



REGOLAMENTO DI SCALO **dell'Aeroporto di Linate**




ALLEGATI TECNICI
EDIZIONE 4.0



Edizione 4

Revisione 0

Documento di riferimento: RS-LIN ALL 4.0

	REGOLAMENTO DI SCALO AEROPORTO DI LINATE	ALLEGATI TECNICI	Rev.: RS/LIN/ALL/4.0
		Data di validità della pagina: 31/12/2020	Pag. 3

INDICE DEL DOCUMENTO¹

ALLEGATO 4.1.2. Numero medio passeggeri/ ora calcolati in funzione del tempo necessario per lo svolgimento delle operazioni	5
ALLEGATO 4.1.3 Numero dei passeggeri/ora per banco - ore banco per volo	6
ALLEGATO 4.1.4 Capacità impianto di smistamento bagagli	7
ALLEGATO 4.2.1 Minimum connecting time	7
ALLEGATO 4.2.2 Tabella di dettaglio del tempo di transito per gli aeromobili delle diverse categorie sullo scalo di Linate	8
ALLEGATO 4.4.4.1 Tempi di assegnazione ed impegno delle risorse dedicate al volo	10
ALLEGATO 5.1.a Banchi check-in con bagaglio.....	10
ALLEGATO 5.1.b Banchi check-in con solo bagaglio a mano	12
ALLEGATO 5.1.c Banchi assistenza passeggeri in arrivo.....	15
ALLEGATO 5.1.d Banchi informazioni.....	16
ALLEGATO 5.1.e Tabelle di dettaglio dei filtri sicurezza (body check)	16
ALLEGATO 5.1.f Tabelle di dettaglio e piantine dei gate	17
ALLEGATO 5.1.g Tabelle di dettaglio dei finger	20
ALLEGATO 6.1.a Dati sui nastri /"bilance" dei banchi check-in.....	21
ALLEGATO 6.1.b Dati sui moli bagagli in partenza	21
ALLEGATO 6.1.c Dati sui nastri di arrivo e caroselli di riconsegna bagagli	21
ALLEGATO 6.1.d Dati sui ponti scanner.....	21
ALLEGATO 6.1.e Codifiche manuali	21
ALLEGATO 6.1.f Banco "fuori misura"	21
ALLEGATO 7.3 Modulo di consegna/ ritiro colli sfusi di merce radioattiva	22
ALLEGATO 8.1.a Configurazione piazzole	23
ALLEGATO 8.1.b Tabelle di dettaglio delle caratteristiche delle piazzole aeromobili	25
ALLEGATO 8.7 Procedure operative di emergenza e incendio in apron	36
ALLEGATO 9.2.1 Patente aeroportuale a punti (PAP).....	57
ALLEGATO 9.4 Apron Management Service - Aircraft Parking Docking Chart.....	78

¹ La numerazione degli allegati riprende i medesimi capitoli del Regolamento di Scalo in cui sono richiamati e di cui costituiscono il complemento; sono pertanto possibili discontinuità di progressione in quanto alcuni capitoli dello stesso non possiedono il relativo allegato.



ALLEGATO 10.3 Ground Safety Report	80
ALLEGATO 10.4 Modulo rilevazione eventi con danni ad aeromobili, veicoli, infrastrutture (ASCRA check list).....	82
ALLEGATO 12 OL Procedura gestione eventi critici aeroportuali (Reg. 255/2010 art. 10.2)...	86
ALLEGATO 13.2.2 Parametri associati al contratto di accesso	96
ALLEGATO 13.2.4.a Schema del verbale di accesso	97
ALLEGATO 13.2.4.b Fabbisogni minimi personale e mezzi	98



ALLEGATO 4.1.2.

Numero medio passeggeri/ ora calcolati in funzione del tempo necessario per lo svolgimento delle operazioni

AREA	N. postazioni	Tempo di servizio per pax	Capacità N. pax/ora
Check-In	73	100''	2.628
Filtri Sicurezza	10	18''	2.000
Controllo Passaporti originanti Non Schengen	3	20''	540
Controllo Passaporti arrivi	4	20''	720

IMBARCHI	N. gates	N. voli ora	N. pax medi per volo	Capacità N. pax/ora
A1-A8 Schengen remoti	8	12	100	1.200
A10-A16 Schengen remoti	7	11	100	1.100
A17-21 Schengen finger	5	6	100	600
B25-28 Non Schengen	4	6	100	600



ALLEGATO 4.1.3

Numero dei passeggeri/ora per banco - ore banco per volo

La prima tabella indica il numero dei passeggeri/ora per banco in base al tempo medio di accettazione, utilizzato per la definizione delle ore banco indicate nella seconda tabella.

	Schengen	Non Schengen (medio-corto raggio)	Lungo raggio
Tempo medio di accettazione	1' 15"	1' 30"	2' 30"
Pax/banco/ora	48	40	24

ORE BANCO			
Posti offerti	Schengen	Non Schengen (medio-corto raggio)	Lungo raggio
400	8	10	17
350	7	9	15
300	6	8	13
250	5	6	10
200	4	5	8
150	3	4	6
100	2	3	4
50	1	1	2



ALLEGATO 4.1.4 **Capacità impianto di smistamento bagagli**

Il sistema di trasporto in partenza è progettato per una portata complessiva oraria di 1.600 bagagli originanti.

I valori di capacità dei principali sottosistemi sono i seguenti:

Check-in:

Per banco check-in: 1 collo/minuto 60 bag/ora/banco

Lettura automatica:

Automatic Tag-Reader 3.600 bag/ora/lettore

Nastri di sorting:

moli 1.600 bag/ora
caroselli 800 bag/ora

ALLEGATO 4.2.1 **Minimum connecting time**

Schengen/ Schengen	Non-Schengen/ Schengen	Non-Schengen/ Non- Schengen
90'	90'	90'



ALLEGATO 4.2.2

Tabella di dettaglio del tempo di transito per gli aeromobili delle diverse categorie sullo scalo di Linate

TEMPO DI TRANSITO MEDIO	TIPO AEROMOBILE
30	ATR 72 ATR 42 AVRO RJ AVROLINER CANADAIR CRJ 200-700 DE HAVILLAND DH8-300 EMBRAER ERJ 135 EMBRAER ERJ 145 EMBRAER ERJ 170 EMBRAER ERJ 175 FOKKER 50 FOKKER 70 LET L410 SAAB SF 340 SAAB 2000
35	CANADAIR CRJ 900 DE HAVILLAND DH8-400 EMBRAER ERJ 190 EMBRAER ERJ 195
40	BOEING 717-200 FOKKER 100
45	AIRBUS 318 AIRBUS 319 BOEING 737-300 BOEING 737-400 BOEING 737-500 BOEING 737-600 BOEING 737-700 DOUGLAS MD80
50	AIRBUS 320 AIRBUS 321 BOEING 737-800 BOEING 737-900
55	AIRBUS A300
60	BOEING 737 FREIGHTER BOEING 767-200 BOEING 757



I tempi indicati sono da considerarsi un riferimento per il dimensionamento dei fabbisogni operativi. Nel caso di aeromobili che prevedono stive attrezzate per il carico mediante ULD, i tempi indicati fanno riferimento a tali configurazioni. Per gli stessi aeromobili, qualora operino con stive non pallettizzate, i tempi di riferimento vanno aumentati del 50%.

I tempi indicati potranno essere ridotti sulla base di specifici accordi tra un Vettore ed il suo handler, ma la loro applicazione è soggetta a notifica al Gestore che si riserva di valutarne la congruenza operativa o di rifiutarne l'applicazione qualora risultino compromettere un corretto svolgimento delle operazioni di assistenza aeroportuale sullo scalo.



ALLEGATO 4.4.4.1

Tempi di assegnazione ed impegno delle risorse dedicate al volo

Tempi di assegnazione ed impegno delle risorse dedicate al volo			
Risorsa:		Schengen	Non-Schengen
Piazzola	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	ATA + 10'	
	Rilascio	BOF	
400 Hz	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	ATA + 10'	
	Rilascio	BOF	
Posizioni lavoro a rotazione.	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	ATA + 10'	
	Rilascio	BOF	
Finger	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	ATA + 10'	
	Rilascio	BOF	
Gate	Assegnazione	ETA – 120'	
	Inizio impegno	ETD – 30'	
	Rilascio	Chiusura volo	
Banco check-in	Assegnazione	STD – 24 h	
	Inizio impegno	STD – 120'	STD – 120'
	Rilascio	STD – 25'	STD – 30'
Banco "Lost & Found"	Assegnazione	STD – 24 h	
	Inizio impegno	STA	STA
	Rilascio	ATA + 60'	ATA + 60'
Banco "waiting list"	Assegnazione	STD – 24 h	
	Inizio impegno	STD – 120'	STD – 120'
	Rilascio	ETD – 15'	ETD – 15'
Banco "hand-bag"	Assegnazione	STD – 24 h	
	Inizio impegno	STD – 120'	STD – 120'
	Rilascio	STD – 15'	STD – 15'
Molo BHS partenze	Assegnazione	STD – 24 h	
	Inizio impegno	STD – T ₀	
	Rilascio	STD	
Molo BHS arrivi	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	BON	
	Rilascio	LBD	
Nastro riconsegna bag	Assegnazione	ETA – 10'	
	Inizio impegno	BON	
	Rilascio	LBD (Last Baggage Delivery) + 10'	

Note:

Il parametro T₀ può essere impostato con valori differenti per singolo volo. Allo stato attuale esso è pari a 180' indistintamente per tutti i voli. Il Gestore aeroportuale può scegliere di rinunciare all'utilizzo dei nastri di early-bag per determinati voli: in tal caso i corrispondenti moli in partenza risultano sempre aperti (fino ad ETD).

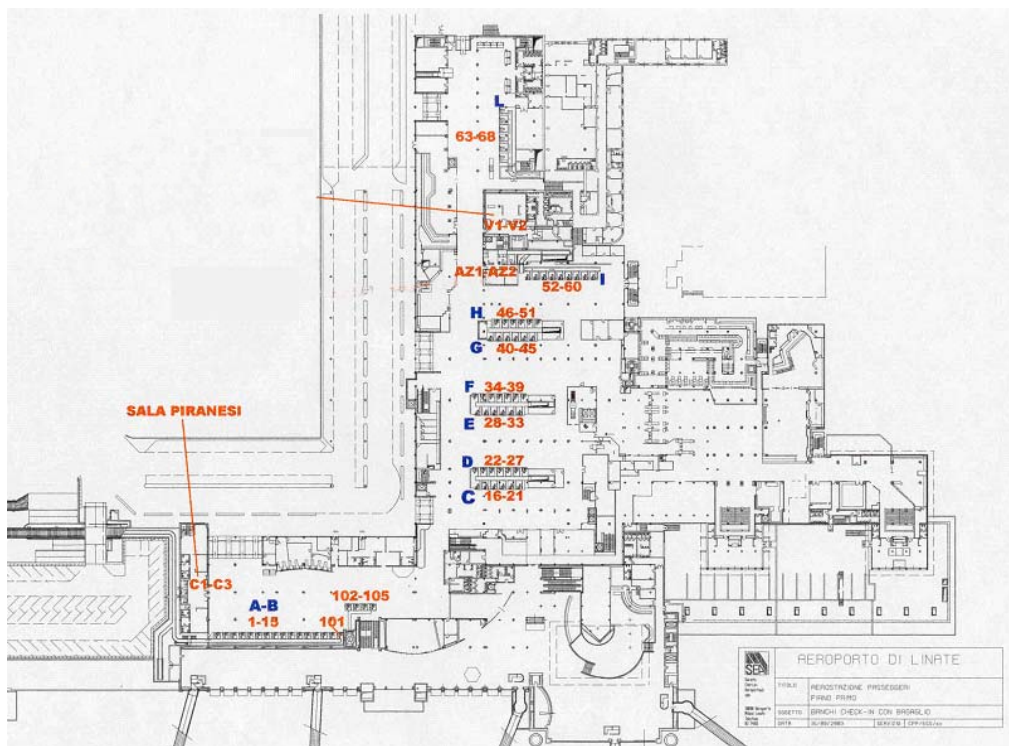
ALLEGATO 5.1.a

Banchi check-in con bagaglio



Il terminal dispone di 73 banchi di check-in con bagaglio:

Area	Banchi	Ubicazione
1	1-15	Piano primo Area partenze – Corpo D
1	1, 2	Sala VIP “Piranesi”- SKY Priority Group
2	16-21	Piano primo Area partenze
3	22A-27	Piano primo Area partenze
4	28-33	Piano primo Area partenze
5	34A-39	Piano primo Area partenze
6	40-45	Piano primo Area partenze
7	46-51	Piano primo Area partenze
8	52-60	Piano primo Area partenze
9	63-68	Piano primo Area partenze



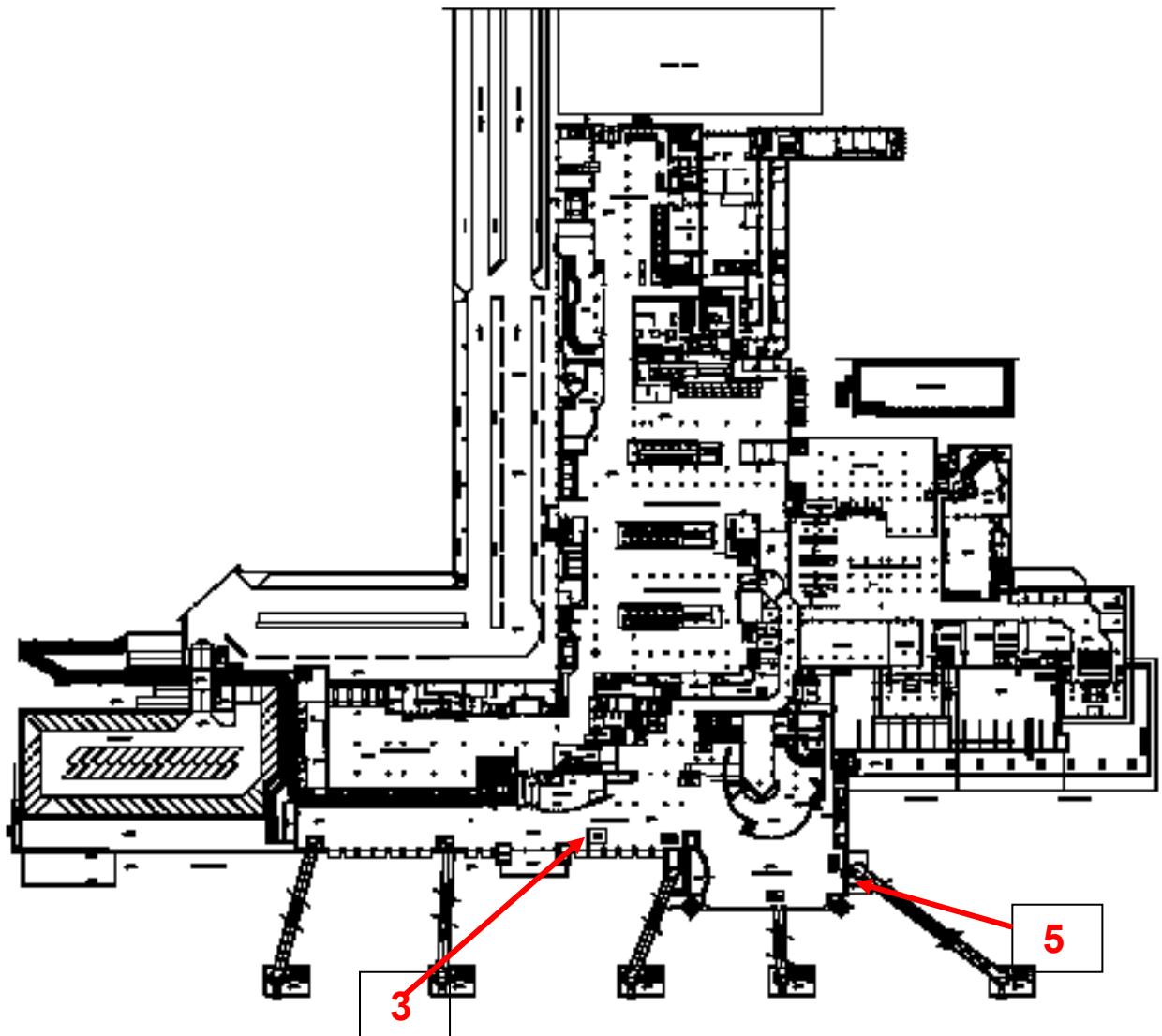
Linate: banchi check-in con bagaglio



ALLEGATO 5.1.b Banchi check-in con solo bagaglio a mano

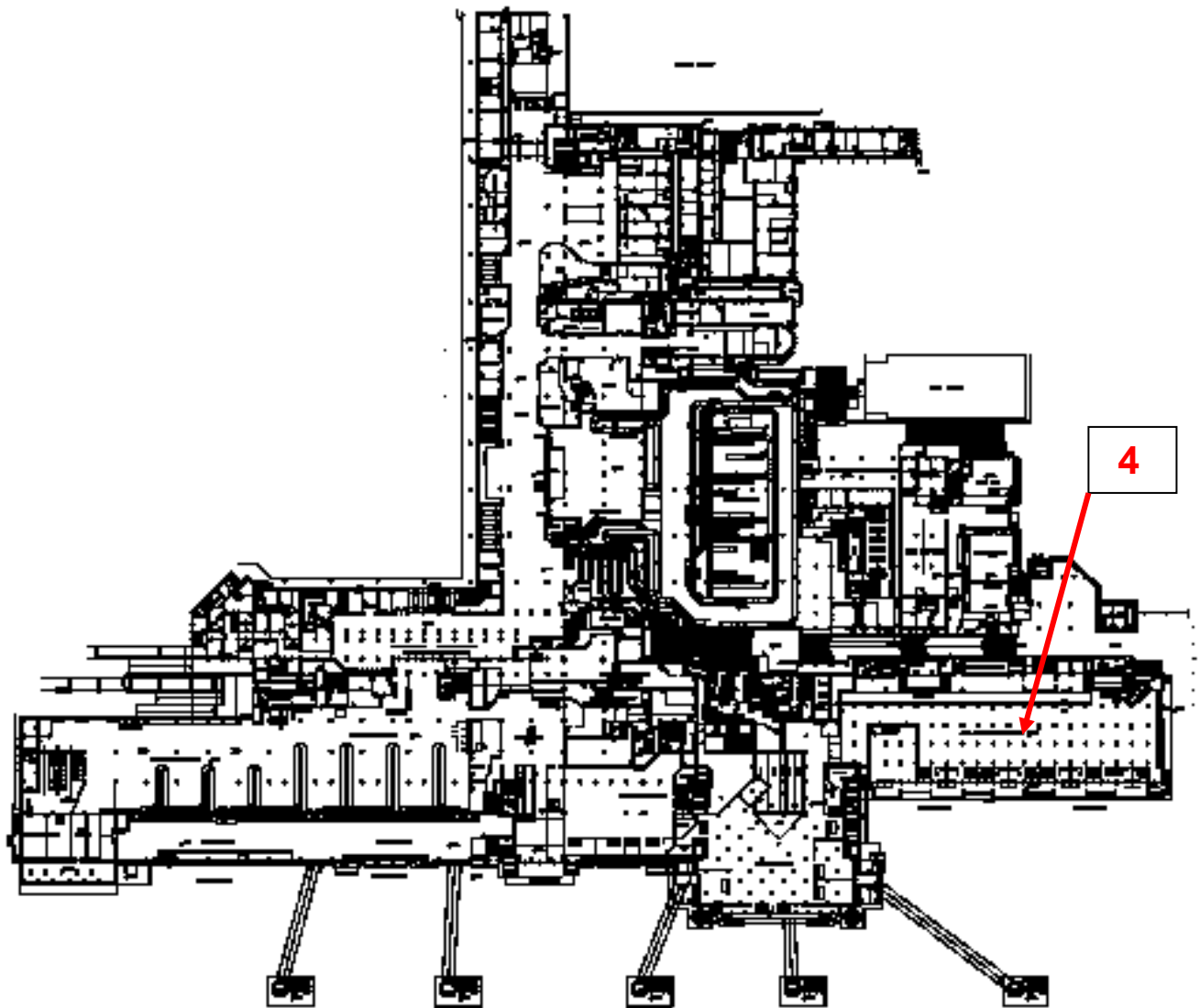
Il terminal dispone di 12 banchi di check-in con solo bagaglio a mano:

N. Banchi	Ubicazione	Note
3	Piano primo Area partenze	Check-in
4	Piano terra Area partenze	Waiting list + Check-in
5	Piano primo Area partenze – Link AZ	Waiting list





Banchi check-in con solo bagaglio a mano: primo piano





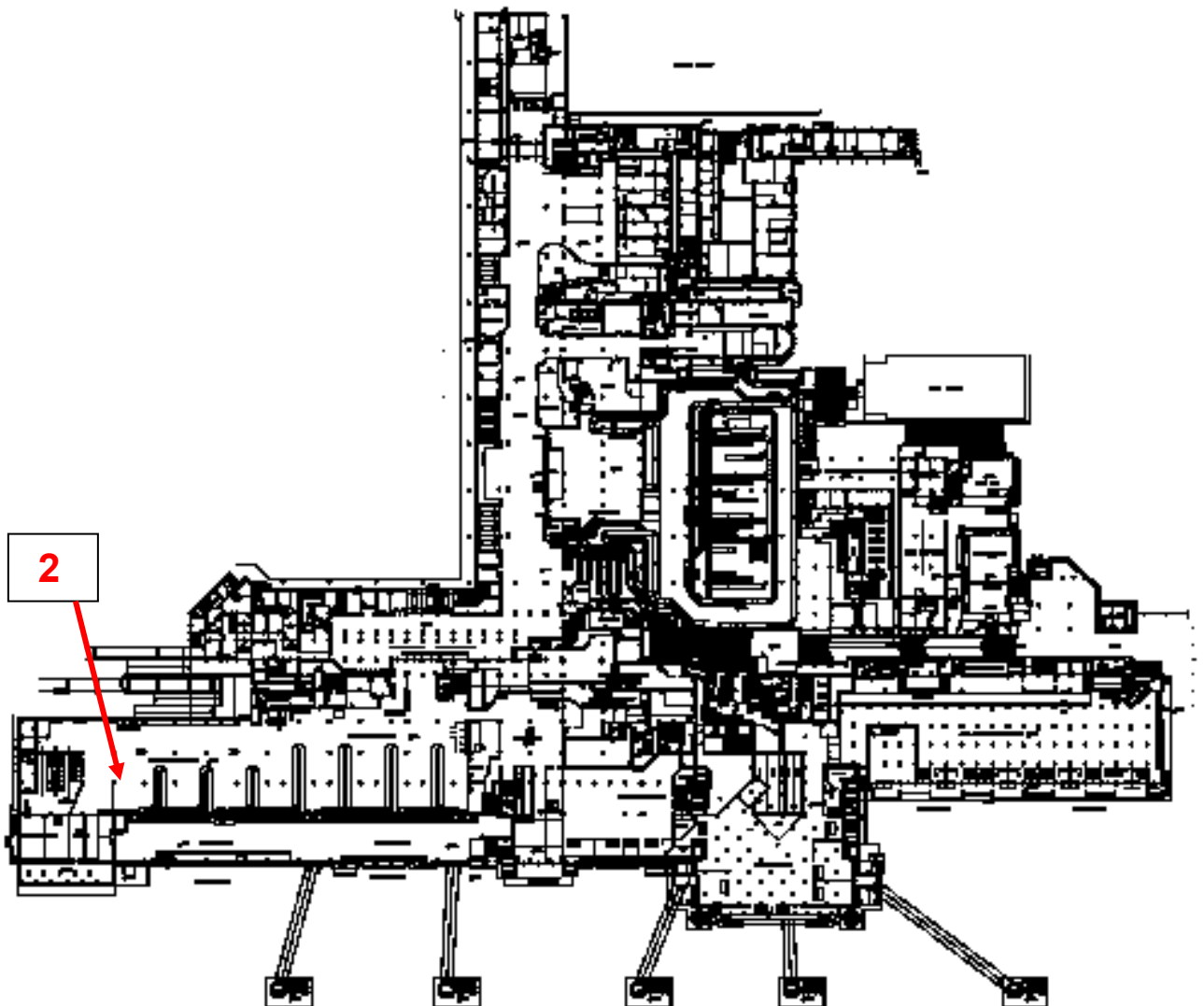
Banchi check-in con solo bagaglio a mano: piano terra



ALLEGATO 5.1.c
Banchi assistenza passeggeri in arrivo

Il terminal dispone di 2 banchi di check-in dedicati alla funzione:

Banchi	Ubicazione
2	Piano terra Area arrivi Schengen



Banchi assistenza passeggeri in arrivo: piano terra



ALLEGATO 5.1.d
Banchi informazioni

Il terminal dispone di 2 banchi informazioni e di 3 virtual desk:

Banchi	Ubicazione
1	Area check-in
1	Area arrivi
Virtual desk	Ubicazione
1	Area check-in
1	Area imbarchi
1	Area arrivi

ALLEGATO 5.1.e
Tabelle di dettaglio dei filtri sicurezza (body check)

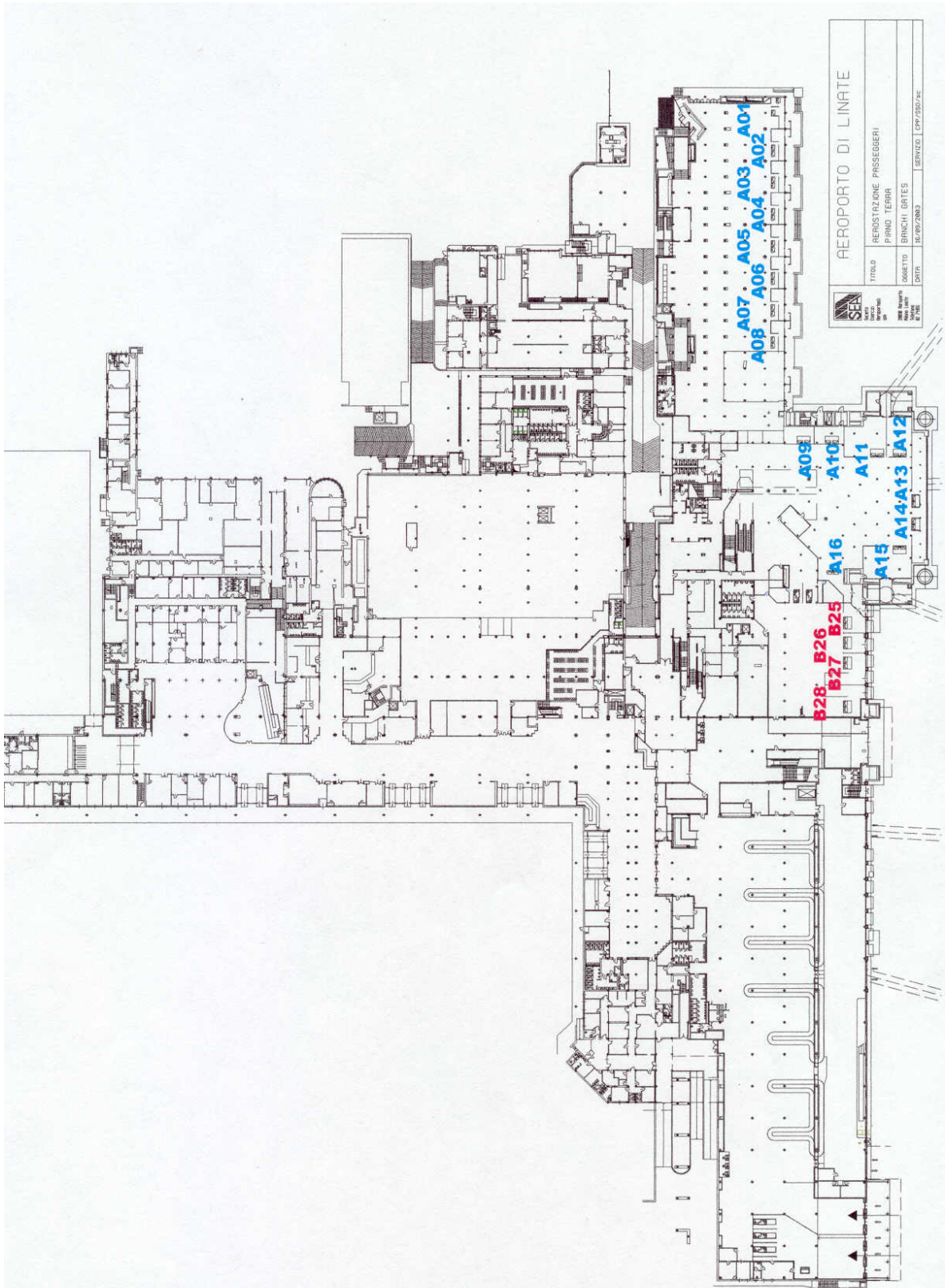
Postazione	N.	Dotazione
Primo piano /partenze	10	Metal detector fisso e manuale - X-Ray - Explosive Trace Detector - LEDS



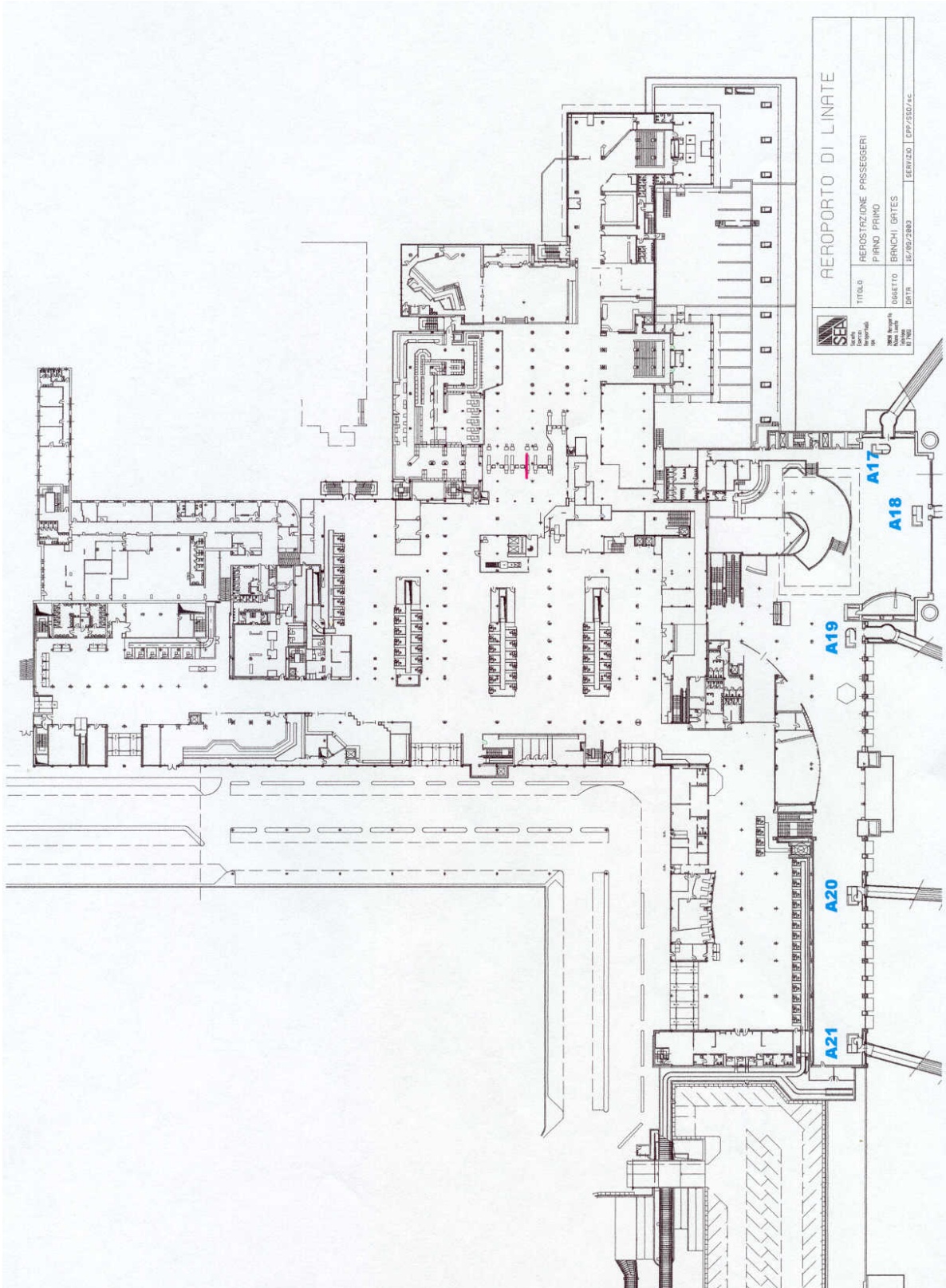
ALLEGATO 5.1.f
Tabelle di dettaglio e piantine dei gate

Zona	Nr.
Schengen	21
Non-Schengen	4
Totale	25

Id	Tipo	Zona	Stand	Ubicazione
A01	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A02	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A03	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A04	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A05	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A06	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A07	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A08	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A09	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A10	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A11	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A12	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A13	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A14	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A15	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
A16	Remoto	Sch.		Piano terra area partenze
B25	Remoto	Non-Sch.		Piano terra area partenze
B26	Remoto	Non-Sch.		Piano terra area partenze
B27	Remoto	Non-Sch.		Piano terra area partenze
B28	Remoto	Non-Sch.		Piano terra area partenze
A17	Finger	Sch.	05	Piano primo area partenze
A18	Finger	Sch.	04	Piano primo area partenze
A19	Finger	Sch.	03	Piano primo area partenze
A20	Finger	Sch.	02	Piano primo area partenze
A21	Finger	Sch.	01	Piano primo area partenze



Liniate: Gates Piano Terra



Liniate: Gates primo piano



ALLEGATO 5.1.g Tabelle di dettaglio dei finger

Il terminal dispone complessivamente di 5 fingers di tipo JETWAY.

Piazzole servite dal finger
01
02
03
04
05

Gli aeromobili ammessi ai finger sono i seguenti:

A/C Type	Finger 1	Finger 2	Finger 3	Finger 4	Finger 5
A318	si	si	si	si	si
A319	si	si	si	si	si
A320-100/200	si	si	si	si	si
A321-100	si	si	si	si	si
B737-100	si	si	si	si	si
B737-200	si	si	si	si	si
B737-300	si	si	si	si	si
B737-400	si	si	si	si	si
B737-500	si	si	si	si	si
B737-600	si	si	si	si	si
B737-700	si	si	si	si	si
B737-800	si	si	si	si	si
B737-900	si	si	si	si	si
B737-900Winglets	si	no	no	si	si
EMB 170	si	si	si	si	si
EMB 175	si	si	si	si	si
EMB 190	si	si	si	si	si
MD81/82/83/88	si	si	si	si	si
MD87	si	si	si	si	si
B767	no	no	no	si	si



ALLEGATO 6.1.a
Dati sui nastri /bilance” dei banchi check-in

Il terminal è dotato di 73 nastri/bilance + 2 nella sala Piranesi.

ALLEGATO 6.1.b
Dati sui moli bagagli in partenza

L'impianto BHS di Linate è dotato di 6 moli e 2 caroselli.

ALLEGATO 6.1.c
Dati sui nastri di arrivo e caroselli di riconsegna bagagli

L'impianto BHS di Linate è dotato di 4 caroselli di riconsegna bagagli.

ALLEGATO 6.1.d
Dati sui ponti scanner

L'impianto BHS di Linate è dotato di lettori scanner in grado di leggere etichette bagagli con codice a barre 10-digit, secondo le specifiche riportate nella "resolution 740" della IATA ("Passenger Services Conference Resolutions Manual").

Il BHS di Linate è dotato di 3 ponti scanner

ALLEGATO 6.1.e
Codifiche manuali

Il BHS di Linate è dotato di 1 codifica manuale in linea, posizionata in corrispondenza del ponte scanner n.1 (ricircolo principale).

ALLEGATO 6.1.f
Banco “fuori misura”

Il terminal è dotato di una postazione (“banco 75”) con montacarichi per il trasferimento dei bagagli fuori-misura in partenza al BHS; il banco si trova nel terminal al primo piano area partenze in prossimità delle postazioni di controllo di sicurezza

La riconsegna dei bagagli fuori-misura in arrivo avviene direttamente dal piazzale, mediante apposite porte di accesso al salone riconsegna.



ALLEGATO 7.3

Modulo di consegna/ ritiro colli sfusi di merce radioattiva

MODULO PER CONSEGNA / RITIRO DEI COLLI SFUSI DI MERCE RADIOATTIVA

IN DATA ALLE ORE VENGONO **CONSEGNATI DA:**

nominativo

n° badge

Società

N° COLLI DI MERCE RADIOATTIVA, IN **(ARRIVO)** / **(PARTENZA)**
(BARRARE LA VOCE INTERESSATA)

CON IL VOLO

vettore

n° di volo

DOPO AVER VERIFICATO VISIVAMENTE L'INTEGRITA' DEI COLLI E LA PRESENZA SU CIASCUNO DI ESSI DEL BOLLINO SECURITY S.E.A. ATTESTANTE L'AVVENUTO CONTROLLO DELLE EMISSIONI, I SUDETTI COLLI SONO **PRESI IN CONSEGNA DA:**



ALLEGATO 7.3.7.3 Numeri telefonici d'emergenza

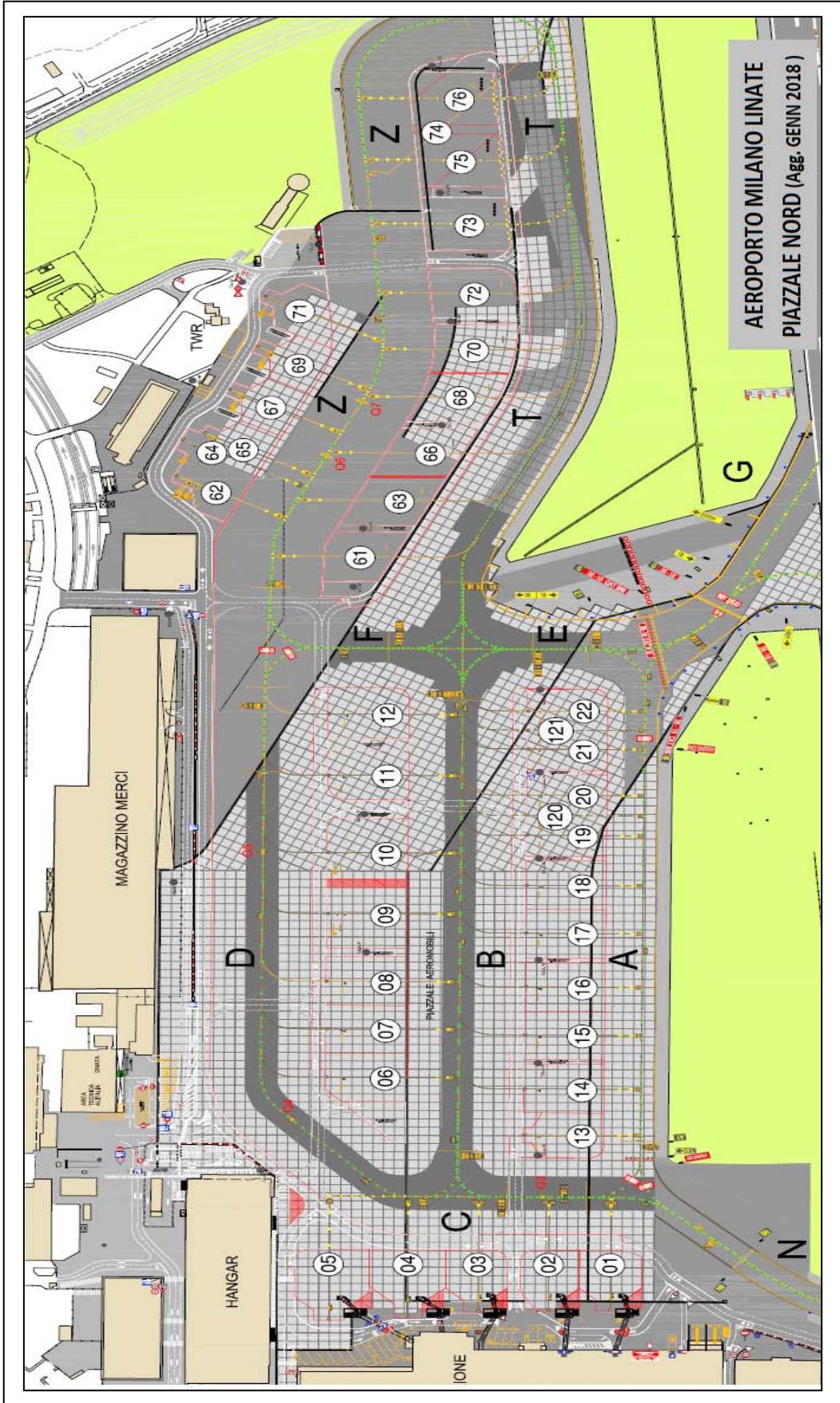
SOGGETTO	RECAPITO TELEFONICO
Centrale Operativa Security SEA	2280
Duty Manager Operations	3477 - 3478
Direzione Aeroportuale	7318 - 2702 – 2503
Vigili del Fuoco	2777
Sanità Aerea	2716
Servizio Sanitario	2222
Esperto qualificato: <ul style="list-style-type: none">• <i>Dott. Carlo Cicardi</i>	3475049775
<u>In caso di assenza/irreperibilità:</u> <ul style="list-style-type: none">• <i>Ing. Stefano Giunti</i>• <i>Ing. Barbara Cazzani</i>	3382751873 3428064720

ALLEGATO 8.1.a Configurazione piazzole

Codice ICAO	Piazzole in Configurazione Massima
D	6
C	40*
Totali	46

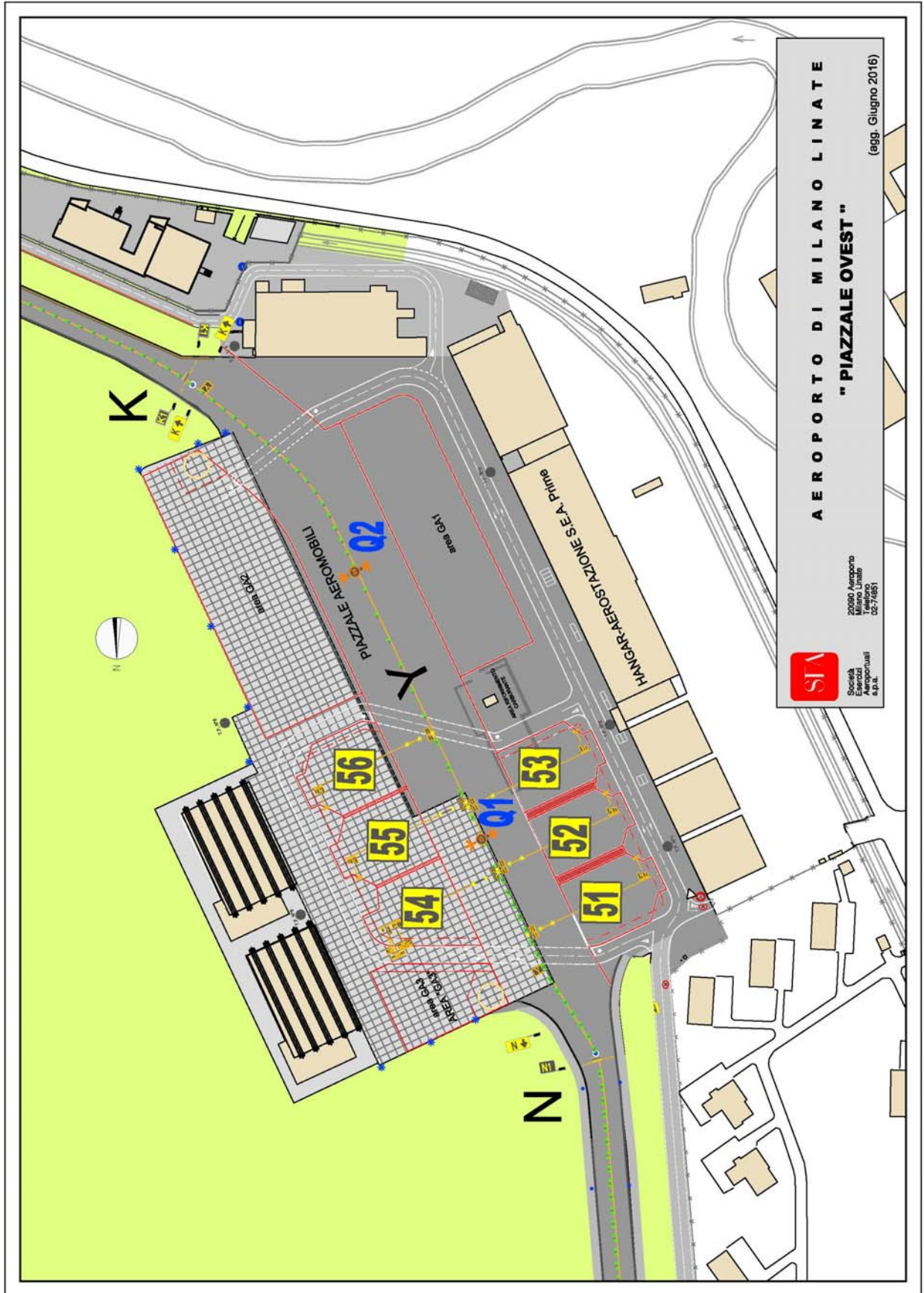
* Di cui 34 nel piazzale Nord e 6 nel piazzale Ovest

Linate: Piazzale Nord





Linate: Piazzale Ovest



**ALLEGATO 8.1.b****Tabelle di dettaglio delle caratteristiche delle piazzole aeromobili****FINGER**

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	Q _P		
01	C	36		DGS	PUSH BACK	Q3	DGS-FNG-400Hz-CND	
02	C	36		DGS	PUSH BACK	Q3	DGS-FNG-400Hz-CND	
03	C	36		DGS	PUSH BACK	Q3	DGS-FNG-400Hz-CND	
04	D	48		DGS	PUSH BACK	Q4	DGS-FNG-400Hz-CND	max B752
05	D	45		DGS	PUSH BACK	Q4	DGS-FNG-400Hz-CND	max B753



AREA A

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	QP		
13	C	29		SELF M.	PUSH B.		SEGN. MARSHALL	
14	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
15	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
16	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
17	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
18	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
19	C	29	120	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
120	C	36	19,20	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
20	C	29	120	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
21	C	27	121	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
121	C	36	21,22	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
22	C	27	121	SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	



AREA B

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	Q _P		
06	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
07	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
08	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
09	D	48		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	max 763
10	D	48		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	max 763
11	D	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	
12	C	36		SELF M.	SELF M.		SEGN. MARSHALL	

**AREA Z**

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	Q _P		
61	C	36		SELF M	SELF M		SEGN. SELF	
63	C	36		SELF M	SELF M		SEGN. SELF	
66	C	36		SELF M	PUSH B.		SEGN. SELF	
68	C	36		SELF M	SELF M		SEGN. SELF	
70	C	36		SELF M	SELF M		SEGN. SELF	
72	C	36		SELF M	SELF M		SEGN. SELF	
62	C	36	64	SELF M	PUSH B.	Q6	SEGN. SELF	
64	D	52	62,65	SELF M	PUSH B.	Q6 code C Q7 code D	SEGN. SELF	
65	C	36	64	SELF M	PUSH B.	Q6	SEGN. SELF	
67	C	36		SELF M	PUSH B.	Q6	SEGN. SELF	
69	C	36		SELF M	PUSH B.	Q7	SEGN. SELF	
71	C	36		SELF M	PUSH B.	Q7	SEGN. SELF	



AREA OVEST

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	Q _P		
51	C	34		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	
52	C	34		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	
53	C	32		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	
54	C	34		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	
55	C	34		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	
56	C	34		SELF M.	PUSH B.	*	SEGN. MARSHALL	

*Rilascio al Q1 per direzione November, al Q2 per direzione pista turistica (via Kilo)

AREA DE-ICING

STAND	ICAO CODE	LIMITE MAX [m]	INIBISCE	NOTE OPERATIVE			DOTAZIONI	NOTE
				INGRESSO	USCITA	Q _P		
73	C	36		SELF	SELF			
74	D	48	75,76	SELF	SELF			
75	C	36	74	SELF	SELF			
76	C	36	74	SELF	SELF			



ALLEGATO 8.4
Richiesta lavaggio esterno aeromobili

RICHIESTA LAVAGGIO ESTERNO AEROMOBILI
Linate. Mail rstlin@seamilano.eu - Fax n. 02 74852018 - Telex LINDDXH*

DATA E ORA DI COMPILAZIONE

DATA E ORA DI ARRIVO DELL'AEROMOBILE

AEROMOBILE (Targa)

DITTA INCARICATA

DATA RICHIESTA DEL LAVAGGIO

PRODOTTI IMPIEGATI PER IL LAVAGGIO (se diversi da quelli indicati nell'allegato 8.3.2.B)

La ditta incaricata si impegna ad effettuare le operazioni di sua competenza nel rispetto della procedura specifica, delle normative e delle ordinanze applicabili.

Firma della ditta incaricata

* Nel caso di richiesta via telex, quest'ultimo dovrà riportare tutte le indicazioni previste dal modulo



ALLEGATO 8.5.3.5.a

Modulistica per gestione rifiuti a potenziale rischio biologico di provenienza aeronautica



Oggetto: Comunicazione di rinvenimento di bagagli maleodoranti da inviare al deposito per le successive verifiche e disposizioni sanitarie.

Si comunica il rinvenimento del seguente bagaglio:

Compagnia di navigazione Aerea	
Numero di volo e data	
Cognome e Nome del passeggero	
Peso lordo del bagaglio	
Note	

WFS GROUND HANDLING

AVIAPARTNER

AIRPORT HANDLING

Timbro e Firma

La presente comunicazione è da inviare a Environmental Operation LIN FAX 02-74852119 (int. 2119).



ALLEGATO 8.5.3.5.b
Verbale d'ispezione / Ordine di distruzione

Ministero della Salute

PIF AEROPORTI MALPENSA - LINATE – ORIO AL SERIO

e-mail : pif.linate@sanita.it Tel: 0039 02 58583410 Fax: 0039 02 58583420

VERBALE D'ISPEZIONE / ORDINE DI DISTRUZIONE

L'anno 201_ addì _____ del mese di _____ presso _____

i sottoscritti:

1)

per l'Ufficio P.I.F. _____

2)

per la Dogana _____

3)

per la Finanza _____

4)

per la Società _____

constatano che i bagagli che la società _____ ha dichiarato essere abbandonati per

impossibilità identificazione proprietario

abbandono consensuale del proprietario

pervenuti da _____

e/o in sosta presso _____

si presentano nelle seguenti condizioni: _____

per l'Ufficio P.I.F.

per la Finanza

per la Dogana

per la Società

In considerazione di quanto sopra riportato, questo Ufficio

ORDINA

Alla Società di Gestione Aeroportuale, di procedere alla DISTRUZIONE della merce sopra descritta mediante incenerimento da effettuarsi in conformità della norma vigente

Fatto, letto, chiuso e sottoscritto in data e luogo di cui sopra.

Per il Direttore dell'Ufficio P.I.F. Linate



ALLEGATO 8.5.3.5.c

Gestione dei materiali di categoria 1 derivanti dal controllo bagagli



Gestione dei materiali di categoria 1 derivanti dal controllo dei bagagli

Rifiuti deperibili destinati alla termodistruzione

In base all'ordinanza dirigenziale del Pif Di Malpensa Bergamo nr 809 del 26/03/2014 registrata presso il reg. ufficiale delle Agenzia Delle Dogane E Dei Monopoli al numero 0011186.27-03-2014.

Si consegnano i/il seguente/i contenitore/i Nr 1 [] 2 []

Del peso complessivo di _____ gr [] Kg []

Contenti i seguenti prodotti

Carne [] Pollame [] Pesce [] latticini [] frutta e vegetali []

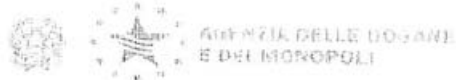
Riferiti a i seguenti verbali :

Data Consegna

Firma



ALLEGATO 8.5.3.5.d
Regolamento CE n. 206/2009 della Commissione del 5 marzo 2009



Regolamento CE n. 206/2009 della Commissione del 5 marzo 2009 sull'introduzione nell'unione europea di scorte personali di prodotti di origine animale

Prot. nr _____ Data _____

Passeggero : _____

Provenienza : _____ volo nr _____ Data _____

Tipologia di prodotti :

Carne Peso _____ Latticini Peso _____

Pollame Peso _____ Pesce Peso _____

Totale : _____

Certificazione sanitaria SI No [in presenza di certificazione sanitaria indicare
Nr e data _____
organo di emissione _____

Intervento del Pif SI No

Distruzione mediante

Riversamento nel contenitore dei rifiuti nr 1 nr 2

Termo distruzione (mediante trasferimento presso l'impianto dell'aeroporto)

Nr scheda Bda _____

Il funzionario _____ Per ricevuta _____



ALLEGATO 8.7

Procedure operative di emergenza e incendio in apron

8.7.1 Scopo

Le presenti procedure definiscono:

1. le misure di prevenzione incendi a cui tutti gli operatori si devono attenere durante le operazioni di rifornimento carburante di aeromobili o di mezzi operativi e nelle aree ad esse destinate;
2. le misure organizzative, gestionali, di sicurezza, individuate e predisposte per la gestione dell'emergenza, in caso di sversamenti carburante dagli aeromobili e/o dai mezzi ed attrezzature di rifornimento e operativi;
3. le misure di gestione dell'emergenza incendio in apron.

Nella presente procedura, sono comprese situazioni di emergenza che si riallacciano a quanto previsto nel Cap.15.2 del Manuale d'Aeroporto sul rifornimento aeromobili con passeggeri a bordo in caso di sversamento ed incendio, risultando altresì correlate all'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.



8.7.2 Definizioni ed abbreviazioni

CNA	Compagnia Navigazione Aerea.
TWR	Torre di controllo d'aeroporto – E.N.A.V. S.p.A. 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.
Duty Manager	Figura professionale operativa di SEA Coordinamento Scalo.
Responsabile del rifornimento	Figura prevista dal vigente DM 30/06/2011, e dal 6° emendamento al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti di ENAC che dovrà essere identificata in modo univoco da ciascun vettore e comunicata ufficialmente al Gestore aeroportuale mediante la compilazione della check list allegata al CAP.15.2 del Manuale d'Aeroporto.
Piccolo sversamento	Sversamento di liquido inquinante ed infiammabile tale da coprire una superficie inferiore a circa 4 m ² (cerchio di circa 2m di diametro).
Medio/grande sversamento	Sversamento di liquido inquinante ed infiammabile di entità tale da coprire una superficie maggiore a circa 4 m ² (cerchio di circa 2m di diametro).
Turn around	Tempo di sosta a terra necessario per le operazioni di sbarco passeggeri, imbarco passeggeri, rifornimento carburante, pulizie, imbarco del catering, carico di bagagli, merce e posta. Generalmente viene stabilito in base al tipo di aeromobile e alle esigenze del Vettore Aereo.
Zona di sicurezza/rifornimento	Costituita da un'area circolare di m 6 da serbatoi, sfiati, attrezzature e veicoli mobili. Le attrezzature per rifornimento di carburante e gli sfiati dell'aeromobile non devono trovarsi ad una distanza inferiore a m 15 da qualsiasi edificio, ad esclusione dei manufatti connessi con le pertinenti operazioni di scalo.
Piazzale aeromobili o piazzale	Area destinata alla sosta degli aeromobili per le operazioni di sbarco imbarco e rifornimento. Comprende le piazzole di sosta e le vie di circolazione di piazzale.
Zona di rifornimento	La zona di rifornimento non è contrassegnata sul terreno, sussiste solo quando sono in corso le operazioni di rifornimento o di aspirazione di carburante all'aeromobile
Evacuazione	Sfollamento della zona direttamente interessata dall'emergenza, o suscettibile d'esserlo.



8.7.3 Indicazioni di prevenzione e protezione

Le presenti indicazioni hanno lo scopo di fornire linee guida univoche a tutti gli operatori aeroportuali presenti sullo scalo di Linate in caso di emergenza e incendio in area apron.

- Divieto assoluto di fumo in tutta l'area apron. Tale divieto si estende anche alle sigarette elettroniche negli spazi chiusi, nell'ERA, in aree fronte piazzole con presenza di aeromobili e, comunque, sempre in tutte le aree con presenza di potenziale materiale infiammabile e/o combustibile. È responsabilità di ogni singolo datore di lavoro autorizzare il proprio personale all'uso delle sigarette elettroniche, tenendo sempre conto della salute e sicurezza di ogni singolo lavoratore, come previsto dalla normativa vigente. Divieto assoluto di utilizzare fiamme libere in tutta l'area apron. In caso vi fosse la necessità di effettuare operazioni che comportino lavorazioni a caldo e utilizzo di fiamme libere, l'operatore deve chiedere preventivamente l'autorizzazione al Gestore per l'applicazione della relativa procedura.
- Le operazioni di rifornimento avvengono sotto la diretta responsabilità dell'Operatore Aereo attraverso la designazione di una persona qualificata quale «Responsabile del rifornimento».
- Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli «Handler rifornitori» che devono assicurare la presenza di personale qualificato di seguito indicato quale «Operatore di rifornimento» certificato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco.
- Il Responsabile del Rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento in vigore, 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.
- Il personale presente sottobordo per l'effettuazione dei relativi servizi, nelle more dell'intervento del servizio di soccorso e lotta antincendio aeroportuale 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 (Safety Net).
- Presso le piazzole aeromobili sono disponibili i presidi antincendio (estintori carrellati) previsti dal Decreto Ministeriale 30 giugno 2011. Sono montati su carrelli a due ruote, dotati di appositi occhielli che ne consentono lo spostamento ed il traino; la loro carica estinguente è costituita da Kg 100/50 di polvere polivalente e da 50 litri di schiuma. Sono collocati principalmente in prossimità delle piazzole di sosta aeromobili e/o nelle immediate vicinanze di aree a maggior pericolo, in posizione visibile e facilmente accessibile, come riportato nell'allegato 8.6.
- Tutti coloro che assolvano compiti o siano incaricati della lotta antincendio o della gestione di tali situazioni di emergenza, potranno utilizzare i presidi antincendio disponibili nell'area; chiunque li utilizzi è tenuto a riposizionarli nell'apposito spazio al termine dell'operazione e comunicare al Duty Manager la relativa necessità di reintegro.
- Tutti coloro che a vario titolo effettuino operazioni di rifornimento carburante nelle aree di manovra dovranno poter disporre a seguito dei mezzi o nelle immediate vicinanze di panne oleoassorbenti e, in caso di sversamento, attivare quanto previsto dalle relative procedure.
- Il servizio di pronto soccorso, gestito da SEA (Servizio Sanitario) è assicurato sull'arco delle 24 ore e dispone di ambulatori di pronto soccorso, situati presso lo scalo. SEA dispone di automezzi specifici per interventi di primo soccorso in ambito aeroportuale, opportunamente dislocati e operativi sull'arco delle 24 ore.

Per ogni necessità di trasporto di pronto soccorso verso gli ospedali esterni, il Servizio Sanitario provvede a far intervenire le ambulanze esterne, contattando il numero nazionale di emergenza medica 118.



8.7.4 Campo di applicazione

Le misure previste, i ruoli e le relative responsabilità, contenuti nelle presenti procedure, si applicano in tutte le condizioni operative e le situazioni di emergenza (come successivamente definite) nell'ambito del piazzale aeromobili.

In relazione alla gestione dell'emergenza, in caso di versamenti di carburante dagli aeromobili e/o mezzi e in caso di incendio in apron, le finalità della procedura sono:

- definire linee generali di prevenzione e protezione;
- definire la *best practice* da applicare nei casi di cui al punto 3 del paragrafo 8.8.1;
- evidenziare, in relazione alla complessità dell'attività ed alla molteplicità di soggetti presenti, i diversi scenari;
- fornire ai soggetti terzi, titolari di proprie attività nell'ambito delle operazioni di assistenza agli aeromobili, le informazioni di riferimento, anche di ordine tecnico, per la predisposizione e/o aggiornamento dei propri specifici piani di emergenza ed evacuazione, in coerenza con l'emendamento n. 6 del Regolamento per la Costruzione degli Aeroporti (attivazione Safety Net).

8.7.4.1 Scenari considerati

- Piccolo sversamento carburante sottobordo (par. 8.7.6.1);
- Medio/grande sversamento carburante sottobordo (par. 8.7.6.2);
- Incendio a seguito di piccolo e medio/grande sversamento carburante (par. 8.7.6.3);
- incendio del trattore push-back durante le fasi di movimentazione a/m (par. 8.7.6.4);
- Incendio ad attrezzature e mezzi di rampa (par. 8.7.6.5);
- Incendio ad attrezzature di rampa sottobordo ad un aeromobile (par. 8.7.6.6);
- Incendio a bus interpista con passeggeri a bordo (par. 8.7.6.7);
- Incendio alle ruote o ai carrelli dell'aeromobile (par. 8.7.6.8);
- Incendio al motore dell'aeromobile (par. 8.7.6.9);
- Incendio nella stiva dell'aeromobile (par. 8.7.6.10);
- Incendio all'aereo in sosta non presidiato (par. 8.7.6.11);
- Incendio a seguito danneggiamento infrastruttura di apron (finger, quadri elettrici) (par. 8.7.6.12).



8.7.5 Responsabilità e azioni

Il livello di complessità delle operazioni in apron determinato anche dalla contemporanea presenza di più soggetti coinvolti nelle operazioni di assistenza a terra, richiede un approccio armonizzato di tutte le attività per realizzare le migliori condizioni di sicurezza.

A tale fine è stata costituita una rete di sicurezza - "safety net"- che mediante una razionale attribuzione di compiti e responsabilità, in conformità a quanto previsto dall'Emendamento ENAC nr. 6, al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti consente di raggiungere i migliori standard di sicurezza durante le operazioni di rifornimento carburante coniugandoli con le esigenze operative.

I soggetti che, a vario titolo, contribuiscono a realizzare la piena effettività degli obiettivi di sicurezza legati alle operazioni di rifornimento carburante sono le Compagnie di Navigazione Aerea, i Prestatori di Servizi di Assistenza a Terra, il Corpo dei VV. F, il Gestore Aeroportuale.

- **Compagnia di Navigazione Aerea:** fornitrice dei servizi di trasporto aereo e, salvo deleghe, ufficialmente comunicate dalla CNA stessa, responsabile delle operazioni di rifornimento carburante effettuate per il proprio aeromobile.
- **Prestatori di servizi di assistenza a terra in ambito aeroportuale:** sono in possesso delle previste certificazioni rilasciate dall'ente certificatore, devono garantire una puntuale osservanza di tutte le specifiche norme di sicurezza e di formazione e addestramento continuo al fine di conferire piena effettività ai vari adempimenti previsti.
- **Il Corpo dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.):** costituisce elemento fondamentale in relazione alle proprie funzioni istituzionali che prevedono tra l'altro l'emanazione dei programmi di addestramento e la certificazione dei Prestatori di servizi di assistenza carburante (di seguito definiti Handler Responsabile del Rifornimento), nonché l'attività ispettiva sul rispetto della disciplina tecnica inerente alle operazioni di rifornimento agli aeromobili.
- **Il Gestore Aeroportuale:** titolare della concessione per la gestione aeroportuale che, in quanto dotato di organizzazione, infrastrutture, mezzi e adeguata conoscenza delle potenzialità e dell'organizzazione dell'aeroporto, è il soggetto che garantisce la fruibilità delle piazzole dello scalo per le operazioni di rifornimento. Inoltre, rende disponibili e mantiene in condizioni di efficienza i presidi antincendio aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno, nei piazzali in cui si svolge il rifornimento (vedasi allegato 8.6 e la planimetria allegata al CAP.15.2 del Manuale d'Aeroporto).



8.7.6 Scenari

8.7.6.1 Piccolo sversamento carburante sottobordo

Premessa:

in assenza del Responsabile del Rifornimento, le operazioni di refuelling non possono essere effettuate.

L'Operatore di Rampa che rileva lo sversamento AVVISA immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Handler Rifornitore.

Handler Rifornitore, in caso di piccolo sversamento proveniente dalle attrezzature di propria competenza ivi compresi quelli provenienti dagli sfiati dell'aeromobile, INTERROMPE immediatamente il rifornimento e AVVISA il Responsabile del rifornimento o un suo delegato presente sottobordo (es: tecnico di Compagnia, agente di rampa dell'handler).

Responsabile del rifornimento o anche tramite un suo delegato presente sottobordo (es: tecnico di Compagnia, agente di rampa dell'handler) AVVISA il Duty Manager SEA via radio o al numero

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta/area interessata dallo sversamento.

Nel caso in cui fossero presenti mezzi operanti nei pressi dello sversamento, PREDISPONE l'allontanamento ed il successivo spegnimento degli stessi.

In base alle informazioni ricevute, DECIDE se sussistono le condizioni per sospendere le operazioni di imbarco passeggeri e, in caso di presenza di passeggeri a bordo, ALLERTA i componenti dell'equipaggio in previsione di una eventuale necessità di evacuazione.

Terminate le operazioni di contrasto/gestione dell'inconveniente, AUTORIZZA il ripristino delle operazioni standard di assistenza.

Duty Manager ATTIVA operativamente gli Enti preposti alle attività previste per la gestione dell'evento, coerentemente con quanto previsto nella procedura del Manuale d'Aeroporto (CAP 15.3). ATTUA le procedure legate al Safety Reporting System.

Qualora lo sversamento non avvenga sottobordo, la procedura a cui attenersi è contenuta nel par. 8.5.6 (Sversamenti in aree operative), coerente con la procedura contenuta nel CAP.15.3 del Manuale d'Aeroporto.



8.7.6.2 Medio/grande sversamento carburante sottobordo

Premessa:

in assenza del Responsabile del Rifornimento, le operazioni di refuelling non possono essere effettuate.

L'Operatore di Rampa che rileva lo sversamento avvisa immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Handler Rifornitore.

Handler Rifornitore, in caso di medio/grande sversamento, ivi compresi quelli provenienti dagli sfiati dell'aeromobile, INTERROMPE immediatamente il rifornimento (tramite dispositivo "Dead man") e, in ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, etc.):

- VALUTA la necessità di allontanare il proprio/i mezzo/i e le attrezzature nonché di attivare le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare, applicando le procedure specifiche vigenti.
- AVVISA immediatamente il Duty Manager, direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" il Duty Manager SEA via radio o al numero

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta/area interessata dallo sversamento.

Duty Manager ATTIVA immediatamente la procedura vigente sullo scalo e ALLERTA i Vigili del Fuoco.

NOTIFICA l'evento alla TWR la quale non porrà in essere alcuna azione se non diversamente richiesto;

MANTIENE il costante contatto con il Responsabile del rifornimento o anche tramite un suo delegato presente sottobordo (es: tecnico di compagnia, agente di rampa dell'handler), al fine di ricevere le informazioni sull'evolversi della situazione.

ATTIVA quanto previsto dalla procedura interna del Gestore (CAP.15.3 del Manuale d'Aeroporto).

ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Responsabile del rifornimento o anche tramite un suo delegato presente sottobordo (es: **tecnico di Compagnia, agente di rampa dell'handler**) AVVISA il Duty Manager al fine di fornire un riscontro ufficiale e tracciabile di un'attività con implicazioni di sicurezza e di attivare operativamente gli Enti preposti alle attività previste per la gestione dell'evento con quanto previsto nella procedura del Manuale d'Aeroporto (CAP.15.3).

PROVVEDE all'evacuazione ed all'allontanamento dei passeggeri verso una zona protetta.

ALLONTANA le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico scarico .

VALUTA la necessità che eventuali motori (attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e successivamente disattivati.

Nel caso in cui siano ancora presenti sottobordo l'Agente rampa e tutta o parte della squadra da questi coordinata, SI ATTIVA affinché, applicando la specifica procedura, SIANO PREDISPOSTE le condizioni per eventuali interventi di emergenza in caso di innesco.

All'arrivo dei **Vigili del Fuoco** gli stessi prendono il comando delle operazioni secondo le proprie procedure. Tutti gli operatori si devono attenere alle loro disposizioni.



Qualora lo sversamento non avvenga sottobordo, la procedura a cui attenersi è contenuta nel par. 8.5.6 (Sversamenti in aree operative), coerente con il CAP.15.3 del Manuale d'Aeroporto.

Raccomandazioni a carattere ambientale

Gli sversamenti devono essere affrontati con materiali di assorbimento e i rifiuti prodotti saranno fatti pervenire nell'Isola ecologica e smaltiti secondo quanto previsto dalle normative di legge. La pulizia dell'area, dopo l'autorizzazione da parte dei VVF, sarà attività dalla Manutenzione SEA con l'ausilio di ditte esterne in base agli accordi contrattuali vigenti.

È opportuno sottolineare che ogni figura presente nel Safety Net è tenuta a segnalare con la massima urgenza qualsiasi tipo di perdita o sversamento osservato.

Le condizioni meteo-climatiche, la localizzazione, il contesto operativo specifico, possono determinare azioni, di volta in volta, necessariamente differenti pur nella garanzia dei criteri di base del mantenimento del massimo livello di sicurezza possibile.

IN CASO DI DANNEGGIAMENTO O GRANDE PERDITA DEGLI IDRANTI DI EROGAZIONE CARBURANTE, QUALSIASI OPERATORE CHE DOVESSE RILEVARE L'ANOMALIA DOVRA' INTERROMPERE IL FLUSSO DI CARBURANTE INTERVENENDO SUGLI APPOSITI PULSANTI DI EMERGENZA

8.7.6.3 Incendio a seguito di piccolo e medio/grande sversamento di carburante

Premessa:

in assenza del Responsabile del Rifornimento, le operazioni di refuelling non possono essere effettuate.

Tutti gli **Operatori di Rampa** che RILEVINO il principio di incendio dovranno:

AVVISARE immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Handler Rifornitore.

AVVISARE immediatamente il Duty Manager SEA via radio dell'emergenza in atto, o al numero

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile.

Handler Rifornitore INTERROMPE immediatamente il rifornimento, AVVISA Responsabile del rifornimento.

VALUTA la necessità di allontanare il/i proprio/i mezzo/i ed attrezzature, nonché le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare, applicando le procedure specifiche vigenti.

Responsabile del Rifornimento AVVISA immediatamente via radio la TWR dell'emergenza in corso.

In caso di presenza di passeggeri imbarcati PROVVEDI AD ATTIVARE l'EVACUAZIONE dell'aeromobile e ad ARRESTARE le eventuali operazioni di imbarco in corso.

Agisce analogamente per le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico scarico, PROVVEDI all'allontanamento tempestivo dei passeggeri verso una zona protetta.



TWR ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

Duty Manager ATTIVA tutto quanto previsto dalle procedure previste in caso di incidente. ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Raccomandazione di sicurezza

TUTTI I SOGGETTI CHE OPERANO SOTTOBORDO DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE.

IN CASO DI DANNEGGIAMENTO O GRANDE PERDITA DEGLI IDRANTI DI EROGAZIONE CARBURANTE, QUALSIASI OPERATORE CHE DOVESSE RILEVARE L'ANOMALIA DOVRA' INTERROMPERE IL FLUSSO DI CARBURANTE INTERVENENDO SUGLI APPOSITI PULSANTI DI EMERGENZA

8.7.6.4 Incendio del trattore push-back durante le fasi di movimentazione a/m

L'**Operatore responsabile della manovra (agente rampa, motorista, ecc.)**, in caso di principio di incendio o fuoco al trattore push back, DEVE:

- INFORMARE della situazione di pericolo il comandante, in modo che possa richiedere l'intervento dei vigili del fuoco via radio VHF con la TWR;
- con mezzo push-back fermo RICHIEDERE al comandante l'inserimento del freno di parcheggio ed eventualmente lo spegnimento dei motori;
- se in grado, RIMUOVERE il mezzo push-back dall'aeromobile allontanandolo in area di sicurezza; in caso contrario AVVERTIRE immediatamente il comandante che deciderà se attivare l'evacuazione dell'aeromobile, PROVARE a SPEGNERE il principio d'incendio senza precludere la propria o altrui incolumità;
- AVVERTIRE immediatamente, direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" Il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola o punto di rilascio;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

TWR ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

Raccomandazione di sicurezza

TUTTI I SOGGETTI CHE OPERANO SOTTOBORDO DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE.

Estinzione del fuoco



Dopo aver allontanato il push-back dall'aeromobile, ed aver comunque segnalato l'evento, se l'incendio è di modesta entità e il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze, senza precludere la propria ed altrui incolumità, può attivarsi per spegnerlo.

Per spegnere un piccolo principio d'incendio bisogna comportarsi nel modo seguente:

- *prelevare l'estintore carrellato presente nelle apposite aree di piazzale oppure l'estintore presente sui mezzi utilizzati; se dotato di un manometro di controllo, verificarne la carica e seguire le istruzioni d'uso riportate sull'involucro.*
- *rompere il sigillo e rimuovere lo spinotto di sicurezza; prima di avvicinarsi alle fiamme erogare un po' di estinguente, ciò permetterà di controllare l'effettiva funzionalità dell'apparecchio;*
- *porsi a 2-3 m dal fuoco e indirizzare il getto alla base delle fiamme assumendo una posizione abbassata e in favore di vento.*

Se il fuoco è di grandi dimensioni ed è impossibile controllarlo, dopo aver dato l'allarme, allontanarsi rapidamente senza creare panico.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco informarli in merito ad eventuali circostanze aggravanti (eventuale personale coinvolto, ecc.).

8.7.6.5 Incendio ad attrezzature e mezzi di rampa

In caso di principio di incendio o fuoco ad attrezzature di rampa l'**operatore responsabile dell'attrezzatura/ mezzo** DEVE:

- provare a SPEGNERE il principio d'incendio senza precludere la propria o altrui incolumità;
- AVVERTIRE, direttamente o tramite il proprio responsabile, tutti i soggetti che possono essere coinvolti dall'evento;
- AVVERTIRE Immediatamente direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" Il Duty Manager di SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- luogo dell'evento;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

TUTTI I SOGGETTI CHE OPERANO NELL'AREA DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E QUELLA DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE

Estinzione del fuoco

Se l'incendio è di modesta entità e il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze, senza precludere la propria ed altrui incolumità, attivarsi per spegnerlo.

Per spegnere un piccolo principio d'incendio bisogna comportarsi nel modo seguente:

- *prelevare l'estintore presente sui mezzi utilizzati, o l'estintore carrellato presente nelle apposite aree di piazzale, se dotato di un manometro di controllo, verificarne la carica e seguire le istruzioni d'uso riportate sull'involucro.*
- *rompere il sigillo e rimuovere lo spinotto di sicurezza; prima di avvicinarsi alle fiamme erogare un po' di estinguente, ciò permetterà di controllare l'effettiva funzionalità dell'apparecchio;*
- *porsi a 2-3 m dal fuoco e indirizzare il getto alla base delle fiamme assumendo una posizione abbassata e in favore di vento.*



Se il fuoco è di grandi dimensioni ed è impossibile controllarlo, dopo aver dato l'allarme, allontanarsi rapidamente senza creare panico.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco informarli in merito ad eventuali circostanze aggravanti (eventuale personale coinvolto, ecc.).

8.7.6.6 Incendio ad attrezzature di rampa sottobordo ad un aeromobile

In caso di principio di incendio o fuoco ad attrezzature di rampa sottobordo, l'**operatore responsabile dell'attrezzatura/mezzo** DEVE:

- se possibile, ALLONTANARE il mezzo/attrezzatura dall'aeromobile a distanza di sicurezza (50mt), in caso contrario AVVERTIRE il comandante o il rappresentante di compagnia che deciderà se attivare l'evacuazione dell'aeromobile e contattare la TWR;
- provare a SPEGNERE il principio d'incendio senza precludere la propria o altrui incolumità;
- AVVERTIRE, direttamente o tramite il proprio responsabile presente sottobordo, tutti i soggetti che possono essere coinvolti dall'evento (personale presente nell'aeromobile o in stiva impegnato nel carico e scarico);
- AVVERTIRE Immediatamente direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

TWR, in caso venisse contattata dal Comandante, ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

Duty Manager ATTIVA tutto quanto previsto dalle procedure previste in caso di incidente. ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Raccomandazione di sicurezza

In caso il Comandante richieda l'evacuazione dell'aeromobile attivando gli scivoli dello stesso, gli operatori di rampa dovranno liberare immediatamente l'area da qualsiasi attrezzatura / mezzo che ostacoli o limiti tale evacuazione.

TUTTI I SOGGETTI CHE OPERANO SOTTOBORDO DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E QUELLA DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE.



Estinzione del fuoco

Se le attrezzature di rampa fossero posizionate sottobordo, se possibile, devono essere allontanate dall'aeromobile.

Segnalato l'evento, se l'incendio è di modesta entità e il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze, senza precludere la propria ed altrui incolumità, può attivarsi per spegnerlo.

Per spegnere un piccolo principio d'incendio bisogna comportarsi nel modo seguente:

- *prelevare l'estintore dal mezzo, se non presente o non accessibile, utilizzare l'estintore carrellato dalle apposite aree di piazzale; se dotato di un manometro di controllo, verificarne la carica e seguire le istruzioni d'uso riportate sull'involucro.*
- *rompere il sigillo e rimuovere lo spinotto di sicurezza; prima di avvicinarsi alle fiamme erogare un po' di estinguente, ciò permetterà di controllare l'effettiva funzionalità dell'apparecchio;*
- *porsi a 2-3 m dal fuoco e indirizzare il getto alla base delle fiamme assumendo una posizione abbassata e in favore di vento.*

Se il fuoco è di grandi dimensioni ed è impossibile controllarlo, dopo aver dato l'allarme, allontanarsi rapidamente senza creare panico.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco informarli in merito ad eventuali circostanze aggravanti (eventuale personale coinvolto, ecc.).

8.7.6.7 Incendio a bus interpista con passeggeri a bordo

In caso di principio di incendio occorso a bus senza passeggeri a bordo, l'autista bus deve comportarsi come descritto nei punti precedenti 8.7.6.5 e 8.7.6.6.

Nel caso, di principio di incendio occorso a bus interpista CON passeggeri a bordo l'**autista bus** DEVE:

- se in prossimità dell'aeromobile, ALLONTANARE il bus interpista portandolo a distanza di sicurezza (oltre 50 m). Se impossibilitato a spostare il bus interpista AVVERTIRE immediatamente il comandante o il rappresentante di compagnia (direttamente o tramite il personale sottobordo), FAR SCENDERE i passeggeri, se possibile, dalle porte del lato guida AVVIANDOLI in luogo sicuro (individuare un percorso che conduca in un'area del piazzale considerata priva di rischio dove non siano esposti a pericoli derivanti dall'operatività del piazzale aeromobili). Il comandante a seguito dell'evolversi dell'evento deciderà se attivare l'evacuazione dell'aeromobile e contattare la TWR;
- se il bus si trova sulla viabilità di piazzale, ACCOSTARE fuori dalla viabilità (eventualmente anche in una piazzola libera) facendo attenzione a non posizionare il mezzo a meno di 50 m dal sistema di erogazione carburante avio (refuelling PIT), FAR SCENDERE i passeggeri, se possibile, dalle porte del lato guida AVVIANDOLI in luogo sicuro, individuare un percorso che conduca in un'area del piazzale considerata priva di rischio dove non siano esposti a pericoli derivanti dall'operatività del piazzale aeromobili);
- DOPO aver fatto scendere i passeggeri ed averli indirizzati verso il retro del bus, ad una distanza di sicurezza dallo stesso (almeno 25 m) a favore di vento, adoperandosi affinché nessun passeggero si allontani autonomamente dall'area; solo quando è certo della messa in sicurezza dei passeggeri e quando altro personale è intervenuto a suo supporto nella gestione dei medesimi può provare a SPEGNERE il principio d'incendio senza precludere la propria o altrui incolumità, utilizzando l'estintore del bus o uno di quelli posti sul piazzale aeromobili);



- nel contempo, **AVVERTIRE IMMEDIATAMENTE** il Duty Manager SEA (direttamente o tramite il proprio responsabile), al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo (evento in prossimità dell'aeromobile);
- numero della piazzola/area di apron;
- tipo aeromobile (evento in prossimità dell'aeromobile);
- definizione dello scenario;
- eventuali persone coinvolte.

Il Duty Manager:

- ALLERTA immediatamente i Vigili del Fuoco;
- INVIA l'addetto follow-me sul posto che coadiuverà l'autista nella gestione dei passeggeri sbarcati dal bus;
- INFORMA ENAC, Polizia e Sala Operativa Security.
- ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

TWR, in caso venisse contattata dal comandante o dal Duty Manager, ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

OGNI OPERATORE AEROPORTUALE, IN CASO DI BUS INTERPISTA IN DIFFICOLTÀ', HA L'OBBLIGO DI INTERVENIRE COLLABORANDO CON L'AUTISTA AD INDIRIZZARE I PASSEGGERI IN AREA SICURA FINO ALL'ARRIVO DEI SOCCORSI

All'arrivo dei **Vigili del Fuoco** gli stessi prendono il comando delle operazioni secondo le proprie procedure. Tutti gli operatori si devono attenere alle loro disposizioni.

Raccomandazione di sicurezza

TUTTI I SOGGETTI COINVOLTI DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E QUELLA DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE

Estinzione del fuoco

Se l'incendio è di modesta entità e il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze, senza precludere la propria ed altrui incolumità, potrà attivarsi per spegnerlo.

Per spegnere un piccolo principio d'incendio bisogna comportarsi nel modo seguente:

- *prelevare l'estintore presente sui mezzi utilizzati, o l'estintore carrellato presente nelle apposite aree di piazzale, se dotato di un manometro di controllo, verificarne la carica e seguire le istruzioni d'uso riportate sull'involucro;*
- *rompere il sigillo e rimuovere lo spinotto di sicurezza; prima di avvicinarsi alle fiamme erogare un po' di estinguente, ciò permetterà di controllare l'effettiva funzionalità dell'apparecchio;*
- *porsi a 2-3 m dal fuoco e indirizzare il getto alla base delle fiamme assumendo una posizione abbassata e in favore di vento.*

Se il fuoco è di grandi dimensioni ed è impossibile controllarlo, dopo aver dato l'allarme, allontanarsi rapidamente senza creare panico.



All'arrivo dei Vigili del Fuoco informarli in merito ad eventuali circostanze aggravanti (eventuale personale coinvolto, ecc.).

8.7.6.8 Incendio alle ruote o ai carrelli dell'aeromobile

Presenza di FUMO

In caso di aeromobile che all'arrivo presenti consistente fumo proveniente dalle ruote o dai carrelli gli **Operatori di rampa** DEVONO AVVISARE immediatamente il comandante via interfono e attendere istruzioni:

- se la temperatura è entro i limiti, il Comandante confermerà di procedere con le normali operazioni di assistenza;
- se i freni sono surriscaldati, il Comandante impartirà le disposizioni e le precauzioni da adottare.

Raccomandazione di sicurezza

ATTENZIONE: Non avvicinarsi ai freni fumanti!

In alcuni casi le ruote potrebbero esplodere. Non fare avvicinare nessun mezzo fino a che l'emergenza sia sotto controllo e l'avvicinamento sia stato autorizzato dal comandante o dal personale manutentivo del vettore

POSIZIONARE i tacchi sul NLG (nose landing gear) e, se possibile, previa autorizzazione, sul lato opposto del MLG (main landing gear) fumante.

Presenza di FIAMME

In caso di aeromobile che all'arrivo presenti fiamme visibili provenienti dalle ruote o dai carrelli gli **Operatori di rampa** DEVONO AVVISARE immediatamente il comandante per mezzo del segnale di marshalling:



Dovranno AVVERTIRE Immediatamente direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" il Duty Manager di SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;



- eventuali persone coinvolte.

Duty Manager ATTIVA tutto quanto previsto dalle procedure previste in caso di incidente. ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Il Comandante ATTIVA le procedure previste dalla Compagnia in caso di emergenza incendio.

TWR, in caso venisse contattata dal comandante o dal Duty Manager, ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco gli stessi prendono il comando delle operazioni secondo le proprie procedure. Tutti gli operatori si devono attenere alle loro disposizioni.

Raccomandazione di sicurezza

ATTENZIONE: Non fare avvicinare nessun mezzo all'aeromobile fino a che l'emergenza non sia sotto controllo, il fuoco estinto e l'avvicinamento sia stato autorizzato dai VV.F. o dal personale manutentivo del Vettore.

Salvo diverse indicazioni formali da parte della Compagnia Aerea, NON TENTARE di spegnere l'incendio con i mezzi a disposizione, attendere l'arrivo dei VV.F..

TUTTI I SOGGETTI CHE OPERANO SOTTOBORDO DOVRANNO ADOTTARE TUTTE LE INIZIATIVE UTILI PER LA PROPRIA SALVAGUARDIA E DELLE PERSONE PRESENTI A QUALSIASI TITOLO NELLA ZONA DA EVACUARE.

8.7.6.9 Incendio al motore dell'aeromobile

In caso di aeromobile che all'arrivo o durante le operazioni di handling presenti fiamme visibili provenienti dal motore, tutti gli **Operatori di rampa** presenti sottobordo DEVONO AVVISARE immediatamente, per mezzo del segnale di marshalling, o attraverso apposito interfono, il comandante che attiverà le specifiche procedure in caso di emergenza/incendio ai motori.



Salvo diversa delega formale sottoscritta dalla compagnia aerea, NON TENTARE di spegnere l'incendio con i mezzi a disposizione, attendere l'arrivo dei VV.F..

Gli operatori presenti sottobordo DEVONO AVVERTIRE immediatamente direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza" il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:



- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte.

Il Comandante ATTIVA le procedure previste dalla Compagnia in caso di emergenza incendio.

TWR, in caso venisse contattata dal comandante o dal Duty Manager, ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco gli stessi prendono il comando delle operazioni secondo le proprie procedure. Tutti gli operatori si devono attenere alle loro disposizioni.

Duty Manager ATTIVA tutto quanto previsto dalle procedure previste in caso di incidente. ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Raccomandazione di sicurezza

ATTENZIONE: Non fare avvicinare nessuno all'aeromobile fino a che l'emergenza sia sotto controllo, il fuoco estinto e l'avvicinamento sia stato autorizzato dai VV.F..

In caso l'evento si sviluppi durante le operazioni di handling tutto il personale presente sottobordo dovrà allontanarsi dall'aeromobile, adottando tutte le iniziative utili per la propria salvaguardia e delle persone presenti a qualsiasi titolo nella zona da evacuare.

8.7.6.10 Incendio nella stiva di un aeromobile

Chiunque individui un principio di incendio o rilevi qualsivoglia evento anomalo (presenza di fumo, scoppi, crolli, spargimento di sostanze infiammabili, ecc.) all'interno di stiva d'aeromobile, DEVE:

- FARE EVACUARE gli operatori presenti nella stiva
- CHIUDERE immediatamente il portellone dell'aeromobile
- AVVERTIRE il personale di bordo che attiverà le procedure previste dalla compagnia in caso di emergenza incendi
- AVVERTIRE immediatamente il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

Il Duty Manager ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

Salvo diverse indicazioni formali da parte della compagnia aerea, NON TENTARE di spegnere l'incendio con i mezzi a disposizione, attendere l'arrivo dei VV.F..



Il Comandante ATTIVA le procedure previste dalla Compagnia in caso di emergenza incendio.

TWR, in caso venisse contattata dal comandante o dal Duty Manager, ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

All'arrivo dei **Vigili del Fuoco** gli stessi prendono il comando delle operazioni secondo le proprie procedure. Tutti gli operatori si devono attenere alle loro disposizioni.

NON EFFETTUARE nessun intervento di spegnimento se non autorizzati da specifici accordi con la Compagnia Aerea coinvolta.

Raccomandazione di sicurezza

- AVVERTIRE gli operatori affinché si allontanino al più presto dall'aeromobile raggiungendo il punto di raccolta o un punto sicuro (almeno 25 m)
 - personale impegnato in stiva per le operazioni di carico/scarico
 - personale presente all'interno dell'aeromobile.
- Se possibile, ALLONTANARE i mezzi coinvolti nelle operazioni di rampa dall'aeromobile, in zona sicura (intesa come area non occupata da altri aeromobili o mezzi; distanza di sicurezza = 30 mt circa da qualsiasi aeromobile).
- TRASFERIRE, se possibile, lontano dall'area dell'incendio le attrezzature di lavoro impiegate al momento (sia per motivi di sicurezza, che per consentire l'accesso alle squadre di intervento).

ATTENZIONE: Non fare avvicinare nessuno all'aeromobile fino a che l'emergenza sia sotto controllo, il fuoco estinto e l'avvicinamento sia stato autorizzato dai VV.F..

In caso l'evento si sviluppi durante le operazioni di handling tutto il personale presente sottobordo dovrà allontanarsi dall'aeromobile, adottando tutte le iniziative utili per la propria salvaguardia e delle persone presenti a qualsiasi titolo nella zona da evacuare.

8.7.6.11 Incendio all' aereo in sosta non presidiato

Chiunque individui un principio di incendio o rilevi qualsivoglia evento anomalo (presenza di fumo, scoppi, crolli, spargimento di sostanze infiammabili, ecc.) DEVE AVVERTIRE immediatamente il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- numero del volo;
- numero della piazzola;
- tipo aeromobile;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

Il Duty Manager ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

TWR contattata dal Duty Manager ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.



Raccomandazione di sicurezza

ATTENZIONE:

NON EFFETTUARE nessun intervento di spegnimento se non autorizzati da specifici accordi con la Compagnia Aerea coinvolta.

Non fare avvicinare nessuno all'aeromobile fino a che l'emergenza sia sotto controllo, il fuoco estinto e l'avvicinamento sia stato autorizzato dai VV.F.

8.7.6.12 Incendio a seguito danneggiamento infrastruttura di apron (finger, quadri elettrici, pozzetti elettrici, pozzetti carburante)

Generalità (per ogni tipo di evento)

In caso di principio di incendio o fuoco a seguito di danneggiamento a infrastruttura di apron (finger, quadri elettrici, pozzetti elettrici, pozzetti carburante), **gli operatori coinvolti** devono:

se in prossimità dell'aeromobile

- AVVERTIRE il Comandante o il rappresentante di Compagnia che deciderà se attivare l'evacuazione dell'aeromobile;
- se possibile, ALLONTANARE il pontile dall'aeromobile a distanza di sicurezza.

sempre e comunque

- ALLERTARE, direttamente o tramite il proprio responsabile presente sottobordo, tutti i soggetti che possono essere coinvolti dall'evento (personale presente nell'aeromobile o in stiva impegnato nel carico e scarico);
- AVVERTIRE immediatamente direttamente o attraverso il proprio responsabile, e nel rispetto dei propri "piani di emergenza", il Duty Manager SEA al numero:

02 7485 3477/3478

specificando in modo chiaro:

- l'area/stand/infrastruttura coinvolta;
- entità presunta;
- eventuali persone coinvolte

Duty Manager ATTIVA sempre e comunque i Vigili del Fuoco.

Nel caso in cui l'incendio avvenga in prossimità di un aeromobile ALLERTA TWR dettagliando l'evento.

ATTUA le procedure previste legate al Safety Reporting System.

TWR contattata dal Duty Manager ATTUA le procedure previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

Raccomandazione di sicurezza

ATTENZIONE:

NON EFFETTUARE nessun intervento di spegnimento se non autorizzati.



Specifica per pozzetti elettrici e quadri elettrici

Se l'incendio è di modesta entità e **il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze**, può attivarsi per spegnerlo utilizzando esclusivamente estintori a polvere o a CO₂ senza precludere la propria o altrui incolumità.

SUI QUADRI ELETTRICI NON DOVRANNO MAI ESSERE UTILIZZATI GLI ESTINTORI A SCHIUMA.

Raccomandazione di sicurezza

CONTRASTARE E CIRCOSCRIVERE l'incendio utilizzando eventualmente anche i dispositivi antincendio presenti sul luogo, in attesa dell'arrivo dei VV.F. Tale attività dovrà essere svolta senza pregiudicare la propria e altrui incolumità.

Estinzione del fuoco

Se l'incendio è di modesta entità e il personale presente è fra coloro che sono stati addestrati per tali evenienze, senza precludere la propria ed altrui incolumità, attivarsi per spegnerlo.

Per spegnere un piccolo principio d'incendio bisogna comportarsi nel modo seguente:

- *prelevare l'estintore più vicino; se dotato di un manometro di controllo, verificarne la carica e seguire le istruzioni d'uso riportate sull'involucro.*
- *rompere il sigillo e rimuovere lo spinotto di sicurezza; prima di avvicinarsi alle fiamme erogare un po' di estinguente, ciò permetterà di controllare l'effettiva funzionalità dell'apparecchio;*
- *porsi a 2-3 m dal fuoco e indirizzare il getto alla base delle fiamme assumendo una posizione abbassata e in favore di vento.*

Se il fuoco è di grandi dimensioni ed è impossibile controllarlo, dopo aver dato l'allarme, allontanarsi rapidamente senza creare panico.

All'arrivo dei Vigili del Fuoco informarli in merito ad eventuali circostanze aggravanti (eventuale personale coinvolto, ecc.).



8.7.7 Disposizioni di emergenza

Se le situazioni di emergenza indicate nelle seguenti procedure, dovessero assumere magnitudo tali da determinare influenze significative sullo stato di sicurezza dello scalo o del traffico aereo, per fronteggiare detta situazione, andranno automaticamente adottate le prassi di emergenza previste dall'Ordinanza ENAC vigente relativa a Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente.

Di seguito, sono previste e classificate le diverse categorie di eventi valutati, e i relativi livelli di allertamento **salvo diverse valutazioni da parte dei VV.F.**

Modalità di teleallertamento (TAM-TAM)

SCENARIO	ALLERTAMENTO	Modalità indicative di allertamento
PICCOLO SVERSAMENTO	MAI	
MEDIO/GRANDE SVERSAMENTO	MAI	
INCENDIO A SEGUITO DI PICCOLO E MEDIO/GRANDE SVERSAMENTO	SEMPRE	INCIDENTE
INCENDIO DEL TRATTORE PUSH-BACK DURANTE LE FASI DI MOVIMENTAZIONE A/M	SEMPRE	EMERGENZA
INCENDIO AD ATTREZZATURE E MEZZI DI RAMPA	SEMPRE SOLO SE SOTTOBORDO	EMERGENZA
INCENDIO A BUS INTERPISTA CON PASSEGGERI A BORDO	SEMPRE SOLO SE SOTTOBORDO	EMERGENZA
INCENDIO ALLE RUOTE O AI CARRELLI DELL'AEROMOBILE	SEMPRE	EMERGENZA
INCENDIO AL MOTORE DELL'AEROMOBILE	SEMPRE	INCIDENTE
INCENDIO ALLA STIVA DI UN AEROMOBILE	SEMPRE	INCIDENTE
INCENDIO AD AEREO IN SOSTA NON PRESIDATO	SEMPRE	INCIDENTE
INCENDIO A SEGUITO DANNEGGIAMENTO INFRASTRUTTURA DI APRON (FINGER, QUADRI ELETTRICI)	SEMPRE SOLO SE SOTTOBORDO	EMERGENZA



8.7.8 Mezzi di comunicazione

Nel corso delle situazioni di emergenza/evacuazione, gli Enti coinvolti, in relazione agli specifici compiti, devono comunicare avvalendosi esclusivamente della rete telefonica, i numeri da utilizzare sono allegati alla presente procedura.

In caso di impossibilità di utilizzo degli apparecchi telefonici fissi o portatili gli Enti potranno collegarsi fra loro ricorrendo alla rete di radiocomunicazione ove presente.

Durante l'emergenza è fatto obbligo per tutti di adottare il silenzio radio telefonico (esclusi gli Enti aeroportuali direttamente coinvolti per le sole comunicazioni inerenti lo stato di emergenza).

8.7.9 Informazione / formazione

Tutti gli Enti ed operatori coinvolti, per quanto di competenza, dovranno individuare il personale addetto alla gestione delle emergenze che dovrà essere esplicitamente incaricato ed adeguatamente formato/addestrato. La formazione dei lavoratori e le procedure di emergenza ed evacuazione che ogni singolo datore di lavoro è tenuto a predisporre a tutela della salute e sicurezza del proprio personale, ai sensi del D.Lgs 81/08, dovranno essere implementate con i contenuti del presente documento.

E' compito degli Enti e degli operatori coinvolti nell'attuazione delle presenti procedure, dare la massima diffusione ed accertarsi della conoscenza dei contenuti delle presenti procedure, con opportune modalità e diversi gradi di approfondimento, in funzione della tipologia dei destinatari e del relativo livello di coinvolgimento di questi nell'attuazione delle misure e procedure previste.

Tutto il personale potenzialmente interessato dalle situazioni di emergenza, compresi gli addetti alle operazioni di bonifica, dovrà risultare adeguatamente informato.

8.7.10 Esercitazioni

Le esercitazioni verranno programmate secondo le disponibilità operative dello scalo.

Al termine di ogni esercitazione, in una riunione aperta agli Enti coinvolti a qualsiasi titolo nei piani di emergenza, saranno individuati eventuali suggerimenti atti a perfezionare le procedure in termini di operatività e di sicurezza, le osservazioni emerse saranno verbalizzate.



ALLEGATO 9.2.1

Patente aeroportuale a punti (PAP)

Premessa

Il PH Area di Movimento è il soggetto “Responsabile” e delegato da ENAC DA al rilascio di tutte le “Autorizzazioni alla Guida nell’area di movimento”, di seguito denominate “Patenti a Punti – PAP - di Scalo” negli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa (RE 139/2014, Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti, cap. 10, Ordinanze ENAC MXP/LIN per la circolazione in Air Side).

Il PH Area Movimento dello Scalo, qualora nell’esercizio delle sue funzioni, riscontrasse gravi violazioni alle regole di circolazione in Air Side (area di Movimento e Area di Manovra), potrà emettere i provvedimenti indicati nella presente procedura concordata con ENAC.

Le regole per la circolazione in Air Side vengono stabilite sulla base di diverse fonti fra le quali: Ordinanze ENAC, Regolamento di Scalo, Manuale di Aeroporto, Codice della Strada, ICAO e IATA.

Resta inteso che gli eventuali provvedimenti disposti dal PH Area Movimento dello Scalo avranno effetto esclusivamente sulla Patente di Scalo, senza ripercussioni sulla Patente Civile.

Scopo e Campo di applicazione

La presente procedura ha lo scopo di tracciare i criteri oggettivi tramite i quali si svilupperà il processo decisionale di applicazione PENALTY POINTS/sospensione/revoca della Patente di Scalo da parte del PH Area Movimento dello Scalo.

Nell’ambito di applicazione della seguente procedura rientrano tutti gli eventi, come meglio specificati all’interno del RdS, relativi alla sicurezza a terra (Safety on ground: Reg. UE 376/2014, Reg. UE 1018/2015) che mettano o possano mettere in pericolo un aeromobile e/o i suoi occupanti o qualsiasi altra persona presente in Air Side di cui Il Gestore sia venuto a conoscenza.

Definizioni

- **Gestore:** si intende Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA.
- **Patente di Scalo a Punti- PAP:** si intende l’autorizzazione alla guida nell’area di movimento rilasciata dal PH Area Movimento dello Scalo.
- **PH:** si intende il responsabile dell’Area Movimento dello Scalo.
- **PENALTY POINTS:** sistema di sanzioni, consistente nella decurtazione progressiva dei punti patente in dotazione a ciascun soggetto titolare di autorizzazione alla guida nell’area di movimento e/o manovra.
- **Sospensione Diretta** si intende il provvedimento adottato nei casi di gravi violazioni che determinano severe conseguenze sulla sicurezza del volo (collisione o quasi-collisione con A/M, importante manovra di scampo da parte dell’A/M, incidente tra mezzi in area di movimento).
- **Sospensione per esaurimento punti PAP** si intende il provvedimento emesso a causa dell’esaurimento dei punti patente in dotazione al singolo operatore, per somma di infrazioni.
- **Revoca:** si intende il provvedimento adottato in caso di gravissime violazioni che determinano conseguenze catastrofiche sulla sicurezza del volo o delle persone.
- **Operatore:** si intende la persona fisica a cui vengono irrogati i provvedimenti di Decurtazione punti (PENALTY POINTS), Sospensione, Revoca.

Provvedimenti

I provvedimenti, in base alla valutazione di gravità della violazione e/o delle conseguenze procurate, potranno svilupparsi in modo graduale, come di seguito riportato:

1. **PENALTY POINTS:** detti provvedimenti di decurtazione dei punti patente verranno applicati ogniqualvolta l’operatore incorra nelle infrazioni indicate all’interno del RdS.



2. **SOSPENSIONE DIRETTA:** detto provvedimento potrà essere emesso, dal PH Area di Movimento dello Scalo, nei casi indicati nel paragrafo Infrazioni. La Sospensione potrà avere effetto per un lasso di tempo che non potrà essere superiore a 3 mesi e comunque commisurata alla valutazione della gravità dell'infrazione commessa, fatti salvi i casi previsti al punto 3 del paragrafo Reiterazione delle infrazioni
Durante il periodo di sospensione, il titolo di guida rimane valido e sono sospesi solo gli effetti di abilitazione alla guida in Area di Movimento (il titolo rimane in possesso all'operatore). In caso di Sospensione, la Patente di Scalo potrà essere riabilitata dal Gestore previo superamento di un Drive Test Ability (vedi All. 4).
In caso di mancato superamento del Drive Test Ability, la struttura SMS proporrà al PH Area di Movimento dello Scalo, l'obbligo per l'operatore di effettuare un nuovo corso per la patente di Scalo con test teorico finale.
Durante il periodo di sospensione della PAP, l'operatore sottoposto al provvedimento, ove possibile, dovrà essere impiegato in mansioni che non comportino la conduzione di veicoli e/o mezzi speciali. Ciascuna Società operatrice terza farà riferimento esclusivamente ai propri codici disciplinari interni.
3. **SOSPENSIONE PER AZZERAMENTO PUNTI:** questo provvedimento dovrà essere emesso dal PH Area di Movimento dello Scalo, in caso di completo azzeramento dei punti patente a disposizione dell'operatore. Durante il periodo di sospensione, il titolo di guida rimane valido e l'operatore potrà continuare a condurre veicoli e mezzi in Area di Movimento. È fatto obbligo alla Società di appartenenza dell'operatore di chiedere, entro 15 giorni dalla data di comunicazione della sospensione della Patente del proprio operatore, l'iscrizione alla prima sessione utile di Drive Test Ability (vedi All.4), per poter ottenere la riabilitazione del titolo di guida sospeso (farà fede la data di invio della richiesta a SMS).
4. **Revoca:** detto provvedimento potrà essere emesso, a discrezione del PH Area di Movimento dello Scalo, in caso di gravissime violazioni che determinano conseguenze catastrofiche sulla sicurezza del volo o delle persone (vedi All.5). In caso di Revoca, la Patente di Scalo perderà la propria validità a tutti gli effetti ed il titolo verrà fisicamente ritirato. L'emissione di una nuova patente potrà essere richiesta solo trascorso un periodo tra i 6 mesi e l'anno (a seconda delle valutazioni caso per caso) dalla data di comunicazione della Revoca e previo superamento del relativo esame.

I provvedimenti sopra indicati verranno comunicati dal PH Area di Movimento dello Scalo tramite lettera protocollata o PEC alla società di appartenenza del soggetto coinvolto.

Nei casi più gravi (revoca/sospensione), la comunicazione da parte del PH Area di Movimento dello Scalo o suo delegato, potrà essere anticipata, per ragioni di urgenza, con un messaggio di posta elettronica.

Al momento del rilascio della Patente Aeroportuale, ciascun operatore otterrà una dotazione iniziale di 20 punti (15 in caso di primo rilascio). Il punteggio totale in dotazione a ciascuna patente subirà decurtazioni o incrementi (fino ad una dotazione massima di 30 punti?) in base alle disposizioni descritte nei paragrafi successivi.

Avendo la "PAP" l'ulteriore obiettivo di favorire un maggior coinvolgimento diretto delle parti terze sul rispetto delle norme legate alla circolazione dei mezzi all'interno delle aree di movimento degli aeroporti, il Gestore ha istituito anche una "**Operators Safety Levels Chart**" (**OSLC**) che verrà considerata come strumento di monitoraggio delle **performance di Safety** di ogni operatore/prestatore di servizi di rampa. (GM2 ADR.OR.D.025.b stabilire procedure per il monitoraggio delle attività correlate all'aeroporto ???).

La "**OSLC**", intestata ad ogni singola Società, includerà un numero totale di punti determinato dal numero complessivo dei propri dipendenti possessori di patenti aeroportuali (verdi e/o rosse), moltiplicato per il monte punti assegnato inizialmente ad ogni operatore (20 per ciascun operatore, 15 per il primo rilascio).

I Penalty Points attribuiti alle singole persone verranno automaticamente decurtati anche alla società di appartenenza, in base a parametri oggettivi. I Penalty Points che non risultino riconducibili a singoli soggetti, verranno decurtati alla società di appartenenza del mezzo coinvolto nella "deviation". Al termine di ogni anno solare i restanti punti nella OSLC verranno congelati.



All'inizio di ogni anno, ogni prestatore di servizi/Operatore si vedrà riaccreditati tutti i punti "OSLC" con gli stessi criteri sopra esposti I punti rimanenti dell'anno precedente, relativi all'"OSLC", contribuiranno a costruire l'**indicatore di performance di Safety** di ogni Operatore/Prestatore di servizi.

Questo processo contribuirà direttamente a formare l'indicatore di performance di Safety che il Gestore dovrà prevedere in relazione ai previsti obblighi del Reg.1139/18.

L'anagrafe" della "PAP" e dei relativi punti viene amministrata dal Gestore, attraverso un sistema informatico consultabile anche dagli operatori terzi, esclusivamente in relazione ai dati dei propri operatori.

Le segnalazioni delle infrazioni saranno comunicate agli operatori da Operations SEA al possessore della patente e al datore di lavoro dello stesso.

Infrazioni


La rilevazione delle infrazioni dovrà essere documentata (Sistema GPS, foto, autovelox, filmato, testimoni, segnalazione del personale navigante, operativo, Airport Coordination, Polizia di Stato, SMS, etc.).


Nell'ambito dell'attività di monitoraggio delle prestazioni operative delle diverse organizzazioni in termini di safety, è compresa anche l'attribuzione di Penalty Points direttamente alle persone, in caso di infrazioni che riguardano comportamenti contrari alla safety, a prescindere dalla guida di mezzi.


Viene istituita la tabella di decurtazione per ogni singola infrazione possibile, che tiene conto della severità di ogni singolo evento preso in considerazione:

CIRCOLAZIONE	
Invasione di Taxi way (area di manovra)	Sospensione/revoca
Invasione Runway (RWY Incursion di veicolo)	Sospensione/revoca
Passaggio con semaforo rosso	10
Sorpaso azzardato in prossimità di attraversamento TWY o in prossimità di STOP	10
Attraversamento di una taxi way in area non autorizzata	10
Mancata precedenza ai pedoni in presenza di attraversamenti/passaggi pedonali (attraversamento pax)	8
Mancato rispetto del segnale di Stop/Dare precedenza (escluso TWY)	6
Invasione o attraversamento ingiustificato di stand occupato da A/M ed attrezzature in movimento	6
Circolazione contromano (include invasione parziale di corsia opposta)	4
Mancato rispetto della distanza di sicurezza dal Jet Blast.	3
Invasione, anche parziale , di Apron Taxi way	2
Transito non conforme in aree con limitazione di altezza (fingers, tunnel, ecc)	2
Mancata precedenza ai veicoli operativi con luce lampeggiante accesa o in emergenza	2




INCIDENTI	
Incidente per colpa causato dall'utilizzo improprio di apparecchiature elettroniche personali e non autorizzate e che ha provocato lesioni gravi a persone	sospensione
Danneggiamento di AM causato da evidenti negligenze dell'operatore	sospensione
Incidente per colpa o negligenza che ha provocato lesioni gravi a persone (incluso eccesso di velocità)	sospensione
Fuga in caso di incidente con danni ad A/M e/o persone.	sospensione
Fuga in caso di incidente con danni a cose	10


GUIDA	
Guida con Patente sottoposta a provvedimento di Sospensione Diretta	Revoca
Guida di un veicolo speciale senza certificato di abilitazione	6
Mancato uso delle cinture di sicurezza del conducente, quando previste	5
Informazioni omesse o false (Esempio: patente di guida civile scaduta)	5
Guida con Patente Aeroportuale scaduta	3
Utilizzo attrezzature/veicoli non efficienti (senza specchietti, privi di luci, etc.)	2
Mancato utilizzo dei dispositivi ad alta visibilità dove prescritto	1
Retromarcia in assenza di marshaller durante avvicinamento ad A/M	1
Movimentazione di attrezzature in assenza di condizioni di sicurezza	1
Veicolo incustodito non chiuso con attrezzi a bordo	1
Sostare con veicoli o attrezzature nella NPA (No Parking Area) area di divieto assoluto di sosta.	1
Utilizzo improprio ESA/EPA , aree di attesa per il servizio delle attrezzature di rampa.	1
Veicolo incustodito acceso o con chiavi inserite	1
Ostruzione presidi antincendio	1
ULD non correttamente rimosse dopo il Turnaround o lasciate a terra	1


MANCATA PRECEDENZA AD AA/MM	
------------------------------------	---



Mancata precedenza ad A/M in fase di pushback, assistito da Follow-me e/o al traino	8
Mancata precedenza ad A/M in rullaggio	8


LUCI	
Inosservanza delle norme nell'uso dei dispositivi di segnalazione luminosa (fari, lampeggianti, luci di ingombro etc.)	1

VELOCITÀ	
Velocità in apron superiore agli 80 km/h	sospensione
Velocità in apron da 60 km/h a 80 km/h	10
Mancato rispetto della velocità "passo d'uomo" dove prescritto	5
Velocità in apron da 40 km/h a 60 km/h	3

OBBLIGHI/DIVIETI	
Fumare durante la guida	10
Fumare sigarette elettroniche in venting area	10
Impedimento vie di fuga a veicoli per il rifornimento di carburante durante o al termine dell'erogazione	5
Utilizzo improprio di apparecchiature elettroniche alla guida	5
Parcheggiare attrezzature/veicoli nelle ERA/ASA (piazze) con esclusione delle attrezzature consentite (es. GPU)	3
Gettare volontariamente dal veicolo oggetti in apron che costituiscono FOD: (Foreign Object Damage/Debris)	3
Ostruire o parcheggiare veicoli o attrezzature in modi non consentiti su Via/raccordo di accesso alle piazze: (Aircraft Stand Taxilane)	2
Inosservanza delle procedure/indicazioni fornite da Follow me (Esempio:	2



ingresso A380)	
Mancata segnalazione di ingombro per veicolo guasto/carico caduto	2
Rifiutare l'esibizione dell'abilitazione alla guida	2

TRASPORTO	
Violazione delle norme per il trasporto di merci pericolose	10
Violazione delle norme per il trasporto di animali vivi	8
Traino di lunghezza o peso eccessivi	5
Violazione in materia di trasporto/traino/spinta di veicoli in avaria all'interno dei piazzali	4
Trasporto irregolare di persone o cose su attrezzature e/o veicoli aeroportuali (cofano motore, tetto dei veicoli, etc)	2

Reiterazione delle infrazioni

Nel caso in cui, ad infrazione avvenuta, l'operatore si autodenunciasse:

- **Prima infrazione commessa** (salvo si tratti di infrazione da sospensione/revoca immediata) non verranno decurtati punti.
- **Seconda infrazione:** verrà decurtato 1 punto (salvo si tratti di infrazione da sospensione immediata).
- **Terza infrazione,** (salvo si tratti di infrazione da sospensione immediata) si procederà con le sanzioni previste per il tipo di infrazione.

Onere della Prova

Trattandosi di provvedimenti che potrebbero avere ricadute significative sia sui singoli operatori che sulle società che forniscono servizi in airside, le logiche sottostanti alla decisione di decurtare punti dovranno essere supportate da elementi probatori oggettivi. Inoltre, ogni segnalazione d'infrazione verrà investigata da SMS.

L'onere dell'indicazione del personale coinvolto nell'infrazione è in capo alla società di appartenenza dell'operatore: qualora non sia possibile individuare il responsabile per 3 volte o nei casi più gravi, il Gestore individuerà una forma di messa in infrazione della società, con segnalazione ad ENAC DA. I punti patente verranno decurtati ai singoli operatori coinvolti (e alla Società di appartenenza) solo al termine delle investigazioni attivate da Operations SEA e da SMS.

Solo in caso di **revoca** dell'abilitazione alla guida in Area di Movimento vige l'obbligo di rifare il percorso di formazione per il rilascio di una nuova patente, con superamento di esame di fine corso, e a titolo oneroso per la Società di appartenenza dell'operatore.

Recupero Punti Patente

Come per la Patente di guida civile, sarà possibile effettuare un percorso "virtuoso" di retraining per il recupero dei punti perduti. Sarà possibile frequentare dei corsi di recupero dedicati, erogati dal Gestore dietro corrispettivo; sarà possibile ripristinare ad ogni corso 4 punti patente, sino a 20 punti



(in funzione della valutazione oggettiva tramite esame specifico a fine corso messo a punto da Education & Training e SMS, vedi All.2).

Patente Verde/Rossa		Bonus/Malus	
Rinnovo	ogni 4 anni	Saldo Punti => di 20: + 5 punti (fino a max 30 totali) a superamento esame	Saldo punti<20: Solo esame e ripristino 20 punti
Recupero	in scadenza punti	Possibilità reintegro di 4 punti (fino a max 8 punti nel periodo di validità della patente), anche su base volontaria con corso E&T a titolo oneroso	

Azzeramento punti patente

L'operatore aeroportuale in possesso di "PAP" potrà continuare a guidare in Area di movimento sino al completo azzeramento dei punti. Quando venga raggiunta la soglia di azzeramento dei punti il PH Area di Movimento dello Scalo comunicherà all'operatore ed alla società di appartenenza, un provvedimento di sospensione della "PAP" con facoltà di continuare a condurre veicoli/mezzi in Area di Movimento.

In tali casi la Società di appartenenza dovrà chiedere, entro 15 giorni dalla data di comunicazione della sospensione della Patente del proprio operatore, l'iscrizione alla prima sessione utile di Drive Test Ability (vedi All.4), per poter ottenere la riabilitazione del titolo di guida sospeso (farà fede la data di invio della richiesta a SMS).

In caso di esito positivo del Drive Test Ability, l'operatore dovrà comunque sostenere un corso per il recupero di un minimo di 4 punti, per poter riabilitare il titolo di guida. Tale attività di recupero obbligatoria, dovrà essere svolta entro 15 giorni dall'effettuazione del Drive Test Ability. L'onere di dimostrare l'avvenuta iscrizione al corso di recupero entro il termine stabilito, a richiesta, è in capo alla Società di appartenenza dell'operatore.

In caso di mancato superamento del *Drive Test Ability*, la struttura SMS proporrà al PH Area di Movimento dello Scalo l'obbligo per l'operatore di effettuare un nuovo corso per la patente di Scalo con test teorico finale.

Bonus punti

Ogni due anni trascorsi senza decurtazioni verranno assegnati 2 punti patente (bonus) sino ad un massimo di 30 punti cumulabili sulla "PAP" del singolo operatore. Oltre il limite dei 30 punti, non sarà



più possibile accumulare punti (bonus). Questi punti verranno attribuiti anche alla “**Operators Safety Levels Chart**”, oltre che su quella del singolo operatore.

ALLEGATI

- 1 Procedura Gestionale interna per l'iter valutazione decurtazione punti PAP-
Patente Aeroportuale a Punti**
- 2 Sillabus Corso patente di Scalo (rossa o verde)**
- 3 Sillabus Corso Retraining (finalizzato alla Safety Awareness)**
- 4 Flow chart attività gestione PAP**
- 5 Driver Test Ability**



Procedura Gestionale interna per l'iter valutazione decurtazione punti PAP- Patente Aeroportuale a Punti

1. Avvio l'iter di valutazione SMS → PH AREA DI MOVIMENTO DELLO SCALO

Nell'ambito dei GSR notificati a SEA, come disciplinato al punto 2.2.8 del Manuale di Aeroporto di LIN/MXP, ogni evento è oggetto di investigazione.

Tutti gli eventi che hanno registrato infrazioni previste per la Patente a Punti Aeroportuale (di seguito PAP) pubblicata all'interno del RdS, saranno inoltrati PH Area di Movimento dello Scalo per le opportune valutazioni.

SMS trasmetterà al PH Area Di Movimento Dello Scalo la Root Cause elaborata dalla Funzione "Occurrence & Investigation" di SMS dell'evento stesso, contenente anche le eventuali indicazioni per le mitigazioni, attuate o in divenire, tipiche delle analisi di Safety (Drive Test Ability, Percorso formativo di re-training, Corso di recupero, nuovo esame per Patente Aeroportuale, etc.). La documentazione così trasmessa fornirà una base oggettiva ed accertata per la corretta valutazione del caso e l'applicazione dei provvedimenti di cui al RdS (PAP).

L'eventuale indicazione da parte di SMS di applicare tali provvedimenti, sottoposta al PH Area di Movimento dello Scalo, si intende come sintesi di un processo di analisi degli eventi che coinvolge la società di appartenenza del dipendente coinvolto e quest'ultimo, attraverso confronti basati su realtà oggettive (filmati, verifiche sul campo, etc). Il contraddittorio fra i soggetti coinvolti nell'occurrence avverrà in sede di analisi dell'evento stesso.

Tale invio costituirà l'avvio dell'iter per l'applicazione della procedura PAP (Decurtazione punti-PENALTY POINTS) prevista all'interno del RdS e costituente parte integrante di questa procedura. La notifica al PH Area di Movimento dello Scalo dovrà essere indirizzata ai seguenti indirizzi mail:

A:

PH Area di Movimento dello Scalo

CC:

Safety Manager

Safety Officer

Safety Officer di Scalo

Nel caso in cui la segnalazione dell'inconveniente sia pervenuta in via primaria al PH Area di Movimento dello Scalo attraverso altro canale d'informazione e debitamente circostanziata o dove lui stesso abbia diretta e circostanziata evidenza di un evento significativo prima che questo sia oggetto di GSR, potrà essere attivato l'iter su esposto con identica modalità, previa la comunicazione dell'evento all'SMS (tramite Mail o GSR) per l'attivazione delle necessarie attività d'indagine.

In calce il format della mail:



Oggetto: *Analisi Evento Root Cause, mitigazioni e proposte correlate al RdS*

Buongiorno

Come da richiesta inviata in data

SMS Vi invia in allegato l'Analisi dell'inconveniente in oggetto e le relative conclusioni.

Vi preghiamo, cortesemente, di comunicarci gli eventuali provvedimenti che vorrete adottare in merito, al fine di poter aggiornare il Data Base SMS.

Restiamo a disposizione per ulteriori informazioni/analisi.

Cordiali saluti

2. Comunicazione verso i terzi dei provvedimenti su PAP

Tutto il percorso delle comunicazioni da parte del PH Area di Movimento dello Scalo, relativo ai PENALTY POINTS/SOSPENSIONE DIRETTA o PER AZZERAMENTO PUNTI/REVOCA e la gestione delle recovery formative, se previste, rientrano nel processo di comunicazione SMS/ PH Area di Movimento dello Scalo /HR SEA. Il data base sarà gestito da SEA SMS, per conto del PH Area di Movimento dello Scalo. La comunicazione dei provvedimenti, delle loro decorrenze/durate sarà a cura del PH Area di Movimento dello Scalo con lettere protocollate (o PEC) verso le Società terze o le Funzioni aziendali di SEA spa. Fanno eccezione i provvedimenti di sospensione diretta/revoca immediata, nei casi più gravi, che potranno essere comunicati alle società terze, o alle funzioni di SEA spa, tramite mail ordinaria (eventualmente anticipata telefonicamente), dal PH Area di Movimento dello Scalo o suo delegato (CC PH Area di Movimento dello Scalo).

Ciascuna Società/Funzione aziendale individuerà il soggetto responsabile per gli adempimenti indicati.

SMS attraverso il Monitoring e/o i Safety Observer, a campione, potrà verificare il rispetto di quanto disposto dal PH Area di Movimento dello Scalo.

Di seguito il format di comunicazione da parte del PH Area di Movimento dello Scalo alle Società di appartenenza dei soggetti implicati in un provvedimento (parte generale e parte specifica per ciascuna tipologia di provvedimento), al SEA SMS per le azioni necessarie e ad Enac DA per conoscenza:

PARTE GENERALE UGUALE PER TUTTE LE COMUNICAZIONI

Oggetto: *Comunicazione di provvedimento di applicazione PENALTY POINTS (Sospensione diretta o per azzeramento punti/revoca) della PAP rilasciata al/la Sig./Ra*

Buongiorno

Il PH Area di Movimento dello Scalo di nell'esercizio delle proprie funzioni, in qualità di soggetto responsabile, in quanto delegato da ENAC DA al rilascio di tutte le "Autorizzazioni alla Guida nell'area di movimento", di seguito denominate "PAP di scalo" (RE 139/2014, Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti, cap. 10, Ordinanze ENAC MXP/LIN per la circolazione



in Air Side, RdS), ha riscontrato gravi (e/o reiterate) violazioni alle regole di circolazione in Air Side (area di Movimento e Area di Manovra), da parte dell'operatore/trice Sig./Ra, appartenente alla Vostra Società (a Codesta Società in caso di dipendente SEA spa).

La presente per comunicare che è stato disposto il provvedimento di applicazione di n. PENALTY POINTS (SOSPENSIONE DIRETTA o PER AZZERAMENTO PUNTI/REVOCA in alternativa) della "PAP di scalo" per il dipendente in oggetto.

❖ *Il provvedimento di **SOSPENSIONE PER AZZERAMENTO PUNTI** consente all'operatore di continuare le proprie attività di guida in Area di Movimento.*

Il titolare della patente di Scalo sospesa, Sig./Ra..., dovrà sottoporsi al Drive Test Ability c/o la struttura del SMS SEA. La richiesta per l'effettuazione del Test dovrà pervenire alla struttura del SEA SMS entro e non oltre il 15° giorno dall'emissione di codesto provvedimento.

La Vs Società dovrà inoltre fornire evidenza dell'avvenuta richiesta d'iscrizione al Drive Test Ability e delle eventuali attività di mitigazione poste in essere.

In caso di esito positivo dell'effettuazione del Drive Test Ability l'operatore dovrà effettuare un corso per il recupero di un minimo di 4 punti, per poter riabilitare il titolo di guida. Tale attività di recupero obbligatoria, dovrà essere svolta entro 15 giorni dall'effettuazione del Drive Test Ability. L'onere di dimostrare l'avvenuta iscrizione al corso di recupero entro il termine stabilito, a richiesta, è in capo alla Società di appartenenza dell'operatore. In caso di mancato superamento verrà effettuata una nuova comunicazione per gli ulteriori adempimenti necessari.

Cordiali saluti

❖ *Il provvedimento di **SOSPENSIONE DIRETTA** avrà durata di (fino ad un massimo di 3 mesi **specificare la durata**). Il titolare della patente di Scalo sospesa, Sig./Ra..., dovrà sottoporsi al Drive Test Ability c/o la struttura del SMS SEA. La richiesta per l'effettuazione del Test dovrà pervenire alla struttura del SEA SMS entro e non oltre il 15° giorno dall'emissione di codesto provvedimento.*

*la Vs Società dovrà fare quanto necessario affinché l'operatore non svolga attività di guida in Apron per il tutto il periodo indicato nel provvedimento di **SOSPENSIONE**. La Vs Società dovrà inoltre fornire evidenza delle eventuali attività di mitigazione poste in essere e dell'effettiva richiesta d'iscrizione al Drive Test Ability.*

L'operatore potrà riprendere le proprie regolari attività di guida in Apron, solo dopo l'attestazione dell'esito positivo dell'effettuazione del Drive Test Ability. In caso di mancato superamento verrà effettuata una nuova comunicazione per gli ulteriori adempimenti necessari. In caso di reiterazione grave da parte del medesimo operatore, nelle more del provvedimento di sospensione, lo Scrivente potrà procedere direttamente alla revoca della Patente di Scalo. Il documento dovrà essere tempestivamente consegnato c/o gli uffici Security SEA.

Cordiali saluti



❖ *Il provvedimento di **REVOCA** avrà durata di, a far data dalla presente comunicazione. Il titolare della patente di Scalo revocata, Sig./Ra..., potrà riottenere l'autorizzazione alla guida in Apron solo al termine del provvedimento in oggetto e dopo l'attestazione del superamento dell'esame per la Patente di scalo e relativo corso. Il documento dovrà essere tempestivamente consegnato c/o gli uffici della Security SEA.*

*la Vs Società (di appartenenza) dovrà fare quanto necessario affinché l'operatore non svolga attività di guida in Apron per il tutto il periodo indicato nel provvedimento di **REVOCA**. Dovrà inoltre fornire evidenza delle eventuali attività di mitigazione poste in essere e dell'effettivo svolgimento del Corso Patente di Scalo e del superamento del relativo esame.*

L'operatore potrà riprendere le proprie regolari attività di guida in Apron, solo dopo la comunicazione formale della Società (di appartenenza dell'operatore) da parte del PH Area di Movimento dello Scalo della documentazione comprovante lo svolgimento con esito positivo del corso ed esame per il rilascio della patente di Scalo.

Il PH Area di Movimento dello Scalo comunicherà mediante mail certificata (PEC) il proprio assenso alla ripresa delle attività di guida da parte dell'operatore.

Cordiali saluti

3. Attività di recupero formativo

Le attività di recupero formativo indicate all'interno di ciascun provvedimento adottato nei confronti di un operatore, da parte del PH Area di Movimento dello Scalo, dovranno essere svolte esclusivamente dagli Assessor (139 - ADR.OR.D.017) di SMS SEA (Drive Test Ability, manuale di SMS SEA Cap 2.2.6) e della Funzione Education & Training di SEA (Retraining finalizzato alla Safety Awareness), sillabus allegato al RdS, e corso Patente di Scalo). Tutte le attività di recupero formativo, incluso il Drive Test Ability dovranno svolgersi, obbligatoriamente, in aula o via web meeting.

4. Sospensione della Patente (Diretta o per Azzeramento punti patente)

Si intende il provvedimento che impone la sospensione della Patente di Scalo per un periodo di tempo (esclusi i tempi previsti per i casi di revoca) fino ad un massimo di 90 gg (salvo i casi di sospensione per azzeramento punti patente).

L'operatore dovrà sostenere un Drive Test Ability con esito positivo, nella prima data utile già calendarizzata a partire dal giorno dell'emissione del provvedimento. La Società dovrà attestare che la richiesta di effettuazione del Test è avvenuta entro 15 giorni dalla data di notifica del provvedimento.

In caso di esito positivo del Drive Test Ability, l'operatore potrà riprendere le proprie attività di guida in Area di Movimento, salvi i casi di azzeramento punti patente. In tali casi l'operatore, che ha



facoltà di continuare la guida di mezzi in Area di Movimento, dovrà comunque sostenere un corso per il recupero di un minimo di 4 punti, per poter riabilitare il titolo di guida. Tale attività di recupero obbligatoria, dovrà essere svolta entro 15 giorni dall'effettuazione del Drive Test Ability (vedi punto 3 del paragrafo **Reiterazione delle infrazioni**). L'onere di dimostrare l'avvenuta iscrizione al corso di recupero entro il termine stabilito è in capo alla Società di appartenenza dell'operatore.

In caso di mancato superamento del Drive Test Ability (anche nei casi di azzeramento punti patente), la struttura SMS proporrà al PH Area di Movimento dello Scalo, l'obbligo per l'operatore di effettuare un nuovo corso per la patente di Scalo con test teorico finale.

5. Revoca della Patente

Si intende il provvedimento adottato in caso di gravissime violazioni che determinano conseguenze catastrofiche sulla sicurezza del volo o delle persone.

In questi casi, la Patente di Scalo potrà essere nuovamente riemessa solo dopo un periodo di tempo stabilito dal PH Area di movimento dello Scalo, in modo graduale, tra un minimo di 6 mesi fino ad un massimo di 1 anno dalla data di comunicazione della Revoca della Patente di Scalo da parte del PH Area di movimento dello Scalo e previo superamento del relativo esame.



Allegato 1

CORSO DI FORMAZIONE PATENTE AEROPORTUALE VERDE/ROSSA

VERDE

ICAO
ENAC
Ordinanza ENAC
Descrizione Area di Movimento e strade perimetrali
Procedure e norme di comportamento in Area di Movimento
Movimento in prossimità aeromobile
Regole per particolari condizioni meteo
Aree a regolamentazione particolare
Illustrazione delle procedure sicurezza
Procedure specifiche
Safety Management System
Sanzioni
Sessione pratica
Visualizzazione delle strutture
Zone vietate e di rispetto con indicazione di alcune particolari ad alcune aree
Particolarità dell'Aeroporto

ROSSA

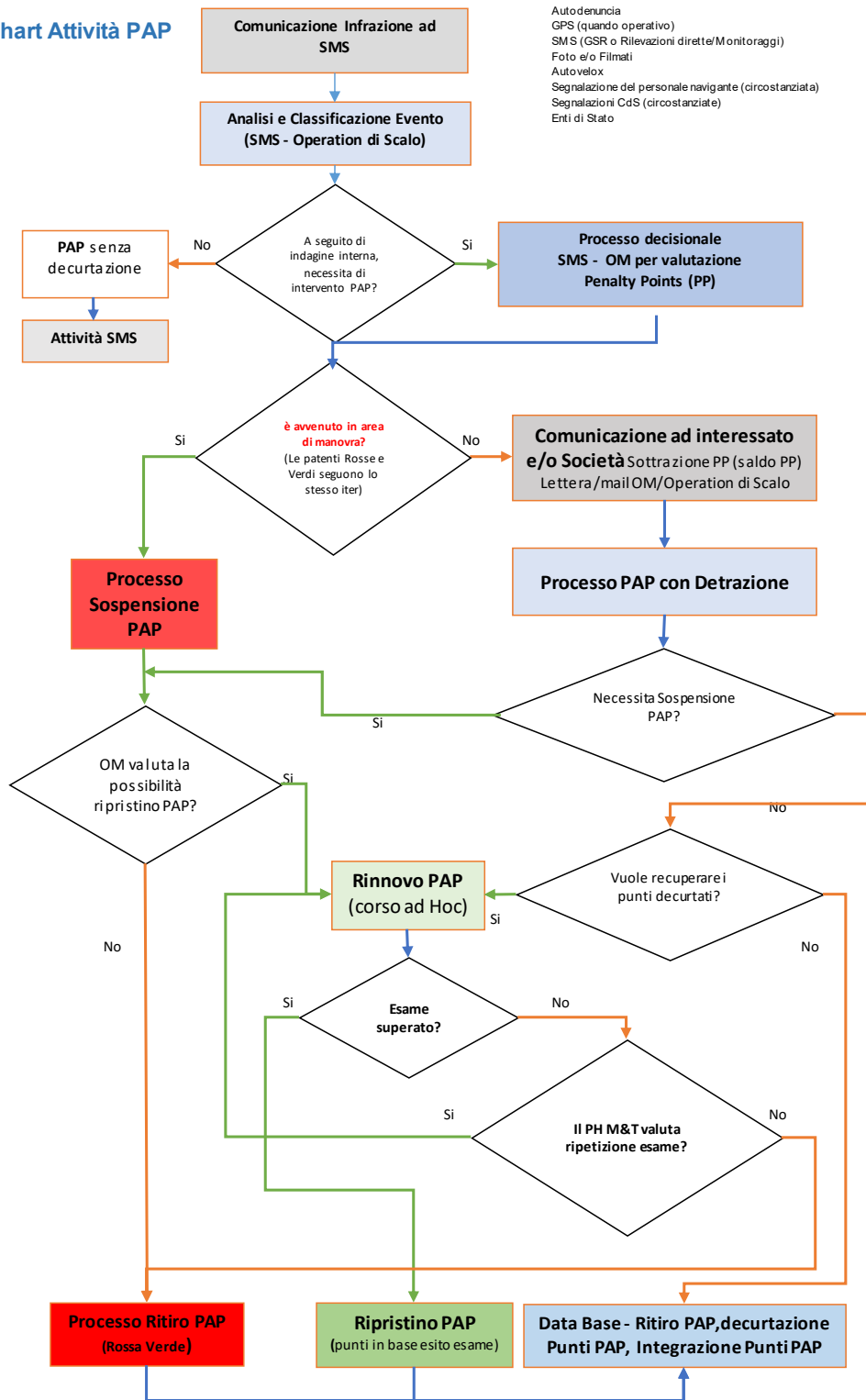
ICAO
ENAC
Ordinanza ENAC
Descrizione Area di Movimento e strade perimetrali
Procedure e norme di comportamento in Area di Movimento
Movimento in prossimità aeromobile
Regole per particolari condizioni meteo
Aree a regolamentazione particolare
Illustrazione delle procedure sicurezza
Procedure specifiche
Safety Management System
Sanzioni
Descrizione Area di Manovra
Procedure e norme di comportamento in Area di Manovra
Comunicazione con Tower
Controllo traffico aereo (Regolamento di scalo)
Illustrazione delle procedure sicurezza
Sessione pratica
Visualizzazione delle strutture
Zone vietate e di rispetto con indicazione di alcune particolari ad alcune aree
Particolarità dell'Aeroporto
Visualizzazione delle piste
Visualizzazione dei raccordi

Allegato 2



Allegato 3

Flow Chart Attività PAP





Allegato 4

1

PERCEZIONE

- I guidatori che con maggiore frequenza mettono in atto comportamenti azzardati hanno una forte fiducia nelle proprie capacità ed il fatto di non incorrere in incidenti rafforza la convinzione di essere immune da rischi.
- La maggior parte delle persone ritiene che gli incidenti accadano non a causa del comportamento del guidatore stesso ma da eventi casuali, imprevedibili o legati alle responsabilità o imperizie altrui.
- Le regole della circolazione in Apron sono una forma di tutela ma il più delle volte vengono considerati un ostacolo all'operatività (prima dell'introduzione delle regole di viabilità, la percentuale degli incidenti era molto bassa).

RICONOSCIMENTO DEL RISCHIO

Le competenze, l'esperienza e la professionalità influiscono sulla corretta valutazione delle condizioni di rischio che ci circondano durante lo svolgimento del nostro lavoro (un neo-assunto formato compensa la propria inesperienza con un elevato livello di attenzione alle regole e alle situazioni che incontra):

- il rischio è percepito correttamente e ci si comporta di conseguenza;
 - **Decisione** - ho sufficienti margini di sicurezza
 - **azione** -do seguito alla mia decisione
- il rischio è percepito correttamente, ma il comportamento non corrisponde a questa percezione;
 - **decisione** -riconosco il rischio
 - **azione** -accetto il rischio e do seguito alla mia azione con attenzione
- il rischio non è percepito correttamente, perché ampiamente sottovalutato o addirittura non viene percepito affatto;
 - **decisione** - ritengo la situazione priva di rischio per me
 - **azione** -proseguo la mia azione senza ulteriore attenzione
- un rischio minimo o inesistente viene percepito al punto da inibire la percezione di un rischio reale e consistente
 - **Decisione** -ritengo priva di rischio in assoluto
 - **Azione** - agisco di conseguenza



SMS attraverso le specifiche “analisi di rischio” identifica i pericoli in grado di compromettere la sicurezza operativa ed analizza i loro processi di gestione.

Questi processi individuano i meccanismi più efficaci ed oggettivi per mitigare o limitare i rischi ed implementare i metodi per la loro trattazione.

SMS a tale scopo propone all’interno del sistema aeroporto alcuni “programmi di prevenzione” per la sicurezza aerea che hanno l’obiettivo comune di ridurre il rischio residuo.

L’assessment Driver in air-side si inserisce nel “Programma di Prevenzione” concernente la guida di mezzi in Air-Side e trova la propria principale realizzazione all’interno dei programmi di Formazione ed il conseguente rilascio delle Patenti Aeroportuali.

Questa attività ha come obiettivo principale, ma non esclusivo, la gestione ed il contenimento dei rischi generati da:

- Mancato rispetto delle regole di viabilità
- Mancato rispetto delle aree di sosta delle attrezzature di rampa
- Apron Speed
- Mancato rispetto della precedenza verso gli aeromobili
- Gli incidenti tra mezzi operativi di rampa
- L’interferenza con le operazioni di push back

Partendo da questi assunti è stato costruito un metodo di assessment sul tema “mancate precedenze AM” analizzando le quattro competenze fondamentali che devono caratterizzare un operatore addetto alla guida in apron

Le quattro competenze fondamentali sono state individuate, caratterizzate e riassunte in:

Consapevole = persona che comprende il proprio ruolo in relazione ai rischi legati alla propria mansione.

Esperto= persona con anzianità nel ruolo/mansione

Preparato= persona che conosce il contesto in cui opera sotto il profilo della safety sia per le procedure che per l’operatività.

Rispettoso delle Procedure= persona formata e rispettosa delle procedure di safety perché le comprende pienamente.

Attento osservatore = persona che è in grado di mantenere un’elevata soglia di attenzione, che gli permette di agire in sicurezza e di accorgersi di situazioni potenzialmente pericolose

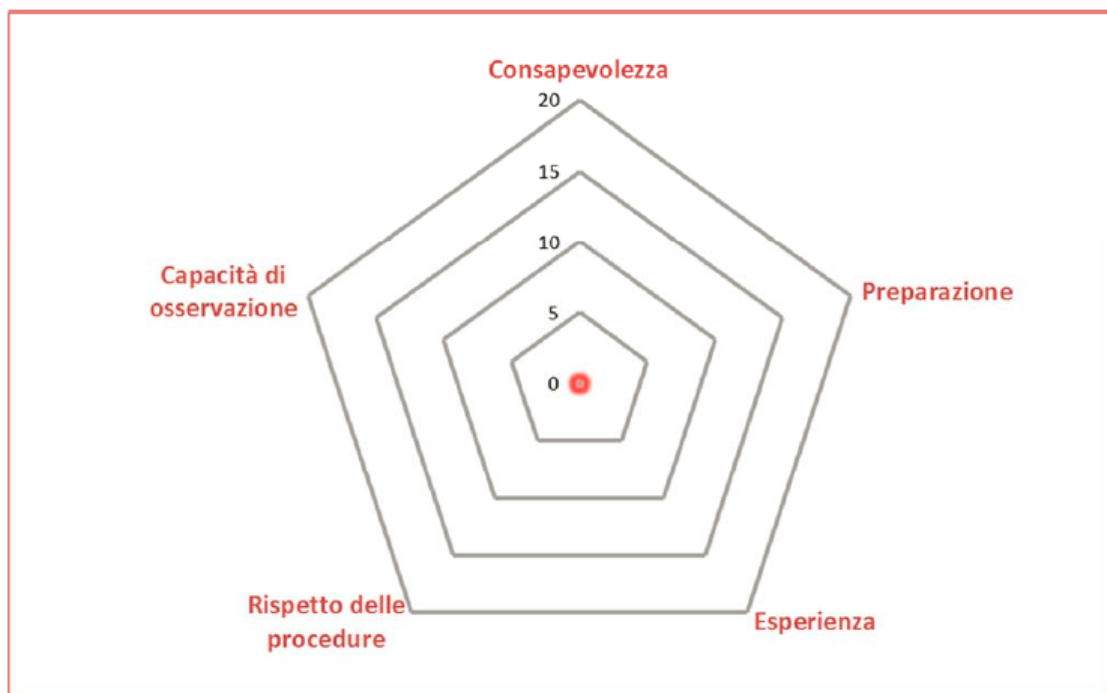


SAFETY AWARENESS - Consapevolezza dei rischi a cui ti esponi all'interno del contesto in cui ti muovi.

Per sviluppare quindi un assessment che delineasse una figura rispondente alle **quattro competenze** individuate è stato utilizzato un **"grafico Radar"** che caratterizzasse, con sufficiente approssimazione, il profilo di ogni operatore addetto alla guida in apron.

Il grafico viene alimentato rispondendo ad alcune domande specificatamente sviluppate per valutare le cinque aree di competenza – **Conoscenza delle Procedure, Preparazione generale, Esperienza nella mansione, Consapevolezza del ruolo, Elevata soglia di attenzione**. Il test è costruito per essere snello e con domande chiuse, contiene per la specifica parte di "rispetto delle procedure" anche alcune immagini di eventi reali analizzati all'interno del SMS del Gestore. Le fotografie presentate hanno l'obiettivo di verificare la conoscenza dell'operatore sottoposto ad assessment, attraverso vari livelli di identificazione del rischio presenti nelle immagini sottoposte.

Esempio di Grafico Radar



In base all'area occupata dal grafico saremo in grado di riconoscere 25 macro categorie di guidatori; questo ci permetterà di poter intervenire ad hoc sulla singola persona, per evitare così sessioni di formazione che, effettuate in modo standardizzato su tutti gli operatori risulterebbero poco efficaci.



In questo contesto sono state semplificate cinque macro categorie di operatori aeroportuali addetti alla guida in apron:

1. Esperto Consapevole Preparato e conoscitore della safety
2. Inesperto Consapevole, Preparato e conoscitore dei concetti di safety
3. Consapevole Esperto scarso conoscitore della safety e delle procedure di safety
4. Esperto Preparato e conoscitore della safety ma Scarsamente Consapevole
5. Preparato e conoscitore della safety ma poco esperto e poco consapevole

1) ESPERTO CONSAPEVOLE PREPARATO E CONOSCITORE DELLA SAFETY
Questa tipologia di operatore aeroportuale non necessita di particolari interventi di implementazione formativa, l'errore è generalmente frutto di circostanze fuorvianti che hanno indotto a deviare dal comportamento corretto



2) INESPERTO CONSAPEVOLE PREPARATO E CONOSCITORE DELLA SAFETY
Questa tipologia di operatore aeroportuale non necessita di particolari interventi di implementazione formativa, l'errore è generalmente frutto di inesperienza per la scarsa conoscenza del contesto operativo in cui si trova ad operare. L'affiancamento per un periodo adeguato è la più logica conseguenza formativa.



3) CONSAPEVOLE ESPERTO SCARSO CONOSCITORE DELLA SAFETY E DELLE PROCEDURE DI SAFETY
Questa tipologia di operatore aeroportuale ha necessità di essere rifocalizzato sulle procedure di safety e sull'efficacia della loro applicazione nel contesto operativo. L'errore è generalmente frutto di una deviazione ottimizzante dalle procedure accompagnata dall'erronea convinzione di avere le situazioni di rischio sotto controllo.



4) ESPERTO PREPARATO E CONOSCITORE DELLA SAFETY MA SCARSAMENTE CONSAPEVOLE
Questa tipologia di operatore aeroportuale ha necessità di essere rifocalizzato sui rischi derivanti dall'esercizio della propria mansione, deve comprendere il proprio ruolo in relazione al contesto operativo. L'errore è generalmente frutto di una percezione errata delle regole e delle ragioni sottostanti alla loro applicazione. (esempio, la velocità viene rispettata ma con riluttanza)



5) PREPARATO E CONOSCITORE DELLA SAFETY MA POCO ESPERTO E POCO CONSAPEVOLE
Questa tipologia di operatore aeroportuale ha necessità di riconsiderare tutti gli aspetti della safety in relazione ai rischi legati alla propria mansione, non comprendendoli appieno. La mancanza di esperienza nella mansione non lo dota di strumenti alternativi, rispetto alla preparazione in aula, di valutazione dei rischi operativi e non comprende le possibili conseguenze delle proprie azioni.





Allegato 5

Revoca della Patente di Scalo				
Violazione	Conseguenze della violazione		Provvedimento	Attività di recupero
Circolazione contromano in condizioni di scarsa visibilità.	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Passaggio con semaforo rosso	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Sorpasso azzardato in prossimità di attraversamento TWY o in prossimità di STOP	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Attraversamento di una taxi way in area non autorizzata	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Mancata precedenza ai pedoni in presenza di attraversamenti/passaggi pedonali (attraversamento pax)	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Mancato rispetto del segnale di Stop/Dare precedenza (inclusa TWY)	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Circolazione contromano (include invasione parziale di corsia opposta)	conseguenze catastrofiche			Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del



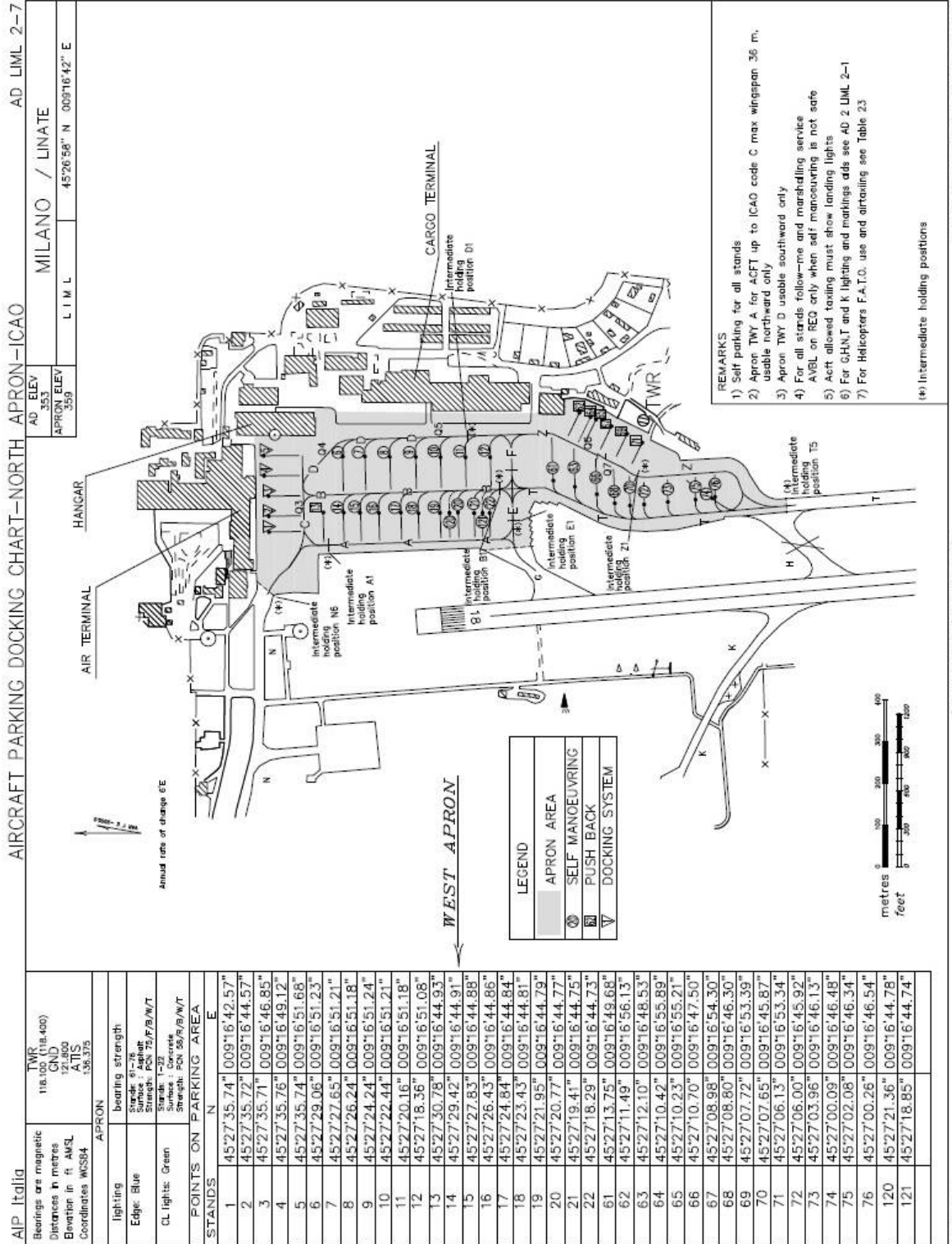
			superamento del relativo esame.
Invasione di TWY o RWY	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Incidente per colpa o causato da evidenti negligenze dell'operatore anche in caso di utilizzo improprio di apparecchiature elettroniche personali e non autorizzate	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Danneggiamento di AM	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Eccesso di Velocità in apron	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Mancata precedenza ad A/M in fase di pushback, assistito da Follow-me e/o al traino	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.
Mancata precedenza ad A/M in rullaggio	conseguenze catastrofiche		Un nuovo eventuale rilascio della Patente potrà essere effettuato solo dopo un periodo dalla data di comunicazione della Revoca, tra i 6 mesi e 1 anno, e a seguito del superamento del relativo esame.



ALLEGATO 9.4

Apron Management Service - Aircraft Parking Docking Chart

NORTH APRON



CHANGE: new position 07 implemented on TWY Z



ALLEGATO 10.3
Ground Safety Report

	Ground Safety Report	IT	Rev.n.: 03 Data: Mag. 2013 Pagina 1 di 2
--	-----------------------------	-----------	--

TIPOLOGIA EVENTO							
1	da compilare						
DATA E LUOGO							
2	Data	Ora (locale)	Aeroporto	Luogo generico	Luogo preciso		
			da compilare	da compilare			
CONDIZIONI METEO							
3	Condizioni Meteo	Condizioni del Suolo	Condizioni di Visibilità	Vento	°C	QNH	VIS/RVR Visibilità mt.
	da compilare	da compilare	da compilare	da compilare			
CONSEGUENZE DELL'EVENTO <i>(compilare solo se conosciute al momento del report)</i>							
4	Volo	Infrastrutture	Danni Aeromobile		Ferite a Persone		
	-	-	-		-		
DESCRIZIONE DELL'EVENTO							
5							
DATI AEROMOBILE E VOLO (se coinvolto)							
6	Num. Volo	Tipo A/M	Regist. A/M	Origine/Destinazione	Num. Crew e Pax		
	Num. Volo	Tipo A/M	Regist. A/M	Origine/Destinazione	Num. Crew e Pax		
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI COINVOLTE							
7	INFRASTRUTTURA	<i>(Compilare solo se RunWay o TaxiWay coinvolti nell'evento)</i>					
		Condizione della pista o del raccordo		Efficacia Azione Frenante			
	-	-	-				
DATI DEI VEICOLI E ATTREZZATURE DI TERRA (GSE) (se coinvolti)							
8	GSE 1	N. ID GSE (Targa/Matricola)		N. ID Conducente (tess. Aziendale)		Società	
	GSE 2	N. ID GSE (Targa/Matricola)		N. ID Conducente (tess. Aziendale)		Società	



	Ground Safety Report	IT	Rev.n.: 03 Data: Mag. 2013 Pagina 2 di 2
--	-----------------------------	-----------	--

SERVIZI COINVOLTI					
9	Attività	Fase delle Operazioni	Elementi Specifici		
	-	-	-		
DGR MATERIALI PERICOLOSI					
Dangerous Goods Occurrence Report					
10	Proper Shipping Name	UN/ID <i>(se conosciuto)</i>	Class/Division <i>(se conosciuto)</i>	Num. AWB	Num. ULD
	Elementi Specifici	Fase del Processo	Cause dell'evento	Azioni Intraprese	
	-	-	-	-	
BIRD STRIKE (incluso collisioni con fauna)					
11	Il pilota ha avvertito l'impatto?	Num. Fauna avvistata	Descrizione della Fauna avvistata	Taglia della Fauna Avvistata	Condizione dei resti se presenti
	-	-		-	
INFORMAZIONI PERSONALI DEL COMPILATORE DEL GSR					
12	Data del Report	Compilato da Cognome Nome	N. ID (tess. Aziendale) / Azienda / Funzione		
		Segnalato da Cognome Nome	N. ID (tess. Aziendale) / Azienda / Funzione		
NOTE					
13					
	(Compilare solo in caso di sversamento di idrocarburi) indicare il numero di pannelli oleoassorbenti utilizzati per bonificare l'area				





ALLEGATO 10.4

Modulo rilevazione eventi con danni ad aeromobili, veicoli, infrastrutture (ASCRA check list)

Modulo Rilevazione Eventi con danni a aeromobili, veicoli, infrastrutture – ASCRA - Airport Safety check list	
Aeroporto	Compilato da:
Data	Firma:
	Inviare a: sms@sea-aeroportmilano.it

Istruzioni per la compilazione

Compilare solo le parti applicabili all'evento e lasciare in bianco le parti non applicabili. In aggiunta alla compilazione del Ground Safety Report, gli operatori devono garantire la raccolta delle informazioni relative ai danneggiamenti agli aeromobili e/o ai mezzi e attrezzature di rampa GSE e/o alle risorse di scalo; il personale coinvolto deve supportare/semplificare le attività di investigazione raccogliendo il maggior numero di informazioni relative all'accadimento del sinistro: Le indicazioni fornite non devono contenere esplicitamente note relative alla responsabilità di alcuno che, invece, verrà accertata dopo l'intervento dei tecnici incaricati;

PARTE 1 - Rilevazione del tipo di veicoli e infrastrutture coinvolti nell'evento:

Aeromobile	GSE	Infrastruttura
<input type="checkbox"/> Aeromobile di linea <input type="checkbox"/> Aviazione Generale	<input type="checkbox"/> Autovettura <input type="checkbox"/> Attrezzatura di rampa (loader, trattori, dollys, scale) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Veicoli Speciali (autobotti, catering, ambulifi, spazzaneve etc.) <input type="checkbox"/> Altro	<input type="checkbox"/> Loading Bridge <input type="checkbox"/> Torrette GPU <input type="checkbox"/> Struttura Terminal (porte, muri, etc) <input type="checkbox"/> Elementi viabilità (jersey, segnaletica verticale etc) <input type="checkbox"/> Altro

PARTE 2 - Rilevazione del tipo di evento:

Orario dell'evento:	Fase delle operazioni	
Luogo dell'evento:	<input type="checkbox"/> Carico/Scarico AM <input type="checkbox"/> Movimento a terra AM <input type="checkbox"/> Sosta AM	<input type="checkbox"/> Transito veicolare in APRON <input type="checkbox"/> Transito veicolare in altre aree

Edizione 1	01/05/2011
Revisione 1	01/05/2011

Modulo Rilevazione Eventi con danni a aeromobili, veicoli, infrastrutture – ASCRA - Airport Safety check list

PARTE 3 - Rilevazione dei dettagli dei danni visibili a Aeromobili, Veicoli o Infrastrutture	

PARTE 4 - Rilevazione dei danni delle persone coinvolte		
	num. operatori Incolumi	num. operatori inviati a First Aid
Operatori Aeroportuali e crew		
Passeggeri		
Operatori Ditte esterne con tesserino provvisorio		

PARTE 5 - Rilevazione dati Aeromobile		
Vettore:	STD Volo:	
Tipo AM:	Ritardo in ore:	Cancellazione: <input type="radio"/> SI <input type="radio"/> NO
Num. Volo	Nome della Persona di Riferimento del Vettore:	
Targa registrazione	Mail:	
	Telefono:	



Modulo Rilevazione Eventi con danni a aeromobili, veicoli, infrastrutture – ASCRA - Airport Safety check list

PARTE 6 - Rilevazione dei veicoli/GSE coinvolti		
Veicolo A		Veicolo B
Dati del veicolo	Condizioni dei veicoli/GSE coinvolti (Barrare se condizione efficiente)	Dati del veicolo
Proprietario Veicolo	<input type="checkbox"/> Pneumatici <input type="checkbox"/> Freni <input type="checkbox"/> Sterzo <input type="checkbox"/> Luci <input type="checkbox"/> Tergicristalli <input type="checkbox"/> Protezioni in gomma <input type="checkbox"/> Avvisatori Acustici <input type="checkbox"/> Stabilizzatori <input type="checkbox"/> Gancio di Traino	Proprietario Veicolo Tipo Veicolo Targa o Num. Ident.
Tipo Veicolo		Condizioni dei veicoli/GSE coinvolti (Barrare se condizione efficiente) <input type="checkbox"/> Pneumatici <input type="checkbox"/> Freni <input type="checkbox"/> Sterzo <input type="checkbox"/> Luci <input type="checkbox"/> Tergicristalli <input type="checkbox"/> Protezioni in gomma <input type="checkbox"/> Avvisatori Acustici <input type="checkbox"/> Stabilizzatori <input type="checkbox"/> Gancio di Traino
Targa o Num. Ident.		<input type="checkbox"/> Pneumatici <input type="checkbox"/> Freni <input type="checkbox"/> Sterzo <input type="checkbox"/> Luci <input type="checkbox"/> Tergicristalli <input type="checkbox"/> Protezioni in gomma <input type="checkbox"/> Avvisatori Acustici <input type="checkbox"/> Stabilizzatori <input type="checkbox"/> Gancio di Traino

Modulo Rilevazione Eventi con danni a aeromobili, veicoli, infrastrutture – ASCRA - Airport Safety check list

PARTE 7 - Rilevazione delle persone coinvolte		
1	2	3
Nome	Nome	Nome
Mansione	Mansione	Mansione
Società	Società	Società
Nr. Tesserino	Nr. Tesserino	Nr. Tesserino
Patente Aeroportuale	Patente Aeroportuale	Patente Aeroportuale

PARTE 8 - Rilevazione delle condizioni Ambientali presenti durante l'osservazione:		
Condizioni Meteo	Condizione del Suolo	Condizioni di Visibilità
<input type="checkbox"/> Soleggiato	<input type="checkbox"/> Asciutto	<input type="checkbox"/> Buona
<input type="checkbox"/> Pioggia	<input type="checkbox"/> Bagnato	<input type="checkbox"/> Scarsa
<input type="checkbox"/> Nebbia	<input type="checkbox"/> Neve	<input type="checkbox"/> Giorno
<input type="checkbox"/> Neve	<input type="checkbox"/> Ghiaccio	<input type="checkbox"/> Notte
<input type="checkbox"/> Grandine	<input type="checkbox"/> Contaminazione	<input type="checkbox"/> Crepuscolo

PARTE 9 - Descrizione dell'evento:



ALLEGATO 12
OL Procedura gestione eventi critici aeroportuali (Reg. 255/2010 art. 10.2)



Aeroporto LINATE

**PROCEDURA GESTIONE
EVENTI CRITICI AEROPORTUALI
(REG. 255/2010 ART. 10.2)**

LETTERA DI OPERAZIONI



INTENZIONALMENTE BIANCA

INDICE

1	Definizioni/Acronimi	5
2	Generalità	5
3	Scopo	6
4	Campo di applicazione	6
5	Validità	6
6	Revisioni della Lettera di Operazioni	6
7	Normativa di riferimento	6
7.1	Riferimenti interni	7
8	Condizioni per la corretta applicazione della Lettera di Operazioni	7
9	Capacità dello Scalo	7
9.1	Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (limitazione con durata inferiore alle 2 h)	7
9.2	Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo	8
9.3	Limitazione con durata superiore alle 2 H e inferiore alle 24 H	9
9.4	Limitazione parziale della capacità dello scalo con durata superiore alle 24 H	9
9.5	Limitazione della capacità dello scalo specifica in presenza di condizioni di visibilità ridotta	9
10	Ripristino della capacità aeroportuale ordinaria	10
11	Allegati	10
11.1	Tabella della capacità residua	10

EDIZIONE

FASE	ENAV S.p.A.		SEA S.p.a.	
ELABORAZIONE	Responsabile Ufficio Operazioni C.A. Linate Mario NALDI		Responsabile Apron Management Control Stefano ZOCCO	
	Data	Firma	Data	Firma
	02/10/2018		01/10/2018	
APPROVAZIONE	Responsabile C.A. Linate Mariano LONGO		P.H. Area di Movimento Mauro ZANINI	
	Data	Firma	Data	Firma
	02.10.18		01/10/2018	

REVISIONI

N°	Data	Descrizione	Rif. Par.	Rif. Pag.	Note

1 DEFINIZIONI/ACRONIMI

Aa/mm	Aeromobili
ADM Airport Data Management	Sistema informatico ENAV per la gestione e lo scambio dei dati tra ENAV e la Società di Gestione
Aeromobile "READY"	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre: <ul style="list-style-type: none"> • per le piazzole tipo <i>nose-in (taxi-in/push-out)</i>, l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di <i>push-back</i>; • per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling.
ATFCM	Air Traffic Flow and Capacity Management
A-CDM	Airport Collaborative Decision Making, progetto di Eurocontrol per l'ottimizzazione dello spazio aereo
COE	Comitato Operativo Emergenza
AO Unit Coordinamento di Scalo	Funzione di SEA S.p.A. cui competono le attività di gestione dei piazzali di sosta aeromobili per la parte di competenza del Gestore Aeroportuale.
CTOT	Calculated Take Off Time
FAM	Flight Activation Monitoring
FMP	Flow Management Position
TSAT	Target Startup Approval Time

2 GENERALITÀ

Il Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo definisce un evento critico come situazione insolita o crisi che comporti una perdita importante di capacità dello European ATM Network (EATMN) o un grave squilibrio tra la capacità dell'EATMN e la domanda o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti dell'EATMN.

In ambito aeroportuale sono da considerarsi eventi critici tutte quelle situazioni non pianificate che riducono la capacità dell'aeroporto, ovvero incidenti aeronautici, gravi emergenze in atto, penalizzazioni infrastrutturali, impiantistiche e/o operative, condizioni meteorologiche avverse, o fenomeni naturali di grave entità.

In tali casi si pone la necessità di procedere ad una limitazione del flusso del traffico aeroportuale al fine di garantire una pianificazione accettabile per tutte le compagnie aeree.

3 SCOPO

Lo scopo della presente lettera di operazioni è quello di definire le modalità, nel rispetto di un equo criterio, al fine di procedere al bilanciamento tra la domanda di traffico sull'aeroporto e la capacità disponibile, a fronte del verificarsi di un evento critico, e con la finalità di ripristinare il normale funzionamento non appena le condizioni lo permettano.

L'obiettivo è quello di definire le azioni necessarie alla riduzione della capacità aeroportuale e al conseguente bilanciamento tra voli in arrivo e partenza secondo criteri di garanzia della sicurezza operativa e del volo, contenendo, per quanto possibile e attuabile, disservizi per i passeggeri e perdite economiche per i vettori.

La presente lettera di operazioni è concepita per assolvere gli obblighi derivanti dall'articolo 10.2 del Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo – Obblighi relativi ad eventi critici.

Quanto stabilito nella presente lettera di operazioni, previa positiva valutazione di ENAC, sarà oggetto di specifico inserimento nel Manuale di Aerodromo dell'Aeroporto Linate di Milano e nella documentazione operativa di ENAV – C.A. Linate.

4 CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente lettera di operazioni si applica al verificarsi di tutte quelle situazioni non pianificate che riducono la capacità dell'aeroporto, ovvero incidenti aeronautici, gravi emergenze in atto, penalizzazioni infrastrutturali, impiantistiche e/o operative, condizioni meteorologiche avverse, o fenomeni naturali di grave entità.

5 VALIDITÀ

La presente Lettera di Operazioni entra in vigore il 10/10/2018.

6 REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI

Quanto stabilito nella presente OL potrà essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti.

7 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il principale riferimento normativo è il Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo – Obblighi relativi ad eventi critici;

7.1 Riferimenti interni

- Manuale di Aeroporto SEA
- Regolamento di Scalo Aeroporto Linate

8 CONDIZIONI PER LA CORRETTA APPLICAZIONE DELLA LETTERA DI OPERAZIONI

La corretta applicazione della presente lettera di operazioni richiede che ogni soggetto, per le parti di propria competenza, sia in grado di fornire stimati accurati sulla possibile ripresa delle normali operazioni.

9 CAPACITÀ DELLO SCALO

La capacità dello scalo di Linate con la piena disponibilità di infrastrutture è di seguito indicata:

- Mixed mode (arrivi - partenze): 34 mov/h
(Arrivi max: 20 movimenti orari - Partenze max: 20 movimenti orari)
- 18 mov/h per i soli voli di linea, ai sensi della vigente regolamentazione ministeriale

Flessibilità:

- 14/4 mov nell'ora
- max 6 mov nei 20 minuti

La capacità di stazionamento degli aeromobili sui piazzali con la piena disponibilità di infrastrutture è di seguito indicata.

- Piazzale Nord: 36 piazzole
- Principale Ovest: 6 piazzole

NOTA. Entrambi i predetti piazzali di sosta dispongono di configurazioni flessibili di parcheggio degli aa/mm al fine di ottimizzare la capacità aeroportuale con riferimento alla tipologia del traffico aeronautico operante sullo scalo e al numero di movimenti programmati giornalmente.

9.1 Improvvisa limitazione della capacità dello scalo (limitazione con durata inferiore alle 2 h)

a) Nel caso in cui:

1. Un evento critico determini una significativa limitazione alla capacità dello scalo, le parti individuano congiuntamente la relativa limitazione di capacità applicabile. Se del caso la determinazione della riduzione di capacità viene fatta in base alle configurazioni pre-definite nell'Allegato 1;

2. Nel caso le configurazioni riportate in Allegato 1 siano totalmente o in parte non applicabili, il Gestore ed ENAV coordinano una opportuna limitazione di capacità in arrivo e/o partenza;
 3. Qualora invece fosse maggiormente penalizzato lo spazio aereo circostante l'aeroporto, ENAV coordina con la posizione FMP la necessaria limitazione di capacità dandone notizia preventiva al Gestore.
- b) La capacità residua dello scalo identificata a seguito della valutazione tecnica è comunicata dal Gestore ad ENAC Direzione Aeroportuale competente ed operatori aeroportuali coinvolti (handlers, vettori, etc.) a mezzo SMS e/o telex circolare.

9.2 Gestione tattica a seguito di improvvisa limitazione della capacità dello scalo

La conseguente riduzione di capacità viene gestita in fase tattica dal Gestore (Duty Manager) e da ENAV (CSO); nel frattempo è valutata anche la necessità di convocazione del Comitato Operativo Emergenza (COE, nei paragrafi successivi).

a) Voli in arrivo

1. Sulla base dei voli previsti in fase di atterraggio o avvicinamento, il Gestore e ENAV valutano congiuntamente la possibilità di far atterrare i voli o richiederne il dirottamento sullo scalo alternato in base alle infrastrutture disponibili;
2. Il Gestore può richiedere ad ENAV un flusso in arrivo pari a zero (0) atterraggi, quando si verifica almeno una delle seguenti situazioni:
 - Repentina saturazione dei piazzali aeromobili con particolare riferimento alle piazzole residue per aeromobili (da valutarsi comunque sempre in relazione al traffico programmato nelle ore successive);
 - Indisponibilità del terminal che abbia gravi impatti operativi sul sistema aeroportuale.
3. Quando la limitazione non è causata da problemi di security o di indisponibilità del terminal, il Gestore e ENAV possono valutare l'utilizzo di posizioni di sosta di emergenza che prevedono l'utilizzo di TWY o zone dei piazzali non standard per la sosta degli aeromobili.
4. Laddove i tempi lo consentano, sarà cura del Gestore assicurarsi che sia comunicata allo scalo di Malpensa, la limitazione della capacità in atto su Linate al fine di predisporre l'aeroporto di Malpensa alla ricezione di traffico aereo secondo le procedure locali.

b) Voli in partenza

ENAV gestisce la sequenza delle richieste alla messa in moto, in accordo alle logiche A-CDM, eventualmente agendo localmente sui parametri di regolazione, al fine di generare una sequenza di TSAT compatibile con la restrizione in atto.

1. Contestualmente:

- i. ENAV informa l'FMP circa la situazione in atto al fine di affrancare le operazioni dal rispetto del CTOT e/ o della procedura FAM (CFMU User Manual Eurocontrol)
- ii. Qualora si preveda che la limitazione della capacità in partenza sia inferiore alle 2 ore, ENAV attiva una nuova sequenza di partenza in accordo alla capacità determinata congiuntamente con il Gestore, con priorità in accordo alle logiche A-CDM (aeromobile "READY") dei voli rilasciati fino al momento della riduzione di capacità. La sequenza di messa in moto (TSAT) viene definita dall'ENAV in base alla capacità oraria al momento garantita.
- iii. Qualora, invece, la previsione di limitazione della capacità in partenza sia superiore alle 2 ore, nell'attesa che si riunisca il COE, coerentemente con la limitata capacità in partenza, il Gestore Aeroportuale condivide su piattaforma ACDM con ENAV la sequenza oraria di partenza stabilita ora per ora applicando preliminarmente i criteri di definizione delle sequenze di accesso alla capacità residua, riportati nel successivo paragrafo.

9.3 Limitazione con durata superiore alle 2 H e inferiore alle 24 H

Il COE, una volta riunito, sulla base delle ulteriori informazioni raccolte dai componenti partecipanti, verifica se la riduzione temporanea di capacità dello scalo, individuata preliminarmente, debba essere rivista, ribadendo o modificando la capacità residua effettiva dell'aeroporto. Identificati i limiti massimi consentiti dei flussi, il COE applica il criterio stabilito per la definizione delle sequenze del traffico in partenza.

Eliminata la causa della riduzione della capacità, prima di tornare alla normalità sarà comunicata la fine della limitazione con un preavviso di circa un'ora.

9.4 Limitazione parziale della capacità dello scalo con durata superiore alle 24 H

Qualora l'evento in corso necessiti di una limitazione della capacità dello scalo per una durata superiore alle 24 ore (ad esempio per l'indisponibilità prolungata di un'infrastruttura o sistema aeroportuale) il COE può coordinare con Assoclearance una limitazione della capacità dello scalo tale da comportare la cancellazione di slot da parte dei Vettori che normalmente operano su di esso.

9.5 Limitazione della capacità dello scalo specifica in presenza di condizioni di visibilità ridotta

I valori di capacità sono definiti in apposita OL "All Weather Operations" a cui si rimanda per la gestione delle operazioni di scalo.

10 RIPRISTINO DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE ORDINARIA

Il COE, ripristinate le condizioni ex ante per il mantenimento della capacità ordinaria dello scalo, dichiara il ritorno alle normali operazioni aeroportuali e scioglie i propri presidi.

Il Gestore richiede la cancellazione degli eventuali NOTAM di limitazione della capacità o di indisponibilità di sistemi e infrastrutture.

Se ritenuto necessario, ENAV e Gestore possono concordare un debriefing in data successiva agli eventi per una rielaborazione dei dati e delle informazioni gestite durante la crisi, al fine di individuare miglioramenti nella gestione delle situazioni operative di capacità aeroportuale ridotta.

11 ALLEGATI

11.1 Tabella della capacità residua

I dati contenuti nella tabella seguente sono stati stimati prendendo in considerazione l'utilizzo della RWY 36 per le operazioni di volo e la tipologia di aeromobili che operano sullo scalo (A319/A320).

ID	Descrizione	solo		mista D/A	Note
		DEP	ARR		
1	Indisponibilità Raccordo T	7	20	10	teorico
2	Indisponibilità Raccordo G	20	7	4	teorico
3	Blocco tecnico ENAV	0	0	0	
4	Indisponibilità del terminal commerciale	0	0	0	solo voli cargo e aa/mm di Aviazione Generale



ALLEGATO 13.2.2 Indicatori di standard qualitativi

INDICATORE	Valore minore o uguale	% di rispetto
Tempi di riconsegna primo bagagli	17'	95%
Tempi di riconsegna ultimo bagagli	22' 50"	95%
Bagagli disguidati in partenza (causa handler)	1.85	1000 bags
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	3'	95%
Rispetto dei tempi di turn around dichiarati dal Vettore	TA dichiarato da Vettore	95% ²
Ritardi in partenza causa handler (codici IATA 11, 12, 13, 15, 16, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 39)	15'	95% ³

La metodologia di rilevazione dei dati relativi agli obiettivi indicati e la base dati sono le stesse adottate per gli indicatori della Carta dei Servizi, salva la maggior percentuale (>90%) eventualmente indicata come % di rispetto degli indicatori offerti.

Si ricordano di seguito le condizioni di applicabilità indicate nel Regolamento di Scalo:

- Condizioni meteorologiche normali (che non determinano limitazioni di flusso e/o procedure di low visibility)
- Funzionamento regolare dei sistemi informatici
- Informativa operativa tempestiva e completa
- Puntualità del volo in arrivo
- Rispetto del tipo di aeromobile programmato
- Assenza di interventi di manutenzione straordinaria su infrastrutture centralizzate

² turn around di competenza dell'handler

³ voli puntuali/totale voli in partenza di competenza dell'handler



ALLEGATO 13.2.4.a
Schema del verbale di accesso

VERBALE DI ACCESSO ED INIZIO ATTIVITÀ

Al fine di dare attuazione alla procedura d'accesso presso l'aeroporto di..... della Società di Handling, in conformità a quanto previsto dall'art. 2.2 della Circolare ENAC APT 19 "Regolamento di Scalo per gli Aeroporti", sono presenti davanti al Direttore aeroportuale, il Sig. in rappresentanza della società di gestione aeroportuale SEA S.p.A. e il Sig..... in rappresentanza della società di handling(di seguito il Prestatore), già in possesso del certificato di Prestatore di servizi di assistenza a terra rilasciato dall'ENAC che è presupposto essenziale per l'accesso al mercato e per l'esercizio dei servizi medesimi.

A tal fine:

- a. SEA ed il Prestatore dichiarano di aver preso accordi in merito alla pratica d'autorizzazione all'accesso nelle aree dell'aeroporto soggette a restrizioni (rilascio tesserini e contrassegni, abilitazioni alla guida dei mezzi);
- b. Il Prestatore/ Autoproduttore e SEA S.p.A. rilasciano al Direttore aeroportuale l'elenco del personale, dei mezzi e delle attrezzature, sottoscritto da entrambi i rappresentanti, che saranno utilizzati nelle attività di assistenza a terra, identificati per tipologia, targa (ove presente), telaio e quantità;
- c. Il Prestatore assume l'obbligo della tempestiva comunicazione a SEA e ad ENAC dell'elenco dei voli serviti nonché di ogni variazione intervenuta relativamente ai voli medesimi, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni;
- d. Il Prestatore dichiara di aver conoscenza della procedura stabilita nel Regolamento di Scalo per la scelta del prestatore di servizi, nel caso in cui il Vettore non l'abbia preventivamente individuato, fermo restando l'obbligo di assicurare l'attività in coerenza con l'operatività aeroportuale;
- e. Il Prestatore assume la responsabilità delle caratteristiche operative dei mezzi utilizzati in termini di sicurezza del mezzo stesso e delle relative modalità di utilizzo;
- f. Il Prestatore dichiara di avere la disponibilità di aree e spazi idonei e sufficienti ai fini dell'espletamento dell'attività, impegnandosi ad utilizzarli secondo le modalità previste negli accordi con il Gestore aeroportuale, che disciplinano sia gli aspetti economici che le condizioni per l'esercizio dell'attività, tra cui l'obbligo di adeguata copertura assicurativa,
- g. Il Prestatore provvederà a mantenere gli spazi con la dovuta diligenza ed a restituirli in buono stato;
- h. Il Prestatore s'impegna a rispettare le norme e disposizioni in vigore sull'Aeroporto, tra cui il Regolamento di Scalo, adeguando la propria attività a quanto nelle stesse previsto.
- i. Il Prestatore dichiara di applicare al personale addetto alle attività di assistenza a terra il contratto di lavoro secondo le leggi e i regolamenti in vigore.
- j. Il Gestore aeroportuale si impegna, nell'ambito della propria attività di coordinamento, a garantire adeguata informativa al Prestatore di servizi sulle misure di sicurezza (safety e security) adottate presso l'aeroporto e prende atto dell'obbligo di trascrizione dell'attività che sarà svolta dalla Società di Handling nel "Registro dei Prestatori/Autoproduttori".

SEA ed il Prestatore dichiarano che l'attività avrà inizio a decorrere dal

Per la Società di Handling

Per la Società di Gestione

VISTO: IL DIRETTORE AEROPORTUALE



ALLEGATO 13.2.4.b Fabbisogni minimi personale e mezzi

Il calcolo del fabbisogno è effettuato sulla base delle best practices IATA al fine di garantire il turnaround dei voli in linea con i tempi di rotazione standard dello scalo e con i parametri di qualità attesi.

I parametri che seguono sono stati sviluppati per tutte le attività di assistenza full handling ed in particolare:

- imbarco/sbarco dei passeggeri;
- movimentazione bagagli.

Sono esclusi dal seguente calcolo del fabbisogno:

- personale di staff (management, tecnici di gestione, ecc.);
- personale impiegato per attività di centraggio aa/mm, carico acqua potabile, Lost&Found, scarico toilette di bordo, documentazione, ecc. per i quali è richiesta la presenza di almeno un operatore a turno.

Tutte le attività a richiesta o a presidio sono da considerarsi aggiuntive rispetto ai parametri sotto specificati.

	<i>Numero</i>	<i>DA</i>	<i>A</i>
addetti check-in	almeno 1 ogni 50 pax	STD-150' voli code C STD-120' voli code B	STD-35' STD-35'
addetti imbarco	2	STD/EOBT/TOBT-50'	TOBT -5'
operatori presso i nastri bagagli in partenza	2	STD-150' voli code C STD-120' voli code B	STD-35' STD-35'
coordinatore sottobordo	1	EIBT-5'	AOBT
Agente rampa	1	EIBT-10'	AOBT+5'
addetti carico/scarico bagagli	3 se narrow body containerizzati 3 se narrow body carico sfuso	EIBT-5', TOBT -45' EIBT-5', TOBT -45'	AIBT+25', AOBT AIBT+25', AOBT
autisti bus pax	2	EIBT-5', TOBT -45'	AIBT+25', AOBT
operatori pulizie di bordo	4	EIBT+15'	EIBT+30'
operatori presso i nastri di immissione riconsegna bagagli	1	AIBT + tempo da Carta dei Servizi 1° bagaglio – 5'	AIBT + tempo da Carta dei Servizi ultimo bagaglio

Mezzi



Le tabelle che seguono descrivono il parco mezzi e l'impegno dei diversi mezzi di rampa necessari per una corretta assistenza in linea con gli standard IATA per ogni turnaround.

In caso di contemporaneità di assistenze il dimensionamento sarà calcolato considerando il numero di mezzi previsto per ogni assistenza ed il relativo impegno.

Il parco mezzi così calcolato dovrà essere incrementato del 10% per ogni tipologia di veicolo al fine di garantire la disponibilità di mezzi anche in caso di avarie.

A questi mezzi, calcolati secondo le esigenze di traffico, dovranno essere poi aggiunti i mezzi necessari per le attività a richiesta ed in particolare:

- automezzo rifornimento acqua potabile;
- automezzo scarico acqua potabile per stagione invernale;
- automezzo scarico toilette di bordo;
- numero dollies e carrellini in ragione del traffico (pax, cargo) e delle attività di allestimento presso BHS e transiti;
- ACU/GPU/ASU, ecc.;

e per i rifornitori di carburante:

botte adeguatamente attrezzata per eventuali operazioni di defuelling.

NARROW-BODY

	<i>numero</i>	<i>disponibilità DA</i>	<i>disponibilità A</i>
nastri se carico sfuso	2	EIBT-5'	TOBT+5'
trattori	2	EIBT-5'	TOBT+5'
scale se finger	1	EIBT-10'	TOBT+10'
scale se stand remoto	2	EIBT-10'	TOBT+10'
auto rampista	1	EIBT-10'	TOBT+10'
loader se containerizzato	2	EIBT-5'	TOBT+5'
transporter se containerizzato	2	EIBT-5'	TOBT+5'
bus	1 ogni 75 pax	EIBT-5'	ATA+25'
se stand remoto		TOBT-45'	ATD
push-back	1	TOBT-10'	TOBT+10'
mezzi per pulizie di bordo	1	EIBT+15'	EIBT+30'

ATA: Actual Time of Arrival

ATD: Actual Time of Departure

EIBT: Estimated In-Block Time

TOBT: Target Off-Block Time

AOBT: Actual Off-Block Time