per gli eventuali interventi correttivi derivanti da segnalazioni e proposte, nonché da adeguamenti strutturali degli edifici e degli impianti.

DRAFT

Linee guida per la progettazione, interventi strutturali e acquisti

I ***responsabili della progettazione e della manutenzione*** avranno cura che:

- I calcoli di progetto relativi a **strutture opache o trasparenti** dovranno essere conformi alle caratteristiche energetiche rientranti nei limiti imposti dalla normativa vigente e sottoposti a validazione da parte dell'Energy manager.
- In occasione di progettazione di qualsiasi tipo, relativa a **ristrutturazione di edifici**, dovranno essere elaborate, sin dalla prima fase progettuale, le documentazioni necessarie alla classificazione energetica dell'edificio stesso, sottoposti a validazione da parte dell'Energy manager, nonché promosso e privilegiato l'inserimento di impianti ad elevata efficienza energetica, nonché il ricorso, ove possibile, a sistemi di produzione da fonti rinnovabili o da cogenerazione.
- In occasione di progettazione, di qualsiasi tipo, relativa a **climatizzazione di ambienti** dovrà essere prevista, sin dalla prima fase progettuale, una dettagliata analisi del fabbisogno energetico dei locali interessati ed, eventualmente, dell'edificio, tenendo conto della classificazione energetica dello stesso.
- Il progetto **dell'impianto di climatizzazione** dovrà prevedere, se necessaria, anche la sostituzione degli elementi non a norma (specie nel caso degli elementi trasparenti) o prevedere interventi atti al contenimento delle dispersioni (specie nel caso elementi opachi) sino ai valori previsti. E' sconsigliata, ove possibile, l'installazione di qualsiasi impianto di condizionamento autonomo.

Il ***responsabile della manutenzione*** dovrà assicurarsi che gli impianti centralizzati di condizionamento siano accesi nel rispetto delle normative vigenti in termini stagionali e di temperatura interna ed esclusivamente durante l'orario di attività, secondo la regolamentazione standard stabilita.
L'Energy manager dovrà verificare e monitorare tali essenziali adempimenti.

- Ogni nuovo **impianto elettrico di illuminazione** o modifica di impianto elettrico dovrà prevedere già nella fase progettuale:

1. l'inserimento di sistemi di regolazione della tensione ai fini dell'ottimizzazione delle potenze assorbite a parità di luminosità resa;
2. opportuni provvedimenti per l'ottimizzazione dei carichi relativamente sia alla potenza assorbita, sia al rifasamento delle correnti;
3. in occasione di interventi di manutenzione relativi all'illuminazione di ambienti di passaggio (corridoi, scale) o di breve sosta temporanea (bagni, ripostigli, ecc.) dovrà essere previsto l'inserimento di sensori di presenza o di altri sistemi comunque atti all'accensione e spegnimento automatico dei corpi illuminanti senza l'intervento umano diretto;
4. tinteggiare le pareti con colori chiari. Questo aumenta la resa dell'illuminazione dal 15% al 50% in più, rispetto ad una parete scura.
5. Evitare luci indirette o troppo schermate. Se sono rivolte al soffitto, questo assorbe fino al 30% della luce, richiedendo lampadine di maggior potenza e quindi di maggior consumo

DRAFT

- La progettazione di interventi di qualsiasi tipo **all'impianto e alla rete idrica** dovrà essere finalizzata a perseguire:

1. l'eliminazione degli sprechi e la riduzione delle perdite delle reti di adduzione e distribuzione;
2. l'ottimizzazione delle modalità di gestione dei prelievi anche mediante l'utilizzo delle migliori tecniche disponibili per la progettazione, l'esecuzione e la manutenzione delle infrastrutture;
3. la commisurazione dei prelievi alle effettive necessità (temporizzazione dell'erogazione, doppio impianto di distribuzione, ecc).
4. riuso delle acque reflue o comunque già usate nel ciclo produttivo, ove possibile dal punto di vista tecnico ed economico;
5. telecontrollo e contabilizzazione dell'acqua utilizzata da ciascuna utenza, ove possibile. La contabilizzazione innanzitutto responsabilizza l'utente finale. In alcuni casi semplicemente introdurre contabilizzazione e fatturazione a consumo riduce i consumi del 30-40%;

- La progettazione e la realizzazione di interventi di qualsiasi tipo **all'impianto di irrigazione** dovrà essere finalizzata a perseguire:

1. migliore programmazione: l'utilizzo di apparecchiature di monitoraggio delle condizioni di umidità del suolo (idrometri) e timers per determinare, in maniera più accurata, i tempi e le quantità d'acqua da distribuire, ha generalmente come effetto una riduzione dell'ammontare complessivo della quantità d'acqua necessaria per innaffiare efficacemente;
2. fornire l'acqua nel posto giusto: dove esistono piante è opportuno utilizzare l'irrigazione a goccia superficiale o sotterranea, più efficiente degli spruzzatori; per i terreni erbosi è possibile utilizzare innaffiatori a bassa velocità di precipitazione che incrementano l'uniformità della distribuzione.

I ***responsabili dell'ufficio acquisti e i responsabili di servizio*** avranno cura che:

- in ogni acquisto di beni o servizi siano sempre privilegiati i componenti di classe energetica "A" o maggiore (ove prevista) e comunque quelli le cui caratteristiche di consumo energetico dichiarato risultino più basse a parità di prestazioni tecniche.
- in ogni acquisto di apparecchiature o di componenti che risultino condivisibili, sia a livello della stessa struttura, sia a livello di uffici logisticamente ubicati nella medesima zona, siano privilegiati i componenti condivisibili in rete tra più utenti (stampanti, fax, scanner, ecc.).
- con riferimento particolare alle macchine fotocopiatrici, sia promosso e privilegiato l'acquisto di beni o servizi che prevedano componenti che contemplino le funzioni cosiddette fronte/retro e di multi pagina sul medesimo foglio e che risultino condivisibili in rete sia in lettura (funzione scanner) che scrittura (funzione stampante);
- Ogni acquisto di beni o servizi relativo a nuove lampade di qualsiasi dimensione e potenza privilegi lampade a basso consumo e comunque, quelle le cui caratteristiche di consumo energetico dichiarato risultino più basse a parità di luminosità dichiarata.

DRAFT

aeroporto di catania

LINEE GUIDA E REGOLE COMPORTAMENTALI

APPARECCHIATURE ELETTRONICHE

Regole comportamentali

Il non corretto utilizzo degli elementi d'ufficio e degli impianti sul posto di lavoro costituisce Generalmente il fattore di maggior consumo e spesa per gli uffici. Il dispendio di energia deriva, spesso, da errate abitudini lavorative il cui miglioramento può essere ottenuto con semplici e piccoli accorgimenti da parte degli utilizzatori. Ciò permetterà di concorrere non solo ad una significativa riduzione dei consumi energetici, ma anche alla diminuzione delle emissioni dannose per l'ambiente.

Inserire nelle mail

Produrre un foglio A4 richiede 7.5g di CO2. Rispetta l'ambiente, pensa prima di stampare! / Produce an A4 sheet requires 0.016 lb of CO2. Respect the Earth. Think before print!

Computer

Norme Obbligatorie

- ***Spegnere il PC in caso di inutilizzo per assenza maggiore di un'ora.***

Il computer in stand-by riduce il consumo solo del 2%; spegnere completamente il computer e periferiche dopo l'uso non genera alcun costo, ma solo risparmio (fino a 500 watt per ogni locale).

- ***Spegnere il monitor nella pausa pranzo o anche in caso di momentaneo inutilizzo del PC, separatamente dall'unità operativa del computer.***

Questo non genera inconvenienti e consente di limitare considerevolmente i consumi elettrici (il solo schermo acceso comporta circa l'80-85% del consumo complessivo del computer).

- ***Assicurarsi che a fine giornata lavorativa il PC sia spento. Se non già disponibile chiedere di dotare il PC di ciabatta con interruttore. In tal caso assicurarsi che tale interruttore sia spento.***

E' buona norma non tenere il PC sotto tensione elettrica in quanto soggetto comunque agli sbalzi di tensione della rete elettrica, evitando inoltre possibili dispersioni.

Stampanti, fax, fotocopiatrici

Norme Obbligatorie

Prima di stampare un documento:

- chiedersi se è necessario farlo oppure sia sufficiente conservare la copia digitale;
- privilegiare l'uso della posta elettronica rispetto al cartaceo;
- controllare l'anteprima di stampa.

DRAFT

In fase di stampa:
- utilizzare l'opzione bozza/minima qualità della propria stampante per produrre le prove di stampa dei documenti;
- utilizzare, ove possibile, l'opzione fronte/retro;
- fotocopiare più pagine insieme anziché un foglio alla volta.

- **Riutilizzare i fogli di stampa scartati e/o stampati solo da un lato, per note, stampa bozze, blocchi per appunti, supporti per lucidi, ecc.**
L'azione deriva da disposizione normativa e consente comunque un risparmio di risorse.

- **Se non è attivata, impostare la funzione "energy saving" delle apparecchiature informatiche per la stampa/fotocopiatura.**
L'azione permette di ridurre il consumo di energia elettrica del 10%.

- **Ricordarsi di spegnere la stampante/fotocopiatrice a fine giornata o quando è inutilizzata. Se non già disponibile chiedere di dotare l'apparecchio di ciabatta con interruttore. In tal caso assicurarsi che tale interruttore sia spento.**
L'azione permette di ridurre il consumo di energia elettrica fino al 10%. Nel caso in cui la stampante dovesse essere condivisa, organizzarsi in modo che l'ultimo dipendente ad uscire si accerti dello spegnimento dell'apparecchiatura.

ALTRE APPARECCHIATURE ELETTRONICHE E ELETTRICHE

Norme Obbligatorie

- ***Staccare il caricabatterie*** dalla presa dopo aver ricaricato il telefonino di servizio.
- **le altre apparecchiature elettriche** ed elettroniche fornite per casi particolari devono esse utilizzate secondo le relative istruzioni gestionali, curandone lo spegnimento dopo l'utilizzo;
- ***come da normativa vigente, è vietato l'utilizzo di apparecchiature elettriche e elettroniche personali***, con particolare riferimento di quelle alimentate dalla rete elettrica. Eventuali deroghe derivanti da particolari e motivate esigenze devono essere autorizzate dall'Energy manager che ne deve dare comunicazione nelle relazioni trimestrali.
- ***L'ufficio acquisti deve avere cura che i distributori automatici di bevande e snack siano ad alta efficienza energetica; i responsabili delle aree dove esse sono ubicate devono assicurarsi, ove possibile, che si spengano durante la notte e nelle giornate festive.***

ILLUMINAZIONE INTERNA

Regole comportamentali

Gestire meglio la tipologia di illuminazione che si utilizza nei luoghi di lavoro, può migliorare il confort quotidiano, quindi, se possibile, bisogna:
- accendere la luce solo quando è necessario ed esclusivamente per fornire la giusta illuminazione;

DRAFT

- privilegiare l'utilizzo della luce naturale a quella artificiale. Dove possibile, alzare le tapparelle o aprire le persiane nelle ore di esposizione solare e non accendere le luci;
- pulire o chiedere di pulire le lampadine, riflettori, diffusori, perché la polvere può ridurre il rendimento fino al 40%. In questo modo si ridurranno i consumi e si eviterà il surriscaldamento dell'ufficio dovuto alle lampade.

Norme Obbligatorie

- Spegnere le luci all'uscita dall'ufficio e dagli ambienti comuni (bagni, corridoi, sale riunioni, ecc.) in caso di non occupazione.
- Nel caso il proprio ufficio dovesse essere condiviso organizzarsi in modo che l'ultimo dipendente, ad uscire, si accerti dello spegnimento delle luci.

CLIMATIZZAZIONE

Regole comportamentali generali

Gli impianti di climatizzazione costituiscono una grande opportunità di risparmio energetico, sia in termini di combustibili (riscaldamento) che di energia elettrica (condizionamento), basti considerare che, ad esempio, per ogni grado in meno di è possibile risparmiare circa il 7% del consumo annuo di combustibile.
La temperatura interna invernale prevista per tutti gli ambienti è **20° C**, ed è conforme a quanto previsto dalla Legge 10/91. La temperatura interna estiva prevista è **26°C**. La tolleranza di temperatura ammessa sia per il riscaldamento che per il condizionamento è di +/- 2°.
Tenuto conto che il benessere termico è soggettivo e spesso non corrispondente a quello degli altri che condividono gli stessi spazi è importante utilizzare **indumenti idonei** al proprio ambiente di lavoro e alle caratteristiche fisiche personali, nel rispetto delle norme comportamentali.
L'esigenza di una temperatura di contatto più elevata dei 20°C non può essere affidata ai consumi energetici dell'azienda. Inoltre spesso nella condivisione degli spazi dotati di impianti azionabili direttamente dai dipendenti si verificano numerose diseconomie collegate alla troppo frequente apertura delle finestre per riequilibrare un riscaldamento eccessivo dell'aria ambiente.
In casi eccezionali è tuttavia possibile richiedere **un'autorizzazione specifica all'Energy manager** il quale dovrà riportare nelle relazioni periodiche, nei limiti di quanto permesso dal D. Lgs. 196/2003, le autorizzazioni accordate e le relative motivazioni.

DRAFT

aeroporto di catania

Riscaldamento

Norme Obbligatorie

- ***E' vietato utilizzare nei propri uffici e nelle aree comuni sistemi di riscaldamento a integrazione dell'impianto esistente, salvo autorizzazione dell'Energy manager, per esigenze motivate.***
- ***In caso di presenza di termostati negli ambienti di lavoro*** *regolabili dal dipendente****, in inverno è vietato impostare la TEMPERATURA oltre i 20°C (con una tolleranza di +2°);***
- ***Evitare di aprire le finestre*** (assicurando però un numero adeguato di ricambi d'aria naturali secondo normativa).
- ***In inverno, ove possibile per la conformazione dell'ufficio, chiudere le porte del proprio ufficio o di ambienti comuni*** (escluso, se necessario, gli uffici a sportello), per evitare che il calore si propaghi in ambienti che non è necessario riscaldare.
- **In caso di uffici aperti al pubblico** porre una indicazione sulla porta del tipo riportata nella figura a lato.

- In inverno, non coprire i caloriferi accesi con oggetti o arredi.
- In inverno, appena fa buio, è buona norma abbassare le tapparelle o chiudere le persiane (dove possibile): la dispersione di calore attraverso le finestre si riduce della metà.

- ***Nel caso il riscaldamento sia assicurato ESCLUSIVAMENTE da ventilconvettori:***
  - disattivare il condizionamento e il riscaldamento quando ci si assenta per lungo tempo dall'ufficio, quando si aprono le finestre e nei locali non utilizzati quotidianamente;
  - regolare la velocità dei ventilconvettori a livello medio e mantenerla nel tempo;
  - regolare la temperatura ambiente al massimo su 20°C (con una tolleranza di + 2°)

Raffrescamento

Norme Obbligatorie

- ***I condizionatori autonomi possono essere accesi per il periodo estivo solo dal 15 maggio al 15 ottobre, salvo motivata autorizzazione dell'Energy manager***.
- In caso di presenza di condizionatori autonomi negli ambienti di lavoro regolabili dal dipendente***, in estate non è consentito impostare il termostato ad una temperatura inferiore ai 26°C (con una tolleranza di -2°); è comunque consentito fissare una differenza di temperatura tra l'esterno e l'interno non superiore ai 5° C.***

DRAFT

- ***Tenere le finestre e le porte chiuse (ove possibile)*** quando è acceso l'impianto autonomo di condizionamento (assicurando però un numero adeguato di ricambi d'aria naturali secondo normativa – durante i quali l'impianto deve essere spento).
- **In caso di uffici aperti al pubblico** porre una indicazione sulla porta del tipo riportata nella figura a lato.
- Non ostruire le prese di aspirazione e i condotti di uscita dell'aria dei condizionatori.
- ***Spegnere i condizionatori all'uscita dal lavoro e impostarli in stand-by in caso di uscita temporanea dal proprio ufficio.***
- Come nel caso del riscaldamento è importante utilizzare **indumenti idonei** al proprio ambiente di lavoro e alle caratteristiche fisiche personali, nel rispetto delle norme comportamentali.

IMPIANTO IDRICO

Usare l'acqua senza sprechi non solo si traduce un enorme risparmio sulla bolletta, ma la sua conservazione aiuta a prevenire l'inquinamento delle acque nei laghi, fiumi e mari vicini, causato dalle enormi perdite conseguenti al sovraccarico dei sistemi di fognatura locali.

Regole comportamentali generali

- Assicurarsi sempre di aver chiuso i rubinetti dopo il loro uso.
- Segnalare tempestivamente alla manutenzione eventuali perdite dell'impianto interno. Un rubinetto che gocciola al ritmo di 90 gocce al minuto spreca 4.000 litri di acqua all'anno; un foro di un millimetro in una tubatura, provoca in un giorno, una perdita di 2.328 litri di acqua potabile.
- Non usare la toilette come discarica di sostanze tossiche (vernici, lacche, prodotti chimici, sigarette, solventi, ecc.) altrimenti si riduce la funzionalità del sistema fognario.
- Ogni volta che si gettano mozziconi di sigaretta, carta igienica non biodegradabile, fazzoletti di carta o altra spazzatura nel water, vengono sprecati di norma dai 5 ai 7 lt di acqua per il deflusso.

DRAFT

INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

L'informazione e formazione è indispensabile per la riuscita del programma di risparmio energetico.
Saranno pertanto organizzati periodicamente seminari e incontri con i dipendenti al fine di illustrarne i contenuti, condividerne gli obiettivi di risparmio ed efficientamento energetico e migliorarne l'attuazione. A tal fine sarà realizzato e distribuito a tutti i dipendenti ed agli operatori aeroportuali un apposito opuscolo informativo contenente le regole comportamentali indicate nel presente documento.
Informare e sensibilizzare l'utenza ed in generale gli **stakeholders esterni** non è di secondaria importanza per la riuscita e la condivisione del programma.
In particolare occorre che coloro che siano potenziali fruitori diretti dell'energia siano informati circa le presenti regole, il cui rispetto potrebbe essere determinante per futuri rapporti di collaborazione.
Nei confronti dell'utenza si realizzeranno **punti informativi** mediante l'esposizione delle presenti regole sulle bacheche o su cartelli in aree ritenute opportune.

L'Energy manager

DRAFT

ALL.TO 8.2.1 REQUISITI MINIMI DI SCALO

IN APPROVAZIONE

REQUISITI MINIMI DI SCALO PER I SERVIZI ESSENZIALI

INDICATORI	UNITA' DI MISURA	MINIMI DI SCALO
Tempo di attesa in coda alle biglietterie	attesa in coda alla biglietteria	20'
Tempo di coda al check-in	Tempo di attesa in coda al banco accettazione prima dell'inizio dell'operazione	25' voli Nazionali/Schengen 35' voli Extra-Schengen 40' Charter
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa dei passeggeri (in minuti) per l'effettuazione del controllo radiogeno dei bagagli a mano	25'
Tempo di sbarco primo passeggero	Tempo in minuti che intercorre dal Block- on dell'aeromobile in arrivo al momento in cui il primo passeggero esce dal portellone dell'aereo	5'
Tempo di riconsegna ultimo bagaglio	Tempo, in minuti, che intercorre dal block-on alla riconsegna dell'ultimo bagaglio	40' Voli Schengen 50' Voli Extra-Schengen
Bagagli disguidati in partenza	% bagagli disguidati in partenza/1000 pax in partenza	4 ‰

© 2016 Società Aeroporto di Catania S.p.A. Riproduzione riservata