



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 2 – Circolazione in Airside

Registro Revisioni Volume 2.....	4
2.1. GENERALITA'.....	5
2.2. OBBLIGHI IN CAPO AGLI UTILIZZATORI/INTESTATARI DELL'ACA DEI VEICOLI/RIMORCHI.....	5
• Disposizioni generali.....	5
2.3. DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI.....	8
• Identificazione del veicolo ed equipaggiamenti obbligatori.....	10
• Luce ostacolo e altri equipaggiamenti luminosi.....	12
• Apparati di comunicazione e localizzazione.....	13
• Mappe.....	14
2.4. REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI.....	15
• Manutenzione in Apron:.....	15
• Programma di Manutenzione Mezzi/Equipaggiamenti:.....	15
• Manuali di Manutenzione:.....	16
• Magazzino:.....	16
• Attrezzature di Manutenzione o Attrezzature Utilizzate:.....	17
• Cassette Attrezzi:.....	18
• Parti di Ricambio:.....	18
• Ambienti di Lavoro:.....	18
• Personale Esecutore:.....	19
• Registrazioni:.....	19
• Subappalto:.....	20
2.5. ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE.....	21
• Formazione per l'abilitazione.....	22
• Abilitazione alla guida in apron.....	25
• Abilitazione alla guida in Area di Manovra.....	28
• Validità dell'abilitazione alla guida in Apron.....	30
• Validità dell'abilitazione alla guida in Area di Manovra.....	31
• Recurrent training abilitazione alla guida in Apron.....	32
• Recurrent training abilitazione alla guida in Area di Manovra.....	33
• Rinnovo abilitazione alla guida in Apron.....	34
• Rinnovo abilitazione alla guida in Area di Manovra.....	35
• Estensione adc-a ad altro scalo.....	35
2.6. OBBLIGHI DEL CONDUCENTE.....	36
• circolazione sulla via perimetrale.....	40

• CIRCOLAZIONE CON SCORTA IN AIRSIDE.....	41
• Distanze di sicurezza.....	41
• Sottopassi – veicoli alti o elevabili.....	42
• Segnaletica orizzontale e verticale	42
• Precedenze	43
• Limiti di velocità.....	45
• Trasporto di carichi e traini.....	45
• Veicolo in avaria o indecisione sulla propria posizione	46
• Avaria radio.....	47
2.7. CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO	48
• PUNTI DELL’ADC E RILEVAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE.....	48
• CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE	50
• PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL’ADC	51
• PROCEDURA DI RIMOZIONE VEICOLI, RIMORCHI ED EQUIPAGGIAMENTI	52

REGISTRO REVISIONI VOLUME 2

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	01/03/2019	21/03/2019	Intero Volume	/	- Prima emissione
1	01/11/2020	01/12/2020	Intero Volume	/	<ul style="list-style-type: none"> • Introduzione Procedura E16-ACA • Introduzione LPM • Integrazione Disposizioni di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-001/2019 • E-15-002/2019 • E-15-003/2019 • E-15-004/2020 - Aggiornamento dotazioni ed equipaggiamenti - Aggiunta disposizione sull'utilizzo del cellulare alla guida - Allineamenti a MOV16 rev. 7
2	17/06/2021	01/07/2021	Intero Volume		<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione Disposizioni di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-008/2020 • E-15-001/2021R1 • Introduzione Recurrent Training e Proficiency check a 24 Mesi per ADC A e M; • Requisiti aggiuntivi sulla scorta; • Integrazione Regole da rispettare in caso di accesso con ADC M in area di manovra (comunicazione TWR); • Obbligo per i datori di lavoro di mantenimento evidenza di addestramento specifico sui mezzi; • Altre modifiche minori.
3	25/10/2021	01/11/2021	2.5		<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione Disposizione di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-007/2021 • Aggiornamento processo rilascio ADC • Addestramento pratico, iniziale e refresher erogato tramite A.D.E.
4	01/09/2022	01/09/2022	2.5.18, 2.5.31,		<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione Disposizioni di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-008-2021

2.6.18, 2.6.22

- E-15-001-2022
- E-15-008-2022

2.1. GENERALITA'

Ai fini delle prescrizioni del presente documento si intendono per:

- **Veicoli** - tutte le macchine, di qualsiasi specie, circolanti in Airside, con conducente (automezzi e/o attrezzature semoventi a motore comprensivi di tutti i mezzi speciali in uso per le operazioni di assistenza agli aeromobili e rifornimento);
- **Rimorchi** - tutte le attrezzature ed equipaggiamenti (estintori, carrelli, ecc), trainati da veicoli, indipendentemente dal tonnellaggio.

Ai fini del presente documento dispositivo, vengono suddivisi e distinti in veicoli targati, veicoli non targati e carrelli trainati per il trasporto di merci e bagagli.

2.2. OBBLIGHI IN CAPO AGLI UTILIZZATORI/INTESTATARI DELL'ACA DEI VEICOLI/RIMORCHI

• DISPOSIZIONI GENERALI

2.2.1. Per poter accedere e circolare in Airside con i veicoli e i rimorchi necessari allo svolgimento delle attività di competenza, qualunque soggetto, sia pubblico che privato, dovrà attenersi a quanto stabilito:

- Regolamento di Scalo di Fiumicino: "Procedura per il rilascio dei lasciapassare per veicoli targati" (Allegato 6.2);
- Manuale di Aeroporto: "Rilascio dell'Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)" (Parte E sezione 16 – E-16 ACA).

2.2.2. E' data facoltà agli Operatori Aeroportuali, in particolari situazioni di necessità operative ed espressamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, di dotare i propri automezzi, adibiti a servizi aeroportuali e autorizzati all'accesso in Airside in accordo al punto 2.2.1, di fotocopia autenticata del libretto di circolazione, in sostituzione di quello originale. E' fatto obbligo ai medesimi Operatori Aeroportuali, o a chi per loro, di esibire, a richiesta dell'ufficiale o agente di polizia che procede ad accertamenti, il documento

originale, nel tempo e luogo, di volta in volta stabiliti, o comunque sia, nel tempo strettamente necessario per il prelievo del documento originale.

2.2.3. Ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato di una autorizzazione alla circolazione in Airside (ACA) che deve essere custodita all'interno del mezzo stesso, ad eccezione dei carrelli per i quali le ACA saranno custodite ed esibite a seguito di verifiche da parte degli Enti di Stato e del Gestore e, ove previsto, l'LPM (Lasciapassare Permessi Mezzi in Airside) dovrà essere sempre esposto e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei dei mezzi.

2.2.4. I mezzi di cantiere possono essere esentati dalla richiesta del permesso di accesso (ACA e/o LPM) se rispettano i seguenti requisiti:

- accesso in airside tramite bisarca/carrellone o similari;
- circolazione **ESCLUSIVAMENTE** nell'area circoscritta dei lavori (area di cantiere);
- entrata/uscita dall'area di cantiere esclusivamente su bisarca/carrellone o similari.

2.2.5. I requisiti e le dotazioni obbligatori per i veicoli e i rimorchi che operano in Airside sono riassunti all'articolo 2.3.1.

2.2.6. L'utilizzatore/intestatario dell'ACA del veicolo e/o rimorchio deve garantire che lo stesso sia equipaggiato con le dotazioni previste, riportate all'articolo 2.3.1.

2.2.7. I veicoli/rimorchi privi delle dotazioni previste di cui all'articolo 2.3.1 non sono autorizzati ad accedere e circolare in Airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle dotazioni richieste. Inoltre, i mezzi che saranno scortati in area di manovra dovranno avere la luce anticollisione, l'identificativo societario e la bandiera a scacchi.

2.2.8. I veicoli/rimorchi di cui all'articolo 2.3.1, autorizzati a circolare anche in landside devono, altresì, essere anche omologati, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.

2.2.9. L'utilizzatore/intestatario dell'ACA del veicolo ha l'obbligo di curarne la manutenzione. Il veicolo può essere utilizzato solo se in stato di efficienza.

2.2.10. ENAC e ADR, in ottemperanza al Regolamento UE 139/14 e all'art.705 del Codice della Navigazione, possono riservarsi il diritto di effettuare audit durante i quali possono essere analizzati i documenti relativi alla gestione della manutenzione.

2.2.11. Ogni Operatore che disponga di veicoli autorizzati alla circolazione in Area di Manovra dovrà comunicare al Gestore l'elenco dei mezzi per l'assegnazione dei rispettivi nominativi radio e comunicare tempestivamente ogni variazione.

2.2.12. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, autorizzati all'ingresso e alla circolazione in Airside devono essere dotati di opportuna polizza assicurativa, in corso di validità, che copra i danni alle persone, agli aeromobili, ai mezzi ed alle infrastrutture aeroportuali, come riportato nella "Procedura rilascio lasciapassare mezzi" allegata al Regolamento di Scalo (Allegato 6.2) e consultabile alla pagina web **www.adr.it**.

2.3. DOTAZIONI ED EQUIPAGGIAMENTI

2.3.1. I requisiti e le dotazioni obbligatorie per i veicoli/rimorchi che operano in Airside sono riassunti nella tabella seguente:

REQUISITO ↓	ACA	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	OBU On Board Unit	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Targhetta identificativa con Logo CE	Costruttore, marca/modello e n° di serie	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Luce Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Cartina piazzali	Registro OAP-ISE Area di Manovra	Sigla numerica	Conspicuous colour (dal 01/01/2021)	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Transponder A-SMGCS	Radio fissa frequenza UHF TWR	Radio portatile frequenza UHF TWR/Apron	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedures Chart
Mezzo /attrezzatura	1	2	3	4	5	6	7			8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
AmbuLift	X		X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Autobotte acqua potabile	X		X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Autobotte WC	X		X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Autocarro	X	X	X	X	X		X	X		X		X ₁	X ₁	X ₁			X											
Autocisterna carburante	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X ₁	X ₁	X ₁			X											
Autogru	X	X	X	X	X		X			X		X ₁	X ₁	X ₁			X											
Autospurgo	X	X	X	X	X		X			X				X			X											
Autovettura	X	X	X	X	X		X			X		X					X											
Bus crew	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X ₁	X ₁	X ₁			X											
Bus passeggeri	X	X	X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Bus PRM	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X ₁	X ₁	X ₁			X											
Carrello porta-bagagli	X		X				X	X	X		X																	
Carrello porta-container	X		X				X	X	X		X																	
Carrello porta-pallet	X		X				X	X	X		X																	
Carrello altra tipologia	X		X				X	X	X		X																	
Condizionatore semovente (ACU)	X		X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Condizionatore trainato (ACU)	X		X		X	X	X	X		X				X			X											
Deicer	X		X	X	X		X	X		X				X			X			X								
Dispenser carburante	X	X	X	X	X	X	X	X		X				X			X											
Forklift diesel	X		X	X	X		X	X		X		X					X											
Forklift elettrico	X		X	X			X	X		X		X					X											
Generatore semovente (ASU e GPU)	X		X	X	X	X	X	X		X				X			X											

REQUISITO ↓	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
	ACA	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	OBU On Board Unit	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Targhetta identificativa con Logo CE	Costruttore, marca/modello e n° di serie	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Luce Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Cartina piazzali	Registro OAP-ISE Area di Manovra	Sigla numerica	Conspicuous colour (dal 01/01/2021)	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Transponder A-SMGCS	Radio fissa frequenza UHF TWR	Radio portatile frequenza UHF TWR /Apron	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedures Chart
Mezzo /attrezzatura																												
Generatore trainato (ASU e GPU)	X		X		X	X	X	X		X			X															
Loader cargo	X		X	X	X	X	X	X		X	X				X													
Loader catering	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X			X												
Macchina spazzatrice	X	X	X	X	X	X	X			X			X			X	X		X					X	X			
Nastro bagagli semovente	X		X	X	X	X	X	X		X		X				X												
Nastro bagagli trainato	X		X		X	X	X	X		X																		
Piattaforma elevabile semovente	X		X	X	X		X	X		X			X			X												
Rimorchi	X	X	X				X			X																		
Scala semovente	X		X	X	X	X	X	X		X		X				X												
Scala trainata	X		X		X	X	X	X		X																		
Transporter	X		X	X	X	X	X	X		X	X					X												
Transporter-Loader	X		X	X	X	X	X	X		X	X					X												
Trattore elettrico	X		X	X		X	X	X		X	X					X												
Trattore diesel	X		X	X	X	X	X	X		X	X					X												
Trattore pushback con barra	X		X	X	X	X	X	X		X		X	X			X												
Trattore pushback senza barra	X		X	X	X	X	X	X		X	X					X												
Veicolo ADR ISE-SAR operativo	X	X	X	X	X	X	X			X ²		X				X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Veicolo sfalcio	X	X	X	X	X	X	X			X		X				X	X	X		X				X ³	X			
Veicolo ADR-AVL operativo	X	X	X	X	X	X	X			X ²		X				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Veicolo ADR-PAV operativo	X	X	X	X	X	X	X			X ²		X				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Veicolo ADR-PSO	X	X	X	X	X	X	X			X		X		X	X	X						X	X	X	X	X	X	X
Veicolo Sgombero neve	X	X	X	X	X		X	X		X		X				X				X			X		X	X	X	X
Veicolo ENAV-TECHNO SKY operativo	X	X	X	X	X	X	X			X ²		X				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X

Nota 1: requisito variabile. N. 1, 2 o 4 luci ostacolo in funzione della configurazione del veicolo speciale (autocarro/autogru/mezzo speciale- massa complessiva a pieno carico maggiore o minore di 35 q; mezzi cabinati, cassonati, furgonati e telonati). Contattare preventivamente il personale di ADR/ISE Sicurezza Operativa.

Nota 2: Obbligatorio solo per i mezzi senza la nuova livrea (conspicuous colour).

Nota 3: Radio portatile sintonizzata frequenza Apron.

2.3.2. Per i veicoli non compresi tra quelli elencati nell'articolo 2.3.1, i requisiti e le dotazioni obbligatori potranno essere richiesti al personale ADR/ISE Sicurezza Operativa per verifiche propedeutiche al rilascio del permesso di circolazione in Airside.

2.3.3. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, muniti del permesso per accedere in Area di Manovra, devono essere iscritti al registro dei mezzi autorizzati ad accedere in Area di Manovra, gestito da ADR/ISE. All'atto dell'iscrizione nel registro, ADR/ISE rilascia la sigla alfanumerica che contraddistingue il mezzo durante le comunicazioni Terra-Torre. Ogni aggiornamento del registro è trasmesso ad ENAV-TWR, al fine del rilascio delle autorizzazioni di accesso in Area di Manovra. È fatto obbligo all'operatore comunicare tempestivamente ad ADR/ISE ogni variazione.

2.3.4. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, muniti del permesso per accedere in Area di Manovra devono essere dotati di iscrizione riportante il codice numerico assegnato da ADR/ISE. L'iscrizione, riportante il codice numerico, deve essere apposta almeno sulle fiancate e sulla parte anteriore del mezzo abilitato. I caratteri dell'iscrizione devono avere un'altezza minima di 30cm. L'iscrizione deve essere realizzata in materiale adesivo o magnetico, perfettamente aderente alle superfici del veicolo.

● **IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO ED EQUIPAGGIAMENTI OBBLIGATORI**

2.3.5. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, azionati da un motore devono essere dotati di un dispositivo di localizzazione satellitare OBU (On Board Unit). Il dispositivo OBU dovrà essere installato in accordo a quanto previsto da procedura E-16 ACA.

2.3.6. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, azionati da un motore a combustione interna, devono essere dotati di un dispositivo parafiamma posto sul terminale dell'impianto di scarico dei gas combusti, ovvero di un dispositivo interno di arresto fiamma. Sono esentati i veicoli dotati di marmitta catalitica, ovvero di dispositivo equivalente (FAP).

2.3.7. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, operanti all'interno dell'ASA (Aircraft Safety Area), devono essere dotati di almeno n. 1 estintore.

2.3.8. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di:

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo;
- solo per i non targati e i carrelli: targhetta identificativa con logo CE;
- solo per i carrelli: targhetta con nome del costruttore, marca/modello e numero di serie;
- il logo ed il numero societario devono essere posti sulle fiancate del mezzo;
- il logo deve avere dimensioni minime di 30 cm di diametro o di lato;
- il carattere utilizzato per rappresentare il numero sociale deve avere un'altezza minima di 5 cm \pm 0.5cm;
- il logo ed il numero sociale devono essere realizzati in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del mezzo.

2.3.9. I veicoli che, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi, di colore rosso e bianco, posta sulle fiancate. I pannelli devono essere realizzati con materiale catarifrangente. Le dimensioni dei pannelli devono essere 45x45 cm. Nei casi in cui il veicolo non presenti una superficie sufficiente a permettere l'apposizione di un pannello di dimensioni 45x45 cm, le dimensioni del pannello potranno essere ridotte fino alla grandezza minima di 15x15 cm. I pannelli di dimensioni inferiori al valore standard di 45x45 cm devono comunque essere congrui alla superficie utile del mezzo e devono essere approvati in occasione della verifica propedeutica al rilascio del permesso di accesso in Airside. I veicoli dotati di pannelli con dimensioni maggiori di 45x45 cm sono ritenuti, comunque, conformi.

2.3.10. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di dispositivi catarifrangenti posti su entrambi i lati della carrozzeria, in posizione sempre visibile dagli altri mezzi e dagli aeromobili. Gli elementi catarifrangenti devono essere di colore rosso, giallo o bianco. Gli elementi catarifrangenti devono essere realizzati in materiale adesivo conforme allo standard UNECE

Regulation 104, con larghezza minima di 50mm e sviluppo lineare compreso tra 1m e 2m, compatibilmente con le superfici disponibili. In alternativa agli elementi catarifrangenti realizzati in materiale adesivo, è possibile applicare vernici catarifrangenti di pari effetto visivo nelle stesse condizioni di verifica.

2.3.11. Per i mezzi circolanti in Area di Manovra sono definite specifiche colorazioni (conspicuous colour); cogente dal 01/01/2021.

• **LUCE OSTACOLO E ALTRI EQUIPAGGIAMENTI LUMINOSI**

2.3.12. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di luci ostacolo, di colore rosso, fissa che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi). L'installazione delle luci, a seconda dei requisiti di cui all'articolo 2.3.1, deve essere quella riportata di seguito:

- n.1 luce: la luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile.
- n.2 luci: le luci devono essere poste alle due estremità più alte.
- n.4 luci: le luci devono essere poste ai 4 angoli superiori della carrozzeria.

ADR, all'atto della verifica, se necessario, acquisirà documentazione attestante il rispetto del presente requisito.

2.3.13. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo Tipo C in conformità a ADR.OPS.B.080 IR e AMC. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La luce ostacolo Tipo C deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in Area di Manovra. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo C.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)	Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)
--------------	--------	-----------------	---	-----------------------	------------------------	--

			Giorno (sopra 500cd/m ²)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m ²)	Notte (sotto 500 cd/m ²)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo C	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	40	40	40cd (b)	400cd	12° (d)	20

(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157
 (b) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 10°.
 (d) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 2.5°
 (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nel requisito dell'intensità

2.3.14. I veicoli, laddove previsto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di barra luminosa EASA Tipo D in conformità a ADR.OPS.B.080 IR e AMC. La barra luminosa deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile. La barra luminosa Tipo D deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in Area di Manovra. La tabella sotto riportata riassume le caratteristiche tecniche della luce Tipo D.

Tipo di luce	Colore	Tipo di segnale	Intensità di picco [cd] a livelli prestabiliti della luminanza di fondo (a)			Intensità minima [cd]	Intensità massima [cd]	Apertura verticale del fascio luminoso (f)	
			Giorno (sopra 500cd/m ²)	Crepuscolo (tra 50 e 500 cd/m ²)	Notte (sotto 500 cd/m ²)			Apertura minima del fascio [°]	Intensità [cd]
Tipo D	Giallo	Lampeggiante (60-90 fpm)	N/A	200	200	200cd (c)	400cd	N/A (e)	N/A

(a) Intensità luminosa equivalente. Come definita nel doc ICAO 9157
 (c) per aperture del fascio luminoso comprese tra 2° e 20°.
 (e) il valore di picco dell'intensità deve essere raggiunto a circa 17°
 (f) L'apertura del fascio è definita come l'angolo compreso tra il piano orizzontale e la direzione per la quale il valore dell'intensità supera quello riportato nel requisito dell'intensità

I veicoli ai quali si applica il presente requisito devono essere dotati, altresì, di n. 1 display informativo visibile al pilota durante le operazioni di rullaggio con FOLLOW-ME.

2.3.15. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE Regulation N. 65, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

2.3.16. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di sirena, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

- **APPARATI DI COMUNICAZIONE E LOCALIZZAZIONE**

2.3.17. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio fissa funzionante e sintonizzabile sulla frequenza Torre UHF 445.775 MHz.

2.3.18. I veicoli, laddove richiesto dall'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 radio portatile funzionante e sintonizzabile sulla frequenza UHF Torre/Apron. La radio portatile dovrà essere portata al seguito anche nel caso in cui si intenda operare a piedi.

2.3.19. I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 telefono cellulare da utilizzare in caso di avaria degli apparati radio.

2.3.20. Transponder A-SMGCS: I veicoli, di cui all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 transponder veicolare con protocollo ADS-B System e frequenza di funzionamento di 1090 MHz.

• MAPPE

2.3.21. I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Grid Map aeroportuale in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata alla parte C del Manuale dell'Aeroporto: C-4 APRO 10 - Grid map e al Piano di Emergenza, ed è richiedibile al Safety & Compliance Monitoring Management System all'indirizzo email compliance@adr.it.

2.3.22. I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedures Chart in formato A3, pubblicata in AIP AD-2-LIRF 2-7. La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

2.3.23. I veicoli, laddove richiesto all'articolo 2.3.1, devono essere dotati di n. 1 Cartina Piazzali E-15 DDS Allegato 2. La cartina, nella versione in vigore, deve essere disponibile all'interno del mezzo in formato cartaceo o, in alternativa, deve essere prontamente consultabile in formato digitale su supporto elettronico.

2.4. REQUISITI MINIMI DI MANUTENZIONE DI MEZZI, ATTREZZATURE E EQUIPAGGIAMENTI

• MANUTENZIONE IN APRON:

2.4.1. In Apron, per mezzi e attrezzature, è vietata l'esecuzione di:

- manutenzione programmata,
- lavaggio,
- verniciatura,
- manutenzioni straordinarie che richiedano uso di solventi o attrezzature molto ingombranti,

salvo in aree tecniche autorizzate.

2.4.2. Per le prescrizioni relative alla riparazione in pronto intervento riferirsi al Regolamento di Scalo "Pronto Intervento e Manutenzione Mezzi" (rif. Sezione 5).

• PROGRAMMA DI MANUTENZIONE MEZZI/EQUIPAGGIAMENTI:

2.4.3. Il programma di manutenzione di mezzi/equipaggiamenti deve essere elaborato in conformità al manuale di manutenzione del costruttore relativamente alle scadenze ispettive e manutentive previste (orarie 100h, 200h, 300h etc. e/o calendariali). I task ispettivi/manutentivi devono essere eseguiti entro le scadenze fissate, mantenendo evidenze oggettive di tutti gli interventi.

2.4.4. Le società utilizzatrici/intestatatarie dell'ACA dei mezzi/equipaggiamenti devono dotarsi di un sistema di rilevazione effettiva delle ore di utilizzo in modo da poter correttamente programmare gli interventi ispettivi/manutentivi indicati dal costruttore in termini orari.

2.4.5. Per esigenze operative, i task di ispezione o di manutenzione possono essere anticipati, ma non posticipati rispetto le scadenze. Qualora un task sia anticipato, la successiva scadenza deve essere calcolata dalla data effettiva di esecuzione del task stesso.

2.4.6. Eventuali variazioni (posticipazioni) alle scadenze ispettive/manutentive previste possono essere apportate, esclusivamente, previa formale approvazione da parte del costruttore del mezzo/equipaggiamento.

2.4.7. I mezzi/equipaggiamenti speciali, utilizzati in attività di Turn Around hanno un limite vita di 10 anni dall'immatricolazione, o oltre 10 anni, solo se il mezzo/equipaggiamento sia mantenuto con continuità dalla stessa società di manutenzione, intervalli non inferiori a 2 anni, sia per manutenzione programmata che non programmata, e fino a quando sia garantita la disponibilità delle parti di ricambio richiamate dal manuale del costruttore, o parti equivalenti corredate da una relazione/documento/certificato, che ne attesti l'equivalenza.

- **MANUALI DI MANUTENZIONE:**

2.4.8. I manuali devono essere disponibili per tutti i mezzi/equipaggiamenti, oggetto di manutenzione, e a disposizione degli operatori che eseguono le attività di manutenzione.

2.4.9. I manuali devono essere aggiornati con continuità e deve essere evitato l'utilizzo di manuali non aggiornati.

- **MAGAZZINO:**

2.4.10. Tutti i materiali/parti di ricambio a scorta devono essere ubicati in aree dedicate, nel rispetto delle modalità di conservazione (temperatura, umidità, DGR etc.) previste dalla scheda del materiale/parte di ricambio.

2.4.11. L'identificazione e ubicazione dei materiali/parti di ricambio in magazzino deve essere tale da evitare difficoltà nel reperimento delle parti di ricambio.

2.4.12. Deve essere disponibile una lista dei materiali/parti di ricambio conservate in magazzino con indicata relativa scadenza e ubicazione.

2.4.13. Parti/materiali di ricambio scaduti devono essere alienati in zona dedicata, in modo da evitarne l'utilizzo.

2.4.14. In caso di magazzini DGR all'interno del sedime Aeroportuale, deve essere informato il Gestore della precisa ubicazione.

2.4.15. Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle parti/materiali di ricambio.

- **ATTREZZATURE DI MANUTENZIONE O ATTREZZATURE UTILIZZATE:**

2.4.16. Tutte le attrezzature disponibili devono essere efficienti e, ove applicabile, certificate.

2.4.17. Deve essere disponibile una lista delle attrezzature disponibili dalla quale si evincano le attrezzature soggette a taratura/calibrazione periodica e relativi intervalli di taratura/calibrazione.

2.4.18. Deve essere istituito e descritto all'interno dei manuali operativi un processo di gestione delle attrezzature.

2.4.19. Le attrezzature non utilizzate devono essere stivate in un'area e/o locale dedicato ("Attrezzzeria"), dove l'identificazione e ubicazione delle attrezzature sia tale da evitare difficoltà nel reperimento.

- **CASSETTE ATTREZZI:**

2.4.20. Tutte le attrezzature contenute all'interno delle cassette attrezzi devono essere censite. Una lista delle attrezzature deve essere contenuta all'interno della cassetta stessa.

2.4.21. L'organizzazione delle cassette deve essere tale da permettere all'operatore, al termine delle attività, l'identificazione di attrezzature non riposte e possibilmente lasciate a bordo del mezzo mantenuto (FOD).

2.4.22. Le cassette attrezzi non devono contenere parti di ricambio e minuterie varie.

- **PARTI DI RICAMBIO:**

2.4.23. Devono essere utilizzati parti e materiali di ricambio idonei, richiamati dal manuale del costruttore.

2.4.24. Eventuali materiali e parti di ricambio equivalenti devono essere corredati da una relazione/documento/certificato, che ne attesti l'equivalenza.

- **AMBIENTI DI LAVORO:**

2.4.25. Lo stato delle Officine di manutenzione deve essere caratterizzato da ordine e pulizia, tali da non generare problematiche di FOD.

2.4.26. All'interno delle officine, tutte le aree di lavorazione/stoccaggio devono essere opportunamente identificate e rispettate (es. area materiali efficienti/inefficienti, area stoccaggio attrezzature etc.).

2.4.27. Eventuali aree non sicure/non idonee (es. contenenti attrezzature/parti inefficienti o non certificate) devono essere opportunamente inibite all'accesso del personale.

- **PERSONALE ESECUTORE:**

2.4.28. Dimensionamento: il numero delle risorse disponibili deve essere idoneo alla tipologia e numero di mezzi mantenuti previsti da contratti attivi. Deve essere opportunamente documentata l'analisi del MAN POWER.

2.4.29. Il personale che esegue un'attività di manutenzione deve essere addestrato e qualificato per l'esecuzione del Task. L'azienda deve mantenere evidenze dell'addestramento del personale (rif. Manuale di Aeroporto Parte B Sezione 3).

2.4.30. Matrice di Competenza: deve essere elaborata una matrice di competenza del personale, tale da dimostrarne complessivamente la competenza in funzione di tutti i mezzi mantenuti da contratti in essere, e per tutte le attività previste dai manuali di manutenzione. E' necessario identificare una lista di classi di mezzi (raggruppandoli, ove possibile, per tipologia, generazione o similitudine impiantistica) e lavorazioni generiche (elettriche, meccaniche o strutturali), esaustiva per il parco mezzi gestito, a cui collegare le competenze specifiche del personale. Per ogni evidenza, riconosciuta al personale all'interno della matrice di competenza, devono essere mantenute delle evidenze di addestramento tecnico, o previsto un assessment di qualifica con un istruttore/esaminatore interno identificato e qualificato.

2.4.31. Personale Esterno: deve essere inserito nella matrice di competenza raccogliendo le evidenze dell'addestramento e/o prevedendo degli assessment di qualifica.

2.4.32. Il personale Manutentore deve essere addestrato e sensibilizzato sulla corretta gestione dei FOD, sia per la gestione di tools che parti di ricambio, parti inefficienti, materiali e scarti di lavorazione.

- **REGISTRAZIONI:**

2.4.33. Tutte le attività di manutenzione devono essere opportunamente registrate. Tali registrazioni devono essere opportunamente conservate per un periodo di

almeno 4 anni dalla data di cessazione dell'utilizzo del veicolo e rese disponibili all'esecutore delle attività di manutenzione.

2.4.34. Devono essere registrati i seriali delle parti di ricambio installate e, ove applicabile i seriali delle attrezzature utilizzate (es. attrezzature soggette a taratura periodica).

- **SUBAPPALTO:**

2.4.35. La società subappaltatrice di attività di manutenzione deve rispondere agli stessi requisiti sopraelencati applicabili alla ditta appaltatrice.

2.4.36. La società appaltatrice deve prevedere una procedura di qualifica delle ditte subappaltatrici e di monitoraggio delle attività eseguite.

2.4.37. Il contratto tra le parti deve definire i criteri di verifica e gestione di tali requisiti.

2.5. ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE

2.5.1. La guida dei veicoli, all'interno dell'area Airside dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Roma Fiumicino, è subordinata al possesso dell'apposita abilitazione alla guida all'interno delle aree regolamentate (di seguito anche "ADC" – Airside Driving Certificate) del tipo A ("Apron") o M ("Area di Manovra").

2.5.2. L'ADC-A abilita alla guida:

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale (soggetti autorizzati/attività consentite).

2.5.3. L'ADC-M abilita alla guida:

- in Area di Manovra.

2.5.4. Per il rilascio della abilitazione alla guida in Airside è obbligatorio:

- il possesso di idonea patente di guida in corso di validità, di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate. Per i veicoli non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B. È responsabilità della società di appartenenza e di chi conduce il mezzo verificare l'idonea categoria della patente di guida civile.
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale a banda verde, rossa o a banda azzurro 4, che autorizza l'accesso nell'area Airside antistante i magazzini cargo, comprese le tettoie, per operazioni carico/scarico merci;
- aver effettuato la formazione teorica, l'addestramento e l'assessment pratico previsti per la specifica abilitazione a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza, come indicato nei paragrafi seguenti
- aver superato un esame di verifica in presenza, presso ADR.

Il Datore di lavoro deve assicurare una formazione/addestramento specifici per le tipologie di mezzi utilizzati, deve inoltre garantire l'archiviazione delle evidenze

di tale formazione e, all'occorrenza, renderle disponibili ad ADR con le modalità indicate all'atto della richiesta di abilitazione alla guida.

2.5.5. Il titolare dell'ADC, quando si trova alla guida di un veicolo in airside deve portare quest'ultima con sé insieme alla patente di guida in corso di validità, ed esibirla agli organi competenti, qualora richiesto.

2.5.6. L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida, che resta l'unico documento valido, ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche del guidatore e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre secondo quanto previsto dal Codice della Strada.

2.5.7. Il titolare dell'ADC, è tenuto a notificare al proprio Datore di lavoro l'eventuale rinnovo, scadenza o ritiro della patente di guida.

● **FORMAZIONE PER L'ABILITAZIONE**

2.5.8. **FORMAZIONE TEORICA INIZIALE:** La formazione teorica iniziale consiste nella partecipazione ad un corso dedicato, allineato alle norme contenute nel presente documento e nel Manuale di Aeroporto e successivo superamento di un esame. ADR eroga la formazione ADC-A direttamente o attraverso istruttori appartenenti alle società/Enti/amministrazioni operanti in airside e qualificati da ADR.

2.5.9. Per l'ADC-A, gli istruttori, per essere qualificati e mantenere la qualificazione, devono possedere i requisiti previsti nella sezione 3 della Parte B del Manuale di Aeroporto, attestati tramite sottoscrizione dell'apposito modulo a firma della società/Ente/amministrazione di appartenenza e partecipare alla formazione iniziale e ricorrente prevista.

2.5.10. **ADDESTRAMENTO CON ASSESSMENT PRATICO e REFRESHER TRAINING:**

L'addestramento pratico alla guida consiste nella conduzione di un mezzo, in affiancamento, nelle aree per le quali si deve conseguire l'ADC-svolta da personale che abbia la qualifica di A.D.E (Airside Driving Expert) appartenente

alla stessa società o al Gruppo ADR, i requisiti e la formazione iniziale e ricorrente sono riportati nel Manuale di aeroporto, Parte B, Cap. 3.

L'addestramento pratico deve avere una durata minima di 4 ore per l'ADC-A e di 400 ore per l'ADC-M*^{Nota} ed è seguito da un assessment strutturato per verificare che il candidato abbia acquisito (per l'apron o per l'area di manovra) le seguenti abilità:

- corretto orientamento in Airside;
- corretta osservazione e riconoscimento di obblighi e divieti;
- consapevolezza dei rischi connessi alla guida in Airside.

Il **Refresher training** (in caso di interruzione della guida in airside da 3 a 12 mesi continuativi) si eroga con le medesime modalità dell'addestramento pratico (affiancamento con A.D.E. e assessment pratico) ma ha durata pari a 2 ore per l'ADC-A, mentre per l'ADC-M le modalità sono indicate al punto 2.5.43. Il monitoraggio dei periodi di interruzione alla guida è di responsabilità della Società/ente di appartenenza del conducente abilitato.

Per l'ADC-A, la Società/Ente che non abbia personale con qualifica di A.D.E. per effettuare l'addestramento pratico o il refresher training potrà rivolgersi ad ADR che li effettuerà a titolo oneroso.

*Nota: non applicabile per il personale dei VV.F per i quali è previsto un addestramento pratico dedicato e specializzato per le specifiche attività eseguite in area di manovra, della durata di almeno 1 mese, successivamente all'ottenimento della abilitazione ADC tipo A. Tale addestramento sarà registrato e validato su checklist dedicata da parte di istruttori VVF opportunamente qualificati che affiancheranno il candidato. L'addestramento pratico assicurerà il soddisfacimento dei seguenti requisiti:

- Corretto orientamento in area di manovra;
- Corretto riconoscimento della segnaletica orizzontale, verticale e luci presenti in area di manovra;
- Idonea consapevolezza dei rischi correlati alla movimentazione in area di manovra e apron quando ci si muove fuori dalla viabilità ordinaria;
- Idonea conoscenza e utilizzo della radiotelefonica.

2.5.11. RECURRENT TRAINING E PROFICIENCY CHECK: Per il personale in possesso di ADC sia A che M valida è previsto un recurrent training e un proficiency check (Test e dichiarazione continuità per l'ADC-A; proficiency check teorico-pratico per l'ADC-M) obbligatori a 24 mesi dalla emissione dell'ADC. Si vedano sezioni dedicate per i dettagli.

2.5.12. Per l'ADC-M, assessment e proficiency check sono condotti da personale di ADR/ISE-Sicurezza Operativa, ENAV e VVF qualificato internamente come "assessor" e con i seguenti requisiti:

- almeno 3 anni di esperienza di guida in Area di Manovra;
- nessuna decurtazione punti (ADC) negli ultimi 2 anni.

2.5.13. INIBIZIONE ALLA GUIDA IN AIRSIDE: Qualora un operatore in possesso di ADC sia A che M valida:

- non abbia eseguito il recurrent training obbligatorio entro la scadenza prevista o comunicata da ADR, o
- non abbia eseguito il refresher training nei casi previsti, o
- abbia la patente di guida scaduta,

sarà responsabilità del Datore di lavoro inibire l'operatore alla guida dei mezzi in autonomia fino al superamento del recurrent o refresher training o rinnovo patente di guida.

Nel periodo transitorio fino al superamento dei corsi, per la condurre dei mezzi, l'operatore dovrà sempre essere affiancato da un operatore in possesso di patente valida da almeno due anni (ADC-A) o da almeno tre anni (ADC-M) senza decurtazione di punti negli ultimi 24 mesi.

2.5.14. La formazione teorica, l'addestramento e l'assessment pratico devono essere registrati in documenti nei quali siano riportati: nome e cognome del formatore, nome e cognome del personale formato/addestrato, data di esecuzione e completamento dell'addestramento, nome dell'A.D.E. (ADC-A) o dell'assessor (ADC-M). Una copia di tali documenti deve essere custodita a cura e responsabilità dell'azienda/Ente/amministrazione.

2.5.15. ENAC e ADR si riservano il diritto di effettuare audit e controlli periodici durante i quali, oltre alla verifica della documentazione di formazione e/o addestramento, possono essere svolte interviste/test agli operatori per verificare l'assimilazione delle nozioni apprese in sede di formazione teorica e pratica.

2.5.16. Poiché gli aspetti di tutela della safety aeroportuale costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per condurre mezzi in Airside, l'operatore che voglia conseguire l'ADC dovrà obbligatoriamente avere un attestato in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio) per il corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2 - Airside Safety o del corso di Safety Aeroportuale completo (modulo 1 + modulo2).

2.5.17. In relazione alla tipologia di abilitazione alla guida in Airside che possono essere conseguite, la tabella che segue riporta i volumi del Manuale "Guida in Airside", che l'operatore deve studiare al fine del superamento dell'esame. I documenti sono allegati al Manuale di Aeroporto e sono scaricabili tramite il sito web www.adr.it.

Manuali Guida in Airside	Tipo di abilitazione alla guida in Airside	
	A	M
Volume 1_Apron Abilitazione alla guida in Apron	obbligatorio	/
Volume 2_Area di Manovra Abilitazione alla guida in Area di Manovra	/	Obbligatorio
Volume 3_Radiotelefonìa Comunicazioni radio	/	Obbligatorio

• ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.18. Chiunque intenda ottenere l'ADC-A, dovrà:

- a. svolgere un corso di formazione teorica iniziale (vedi 2.5.8)
- b. presentare all'ufficio Tesseramento ADR, una richiesta di ammissione all'esame in presenza
- c. dopo la formazione teorica svolgere un addestramento ed un assessment pratico (vedi 2.5.10) nelle aree interessate a cura della società di appartenenza, durante tale addestramento il personale dovrà portare con sé attestazione della avvenuta richiesta di ammissione all'esame
- d. Superare un esame teorico in presenza, sulla base della formazione teorica e del materiale didattico predisposto da ADR e accessibile tramite il sito ADR all'indirizzo <https://www.adr.it/bsn-training-patenti>.

e. In caso di superamento del test teorico, in candidato dovrà ritirare l'adc entro un periodo massimo di 30 giorni dalla data del superamento dell'esame, trascorsi i quali l'abilitazione verrà revocata. Resta comunque vietata la conduzione dei mezzi in airside senza l'adc al seguito.

2.5.19. In caso di mancato superamento dell'esame teorico devono trascorrere almeno due settimane prima che il candidato possa ripetere la prova e, in caso di ulteriore esito negativo, il candidato dovrà ripetere tutto l'iter previsto per il primo rilascio

2.5.20. L'organizzazione e supervisione delle sessioni d'esame è affidata alla funzione ADR OPR-SCZ-ACO Tesseramento, le indicazioni e la modulistica sono disponibili all'indirizzo: <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>

2.5.21. Le commissioni esaminatrici per l'ADC-A sono costituite da almeno due membri, uno dei quali esercita le funzioni di presidente e sono composte da personale di ADR. Qualora alla sessione di esame partecipi personale appartenente agli Enti di Stato, ENAC può partecipare, a sua discrezione, come membro facoltativo.

2.5.22. Per ogni attività amministrativa relativa all'ADC (rilascio, rinnovo, duplicazione per furto, smarrimento o deterioramento, riemissione per variazione dell'attestato di competenza) è dovuto ad ADR un corrispettivo indicato nello specifico tariffario pubblicato sul sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>

2.5.23. Per potere far sostenere la prova teorica ad un proprio dipendente o collaboratore, la Società/Ente interessata dovrà presentare per lo stesso apposita richiesta di ammissione alla seduta d'esame prescelta, indicando i dati anagrafici del candidato, il permesso di accesso nelle aree aeroportuali da questi posseduto ed i dati della patente di guida, allegando le relative fotocopie; contestualmente, dovrà provvedere al pagamento del corrispettivo previsto, secondo lo specifico tariffario pubblicato sul sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2> e secondo le modalità ivi indicate.

2.5.24. Entro 5 gg. lavorativi dalla seduta d'esame richiesta, la società/Ente dovrà presentare ad ADR-OPR-SCZ-ACO-Tesseramento l'attestazione dell'avvenuta formazione teorica e dell'addestramento pratico, sottoscritta anche dall'operatore che ha effettuato l'addestramento insieme all'attestato in corso di validità del corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2, Airside Safety in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio). Tutta la modulistica necessaria è disponibile in formato elettronico all'indirizzo <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>

2.5.25. La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nella formazione teorica iniziale e nel Volume 1 - Abilitazione alla guida in Apron; la prova si intende superata se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame. Le prove si svolgono nel corso di sedute secondo un calendario predisposto da ADR e presso le sedi indicate nel sito <https://www.adr.it/bsn-patente-aeroportuale-fiumicino2>. L'esame teorico per il conseguimento e rinnovo dell'ADC viene effettuato nei locali appositamente adibiti da ADR.

2.5.26. **SCORTA IN POSSESSO DI TESSERINO AEROPORTUALE:** Tutti coloro i quali, esclusivamente per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbiano la necessità di guidare veicoli all'interno dell'area Airside dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Roma Fiumicino (per utilizzo occasionale) e non siano in possesso di ADC, devono essere scortati da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione potrà trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

2.5.27. **SCORTA DI UN VISITATORE:** Coloro per i quali viene richiesto un permesso di accesso aeroportuale "Visitatore", come definito dalla "Procedura per il rilascio delle tessere aeroportuali", devono condurre veicoli con a fianco personale abilitato da almeno un anno, ovvero, al seguito di un mezzo della Sicurezza Operativa ADR, qualora il mezzo acceda in Airside con un "accesso con scorta".

2.5.28. **VERIFICHE SCORTA:** È responsabilità del richiedente la scorta verificare:

- che lo scortato sia in possesso di idonea patente di guida in corso di validità e di categoria adeguata alla tipologia di veicolo che deve condurre secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate;
- che lo scortato abbia formazione/addestramento specifici per la tipologia di veicolo che deve condurre.

2.5.29. Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che debba accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili deve comunque essere sempre scortato dagli Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, deve essere scortato esclusivamente dal personale della Sicurezza Operativa ADR. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, Forze dell'Ordine e coloro che siano direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

2.5.30. In conformità a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, ai soggetti pubblici si applicano le stesse regole esposte nella presente sezione. In deroga a quanto sancito negli articoli precedenti, Il rilascio ed il rinnovo dell'ADC, sono a titolo non oneroso e gestiti tramite la competente struttura di ADR.

• ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA

2.5.31. È severamente vietato accedere ad una pista di volo o ad una via di rullaggio aeromobili qualora:

- non in possesso dell'abilitazione alla guida all'Area di Manovra;
- privi di esplicita autorizzazione all'ingresso da parte della Torre di Controllo di Fiumicino.

Il possesso dell'ADC di tipo M non consente in nessun caso l'accesso alle aree critiche e sensibili da parte di uomini e mezzi se non autorizzati preventivamente.

2.5.32. Potranno essere abilitati a condurre veicoli nell'Area di Manovra coloro i quali, oltre al possesso dell'ADC-A, ottemperano ai seguenti requisiti:

a. appartengono ad una delle società o enti che operano con continuità nell'Area di Manovra: ADR (Sicurezza Operativa e Manutenzione ADR), ENAV, Techno Sky (società che effettua attività di manutenzione agli apparati di assistenza al volo) e VV.F., salvo eventuali deroghe espressamente autorizzate da ADR;

b. hanno svolto a cura dell'Azienda di appartenenza, un periodo di addestramento pratico conducendo il mezzo nelle aree interessate di almeno 400 ore ^{*Nota} (tale addestramento non può avere inizio prima del conseguimento dell'ADC-A). Il periodo di addestramento è completato da un corso teorico di 6 ore, con un test finale di verifica dell'apprendimento, e una prova pratica (entrambi a cura di ADR, per il personale di ADR, e di ENAV, per il personale di ENAV e di Techno Sky) propedeutici a sostenere l'esame, di cui alla successiva lettera d., sulla base del programma contenuto nel Manuale predisposto da ADR (Volume 2 e 3);

Per i VVF ADR effettuerà un corso teorico di 6 ore, con un test finale di verifica dell'apprendimento, e una prova pratica.

*Nota: non applicabile per il personale dei VV.F. Si veda nota rif. 2.5.10.

c. hanno presentato ad ADR l'apposita richiesta di abilitazione alla guida in Area di Manovra (disponibile sul sito www.adr.it) compilando relativa modulistica; per i VV.F. è fissato un intervallo minimo di 1 mese tra la data di conseguimento dell'ADC-A e la data di presentazione della richiesta;

d. hanno superato un esame teorico. La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nel Manuale Volume 2 (sezione Area di Manovra) e Volume 3 (sezione Radiotelefonica). La prova si intende superata se il candidato risponde correttamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame. 2.5.19. In caso di mancato superamento dell'esame teorico devono trascorrere almeno due settimane prima che il candidato possa ripetere la prova e, in caso di ulteriore esito negativo, il candidato dovrà ripetere tutto l'iter previsto per il primo rilascio con addestramento pratico al punto b) limitato a 4 settimane.

2.5.33. L'abilitazione alla guida in Area di Manovra si sostanzia nell'applicazione di un bollino rosso sulla stessa.

2.5.34. Le commissioni esaminatrici per l'esame sull'ADC-M saranno costituite da personale di ADR ed ENAV. Uno dei componenti esercita le funzioni di presidente. Qualora alla sessione di esame partecipi personale appartenente ai VV.F., ENAC potrà partecipare, a sua discrezione, come membro facoltativo.

2.5.35. Il conducente che debba accedere in Area di Manovra, ma non sia munito dell'ADC-M o non abbia le dotazioni richieste per l'accesso in Area di Manovra, è obbligato a richiedere ad ADR/ISE Sicurezza Operativa l'accompagnamento/scorta del suo veicolo al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo.

2.5.36. **VERIFICHE SCORTA:** È responsabilità del richiedente la scorta verificare:

- che lo scortato sia in possesso di idonea patente di guida in corso di validità e di categoria adeguata alla tipologia di veicolo che deve condurre secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate.
- Che lo scortato abbia formazione/addestramento specifici per la tipologia di veicolo che deve condurre.

2.5.37. Si ricorda che una volta superate le posizioni di attesa (RHP) si è considerati già in pista. Tale informazione è necessaria al fine di prevenire eventuali runway incursion.

• **VALIDITÀ DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON**

2.5.38. l'abilitazione alla guida in Apron (ADC-A) ha una validità di 48 mesi, ed è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade). È inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro 24 mesi dalla data di emissione (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza della abilitazione).

Le abilitazioni rilasciate o rinnovate entro il 30/06/2021 mantengono la validità di 5 anni.

2.5.39. Nel caso di interruzione della guida in Apron per un periodo continuativo compreso tra i 3 ed i 12 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training erogato da un A.D.E (Airside Driving Expert) come indicato al punto 2.5.10.

2.5.40. Nel caso di interruzione della guida in Apron per un periodo superiore a 12 mesi, la validità dell'ADC decade e dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida in Apron, incluso l'esame.

2.5.41. È responsabilità del Datore di lavoro della Società/Ente che ha richiesto l'abilitazione alla guida in Airside verificare la durata dell'interruzione dell'attività di guida in airside e, se necessario, provvedere ad eventuali refresher training o alla ripetizione del normale iter come per il primo rilascio.

● **VALIDITÀ DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA**

2.5.42. L'abilitazione alla guida in Area di Manovra (ADC-M) ha una validità di 48 mesi, ed è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade). E' inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro 24 mesi dalla data di emissione (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza dell'abilitazione).

Le abilitazioni rilasciate o rinnovate entro il 30/06/2021 mantengono la validità di 5 anni.

2.5.43. Nel caso di interruzione della guida in Area di Manovra per un periodo continuativo compreso tra i 3 e i 12 mesi è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training con le seguenti modalità:

- a. nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 3 mesi e 6 mesi: 5 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e un assessment;
- b. nel caso di interruzione della guida per un periodo compreso fra 6 mesi e 12 mesi: 10 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e un assessment.

Nel caso di interruzione della guida per un periodo superiore a 12 mesi devono essere effettuati 15 giorni di affiancamento, comprese 4 ore di refresh teorico e assessment finale. In tal caso dovrà essere conseguita una nuova ADC ripetendo l'esame teorico previsto per il primo rilascio. Sarà cura di ADR, VVF o ENAV presentare domanda di accesso all'esame all'ufficio tesseramento ADR dichiarando l'avvenuta esecuzione di affiancamento, refresh teorico e assessment. Al superamento dell'esame la patente sarà riemessa con una scadenza a 48 mesi, come nel caso di un primo rilascio.

2.5.44. Qualora si fosse in possesso dell'ADC-M e non vi fosse più necessità di guidare in Area di Manovra, sarà responsabilità della Società/Ente di appartenenza riconsegnare l'abilitazione. Verrà ristampata un'abilitazione di tipo A, mantenendo la stessa scadenza di quella di tipo M.

● RECURRENT TRAINING ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON

2.5.45. Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate a partire dal 01/07/2021 è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi, di un corso teorico di recurrent training. Il corso può essere svolto a partire da 3 mesi prima della scadenza (senza alterare la scadenza dell'abilitazione), è erogato in modalità e-learning, e può essere acquistato da Aziende/Enti/Amministrazioni che dovranno poi provvedere all'iscrizione del proprio personale. I corrispettivi e le modalità di acquisto, iscrizione e fruizione sono riportate sul sito www.adr.it

PERIODO TRANSITORIO:

Dal 01/11/2021/ al 31/12/2021 per il rinnovo dell'ADC-A saranno accettate anche le attestazioni di 'corso teorico' rilasciate fino al 31/10/2021.

Per le abilitazioni rilasciate o rinnovate prima del 30/06/2021 sarà cura del gestore ADR, a mezzo campagne dedicate di addestramento, prevedere all'interno dei 5 anni l'erogazione del recurrent training con la finalità di mantenere aggiornato il personale.

Per il personale in possesso di ADC-A su entrambi gli scali, al rinnovo di una ADC è possibile rinnovare anche l'altra con la medesima scadenza, previa presentazione della documentazione prevista.

2.5.46. Per l'accesso al corso di recurrent training, l'Azienda/Ente/Amministrazione, nell'assegnare il corso al candidato, dichiarerà, tramite la piattaforma e-learning: 1) di garantire l'identità del partecipante 2) di garantire che il

partecipante sia stato formato alla conduzione dei mezzi che è autorizzato a utilizzare 3) di garantire che il partecipante abbia guidato senza evidenziare carenze di formazione 4) di garantire che in caso di interruzione della guida compresa tra i 3 ed i 12 mesi continuativi, il partecipante sia stato sottoposto a refresher training secondo le modalità indicate nella presente DDS (2.5.10).

2.5.47. Alla fine del corso è previsto un test finale di apprendimento. In caso di mancato superamento del test, il candidato può ripetere la prova dopo 3 gg. ed entro 14 gg. dall'effettuazione del primo tentativo. Per il recurrent training intermedio in caso di due insuccessi o di mancata effettuazione del corso, l'abilitazione viene revocata ed è necessario richiedere una nuova abilitazione con le stesse modalità del primo rilascio.

- **RECURRENT TRAINING ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA**

2.5.48. Per il mantenimento della validità delle abilitazioni emesse o rinnovate è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi, di un corso teorico di recurrent training. Il corso può essere svolto a partire da 3 mesi prima della scadenza dei 24 mesi mantenendo invariata la scadenza dell'abilitazione. L'attività deve essere registrata in documenti nei quali siano riportati: nome e cognome del formatore, nome e cognome del personale formato, data di esecuzione e completamento del recurrent training. Una copia di tali documenti deve essere custodita a cura e responsabilità dell'azienda/Ente/amministrazione.

PERIODO TRANSITORIO

L'effettuazione del recurrent training teorico/pratico a 24 mesi si applica ai possessori di ADC-M emesse dal 1 gennaio 2020.

I possessori di ADC-M emesse dal 1 gennaio 2017 al 31 dicembre 2019 dovranno effettuare il recurrent training entro il 31 dicembre 2021.

2.5.49. Il corso teorico comprende argomenti relativi sia all'ADC-A che all'ADC-M, per una durata complessiva di circa 2h. Al termine del corso è previsto un proficiency check teorico-pratico.

In caso di mancato superamento del proficiency check, il candidato potrà ripeterlo dopo 3 gg. ed entro 14 gg. dall'effettuazione del primo tentativo.

In caso di ulteriore insuccesso, prima di ripetere la prova il candidato dovrà effettuare 5 giorni di affiancamento, comprese 4h di refresh teorico.

2.5.50. Il corso teorico e il proficiency check sono effettuati rispettivamente da istruttori e assessor qualificati di ADR/ISE-Sicurezza Operativa, ENAV e VVF:

- istruttori/assessor ADR/ISE-Sicurezza Operativa: per il personale di ADR.
- istruttori/assessor ENAV: per il personale di ENAV e di Techno Sky;
- istruttori/assessor VVF: per il personale dei VVF.

2.5.51. Il recurrent training previsto per l'ADC-M supera il recurrent training previsto per l'ADC-A, che non deve quindi essere effettuato.

• **RINNOVO ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON**

2.5.52. Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Apron, la Società/Ente richiedente, entro la scadenza dell'ADC-A, dovrà:

- a. Presentare una copia fronte/retro della patente di guida in corso di validità del titolare dell'ADC;
- b. presentare l'attestazione del completamento di un corso di recurrent training, con le modalità indicate alla sezione Recurrent Training ADC A, svolto nei 3 mesi precedenti alla richiesta
- c. Presentare l'attestato in corso di validità (non superiore a 24 mesi dalla data di rilascio) del corso di Safety Aeroportuale, Modulo 2 - Airside Safety o del corso di Safety Aeroportuale completo (modulo 1 + modulo2)

Il candidato deve poi superare l'esame teorico con le stesse modalità del primo rilascio

Nel caso non venga superato l'esame entro il secondo tentativo o la richiesta di rinnovo non venga presentata entro la scadenza dell'ADC, deve essere ripetuto per intero l'iter di primo rilascio.

PERIODO TRANSITORIO:

Dal 01/11/2021/ al 31/12/2021 per il rinnovo dell'ADC-A saranno accettate anche le attestazioni di 'corso teorico' rilasciate fino al 31/10/2021.

- **RINNOVO ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MANOVRA**

2.5.53. Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Airside, la Società/Ente richiedente, entro la scadenza dell'ADC-M, dovrà presentare all'Ufficio Tesseramento ADR l'apposito modulo di rinnovo dell'abilitazione alla guida in Area di Manovra (disponibile sul sito www.adr.it) certificando:

- a. l'avvenuto recurrent training a 24 mesi (corso teorico e proficiency check).
- b. l'avvenuta esecuzione di un corso teorico e di un proficiency check teorico-pratico, svolti nei 3 mesi precedenti alla richiesta, effettuati con le stesse modalità del recurrent training previsto a 24 mesi.

Il candidato deve poi superare l'esame teorico con le stesse modalità del primo rilascio.

Nel caso non venga superato l'esame entro il secondo tentativo, per accedere nuovamente all'esame deve essere ripetuto un affiancamento di 5 giorni, comprese 4 ore di refresh teorico.

- **ESTENSIONE ADC-A AD ALTRO SCALO**

2.5.54. Per ottenere l'ADC/A presso uno dei due scali disponendo già di una ADC/A emessa o rinnovata a partire dal 01/07/2021, è sufficiente effettuare l'addestramento pratico secondo le modalità previste nello scalo di richiesta e presentare la relativa documentazione all'Ufficio tesseramento dello scalo in questione.

2.5.55. Al fine di allineare le scadenze di entrambe le patenti, la nuova ADC/A, ha la medesima scadenza della prima ADC/A.

2.6. OBBLIGHI DEL CONDUCENTE

La presente sezione stabilisce le regole principali di circolazione in Airside, la cui conoscenza tra l'altro è fondamentale al fine di ottenere l'abilitazione alla guida in Airside ADC, ed è rivolto a tutti coloro i quali debbano mettersi alla guida di un veicolo in area Airside.

Il presente documento non descrive la tipologia di segnaletica orizzontale e verticale dello scalo e le definizioni delle aree. Tali definizioni sono contenute nei volumi obbligatori di formazione. È obbligo delle Società pubbliche e private che operano all'interno dell'Airside addestrare i conducenti secondo quanto stabilito alla sessione abilitazione alla guida del presente documento.

È fatto obbligo a tutti coloro che guidano nell'area Airside di attenersi scrupolosamente a quanto prescritto nella presente sezione.

2.6.1. Laddove non diversamente specificato, presso l'Airside valgono i requisiti del Codice della Strada. Si ricorda, pertanto, che la responsabilità della condotta del veicolo è in capo al conducente.

2.6.2. La circolazione con ciclomotore, motociclo, e biciclette in Airside è vietata.

2.6.3. Vigè il divieto di accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati.

2.6.4. Il conducente dovrà attenersi agli obblighi di segnalazione, Volume 1 del presente Documento.

2.6.5. Il conducente prima di mettersi alla guida del veicolo ha la responsabilità di verificare che sia qualificato per l'utilizzo del mezzo, ne conosca quindi il corretto funzionamento, e che il veicolo stesso sia idoneo alle operazioni che si vadano ad effettuare.

2.6.6. Bevande alcoliche e sostanze stupefacenti: è vietato mettersi alla guida di un veicolo in stato di ebrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.

2.6.7. Il conducente, prima di mettersi alla guida di un veicolo, ha l'obbligo di verificare l'efficienza del veicolo e del suo rimorchio, a livello generale e quindi controllare:

- I freni e gli altri sistemi di arresto;
- le ruote/pneumatici;
- luci anteriori, posteriori e d'ingombro;
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergicristallo/i;
- gli specchietti retrovisori;
- la presenza di carburante sufficiente;
- l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo;
- l'efficienza dei dispositivi di bloccaggio dei carichi ove presenti;
- la presenza e la validità del permesso di accesso in Airside.

2.6.8. Il conducente ha l'obbligo di accertare che il veicolo e il proprio non generi FOD (parti e/o Materiali che rilasciati su veicolari/taxiway, potrebbero danneggiare altri mezzi/Aeromobili) e che non presenti perdite di idrocarburi.

2.6.9. Il conducente abilitato alla conduzione di veicoli in Airside ha titolo di utilizzare e condurre i soli mezzi, materiale rotabile trainato o mezzi motorizzati, della società di appartenenza intestataria dell'ACA, e secondo le disposizioni e procedure impartite dalla società stessa, fatti salvi eventuali accordi tra società, esclusivamente a carattere temporaneo, che devono però essere formalizzati e comunicati preventivamente alla Direzione Aeroportuale Lazio, agli Enti di Stato e ad ADR. E' pertanto vietato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

2.6.10. I veicoli, per circolare in Airside, devono essere muniti di ACA e, ove previsto, di LPM, che deve essere sempre esposto sul veicolo.

2.6.11. I conducenti devono utilizzare i veicoli in maniera tale da non porre intralcio alla circolazione ed all'operatività aeroportuale nel suo complesso, e nel pieno

rispetto di tutte le procedure, emanate da ADR, dalla Direzione Aeroportuale Lazio e da ogni altra competente autorità.

2.6.12. La circolazione in Airside è autorizzata per i soli fini di servizio/operativi. È, pertanto, vietato lo spostamento dei veicoli per ragioni che non siano strettamente collegati alla propria mansione.

2.6.13. I Passeggeri possono essere trasportati solo con veicoli adibiti a tale scopo, salvo ipotesi eccezionali di trasporto effettuato dal personale delle società di assistenza passeggeri, con autovetture allo stesso assegnate nei casi di:

- imbarco ultimo passeggero;
- trasporto minore non accompagnato;
- trasporto di membro dell'equipaggio necessario per l'inizio delle operazioni di partenza.

2.6.14. E' consentito il trasporto del passeggero alla postazione di controllo del bagaglio da stiva, ai fini esclusivi dell'effettuazione dell'apertura del relativo bagaglio sottoposto a controllo, al solo personale di ADR Security, ovvero al personale di società cui quest'ultima abbia appaltato il medesimo servizio.

2.6.15. È obbligo del conducente non lasciare i veicoli in zone di divieto di sosta. I veicoli devono essere lasciati nelle zone contraddistinte da apposita segnaletica orizzontale.

2.6.16. I veicoli lasciati in zone di divieto di sosta, saranno rimossi secondo le procedure previste nel presente documento nel capitolo specifico.

2.6.17. È vietato circolare con le portiere aperte.

2.6.18. I conducenti alla guida, in accordo a quanto previsto dal Codice della Strada,

- o hanno l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia, fatto salvo i casi in cui il mezzo non ne sia dotato per le funzioni di omologazione.

- o **DISTURBI E DISTRAZIONI ALLA GUIDA:** inoltre i conducenti durante la guida impegnati in attività differenti da quelle essenziali previste dall'attività in modo da evitare una diminuzione di attenzione, capacità di giudizio e situational awareness.

In particolare, durante la guida, i conducenti:

- o Non sono autorizzati all'utilizzo del cellulare, eccetto sincronizzazione attiva Bluetooth con sistemi installati sul mezzo/auricolari, o auricolari connessi via filo.

- o Non sono autorizzati alla scrittura su cellulari o su qualsiasi altro strumento;

- o Non sono autorizzati ad ascoltare musica o vedere video;

- o Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire Che richiedono abbassare il volume della radio;

- o Non sono autorizzati ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti in esecuzione) con i passeggeri a bordo,

- o Non sono autorizzati, in caso di veicoli radio-equipaggiati, ad eseguire conversazioni non essenziali (non inerenti all'attività operativa in esecuzione) alla radio.

Inoltre, le cabine dei mezzi non devono contenere oggetti o elementi che possano distrarre il conducente dalla guida

2.6.19. È vietato transitare tra una vettura del follow-me e il trattore adibito alla manovra di push/traino dell'aeromobile.

2.6.20. È vietato procedere alla guida con gli abbaglianti accesi fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario come ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli/aeromobili.

2.6.21. E' fatto obbligo ai veicoli circolanti nelle aree di movimento di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.

2.6.22. Qualora muniti di abilitazione alla guida ADC-M, per accedere all'Area di Manovra e alle aree verdi comprese nelle strip di pista e delle taxiway, sia dall'area di Apron che dalla viabilità perimetrale, è obbligatorio richiedere l'autorizzazione alla TWR. L'accesso alle suddette aree è consentito solo al personale ADR ISE, AVL, PAV, al personale ENAV e Techno Sky e ai Vigili del Fuoco (questi ultimi solo per la gestione di emergenze o per addestramento/esercitazioni).

In caso di guida in Area di Manovra, il personale in possesso di ADC-M dovrà osservare le istruzioni (obblighi e divieti) fornite dalla segnaletica orizzontale, verticale e tabelle, dedicata agli aeromobili, se non diversamente autorizzati da TWR. In caso di guida in Area di Manovra, il personale in possesso di ADC-M dovrà osservare le istruzioni (obblighi e divieti) fornite dagli AVL (es. stopbar). Durante la guida in APRON il personale autorizzato dal gestore attraverso il rilascio dell'ADC-M, utilizzerà e attraverserà Apron Taxiway e Taxilines solo per le operazioni necessarie allo svolgimento delle attività operative mantenendosi in separazione con aeromobili, veicoli, mezzi e persone eventualmente presenti.

2.6.23. Nel contatto radio con la Torre di Controllo deve sempre essere adottata la terminologia prevista dal Regolamento UE n.923/2012 e s.m.i. - SERA, sezione 14 riportata nel manuale di radiotelefonia messo a disposizione da ADR.

Le comunicazioni con ENAV-TWR avvengono in lingua italiana.

- **CIRCOLAZIONE SULLA VIA PERIMETRALE**

2.6.24. La Strada Perimetrale è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi di servizio il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron ADC-A. La strada perimetrale permette di accostare tutte le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra.

2.6.25. La circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio. Ai fini di security, ADR-Security effettua un pattugliamento continuo della viabilità perimetrale.

2.6.26. Esiste un sottopasso che collega la zona nord a quella sud che permette di attraversare la pista di volo e raggiungere l'Apron e viceversa senza percorrere tutta la strada perimetrale. L'accesso a tale sottopasso segue le stesse limitazioni dell'accesso su perimetrale.

2.6.27. I conducenti che accedono alla strada perimetrale devono conoscere i contenuti del Volume 1 "Abilitazione alla guida in Apron", del manuale Guida in Airside reso disponibile da ADR.

• CIRCOLAZIONE CON SCORTA IN AIRSIDE

2.6.28. Preliminarmente all'avvio della scorta:

- lo scortato deve obbligatoriamente verificare l'efficienza del proprio veicolo, come riportato al punto 2.6.7.
- lo scortante deve effettuare un briefing allo scortato, affinché operi il veicolo conformemente alle istruzioni fornite.

2.6.29. Il conducente del veicolo che segue la scorta dovrà mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattarlo telefonicamente o con altro mezzo di comunicazione efficiente.

2.6.30. Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP).

• DISTANZE DI SICUREZZA

2.6.31. È obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.

2.6.32. A seguito del passaggio di un aeromobile (dietro A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilanes mantenendosi ad una distanza di sicurezza dall'aeromobile pari ad almeno 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile, quale delle due è maggiore.

2.6.33. Con un aeromobile in avvicinamento (davanti A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilane mantenendo una distanza dall'aeromobile superiore a 100 metri.

- **SOTTOPASSI – VEICOLI ALTI O ELEVABILI**

2.6.34. È vietato il passaggio sotto ai pontili di imbarco e ai sottopassi con veicoli di altezza superiore a quella indicata da apposita segnaletica. Qualora la segnaletica non sia presente in quanto divelta, e/o in caso di dubbio, fermarsi e non passare al di sotto del pontile/sottopasso.

2.6.35. È vietato circolare con veicoli in posizione elevata (nastro bagagli, scala passeggeri, elevatore disabili, cargo loader, ecc.). Il veicolo va alzato all'interno della piazzola per la sola manovra di avvicinamento all'aeromobile e va abbassato alla fine delle operazioni di assistenza.

- **SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE**

2.6.36. Il conducente ha l'obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, prescritta dalla normativa europea Regolamento UE 139/14, quella nazionale (circolare ENAC APT 24) e riportata nei manuali di formazione ADR implementati ai fini addestrativi.

2.6.37. Tutti i veicoli devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali seguendo esclusivamente la viabilità veicolare all'uopo predisposta e munita dell'apposita segnaletica orizzontale e, ove presente, di quella verticale. È vietato, pertanto, attraversare i piazzali aeromobili alla guida del proprio veicolo.

2.6.38. Il mancato rispetto delle indicazioni della segnaletica orizzontale e verticale è una grave violazione delle regole di circolazione in Airside che può causare danni ingenti e provocare vittime. Il conducente è tenuto, pertanto, ad osservare i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale o nelle relative norme del presente documento e/o del Codice della Strada.

2.6.39. E' severamente vietato percorrere le vie di rullaggio al pari di un aeromobile fatta eccezione per:

- i veicoli operativi di ADR
- i veicoli della manutenzione di ADR
- i veicoli ENAC

che sono in condizioni di intervento, con luce lampeggiante gialla accesa.

I veicoli sopra riportati hanno l'obbligo di mantenere la separazione con il traffico aeromobili e il contatto con la Torre di Controllo.

2.6.40. Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli.

● **PRECEDENZE**

2.6.41. Il conducente che uscendo dalle piazzole di sosta si immette sulla viabilità veicolare deve dare la precedenza ai veicoli circolanti su quest'ultima.

2.6.42. Il conducente deve dare la precedenza secondo la priorità indicata dalla tabella che segue:

PRIORITÀ	LE PRECEDENZE
1	<ul style="list-style-type: none"> - Aeromobili in fase di atterraggio o decollo, in rullaggio o in procinto di rullare (luci anticollisione accese). - Follow-me con aeromobile al seguito. - Aeromobili in pushback o trainati (i veicoli che effettuano operazioni di pushback e/o towing dovranno dare la precedenza al follow-me con aeromobile al seguito, a meno che diversamente coordinato con lo stesso e/o con ENAV-TWR).
2	- Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa).
3	- Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa).
4	- Mezzi neve durante le attività di sgombrò neve/sghiacciamento infrastrutture)

In Area di Manovra devono essere obbligatoriamente rispettate le istruzioni comunicate da ENAV-TWR.

2.6.43. Il conducente, qualora fosse assente la segnaletica del Codice della strada e ove possibile, deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati nella seguente tabella:

TIPO DI MEZZO

- A. Mezzi di rifornimento aeromobili¹**
- B. Autobuse ambulift con passeggeri a bordo²**
- C. Attrezzature per la movimentazione dei bagagli, posta e merci³**

2.6.44. Tra i mezzi operativi di soccorso aventi una luce lampeggiante blu e/o gialla in funzione sono compresi i mezzi di soccorso sanitario, quelli antincendio, le vetture della Polizia e i mezzi operativi.

2.6.45. I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

¹ Mezzo pesante per trasporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).

² Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).

³ Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

- **LIMITI DI VELOCITÀ**

2.6.46. In area Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

È vietato superare il limite di velocità consentito.

Area	Limite di velocità
All'interno delle aree smistamento bagagli	5 Km/h
All'interno delle aree stoccaggio ULD	5 Km/h
Viabilità veicolare	30 km/h o inferiore, ove previsto.
Strada perimetrale	30 Km/h
Piazzale/Apron	30 km/h, in apron, al di fuori degli stand. A passo d'uomo , all'interno dell'ERA/ASA
Aree di cantiere in Airside	10 km/h in prossimità dei cantieri

2.6.47. I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati.

2.6.48. I movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.

2.6.49. La velocità, fermi restando i limiti, non dovrà mai essere superiore a quanto ritenuto ragionevole e prudente, in rapporto alle condizioni di traffico e meteorologiche esistenti in quel momento. Nessuna esigenza di carattere operativo può legittimare il superamento dei limiti di velocità indicati.

2.6.50. Velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, possono essere prescritte tramite apposita segnaletica.

- **TRASPORTO DI CARICHI E TRAINI**

2.6.51. Il conducente, in caso di trasporto di carichi sul proprio veicolo e/o rimorchio (bagagli, ULD, pallet ecc.), deve accertarsi del loro corretto posizionamento e fissaggio.

2.6.52. È vietato transitare con carichi sporgenti che non siano appositamente ancorati al mezzo e ivi segnalati. I bagagli e le merci sui carrelli devono essere, pertanto, caricati in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare. Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro e le reti/teli abbassati;

2.6.53. E' vietato l'utilizzo della plastica e nastri adesivi, per bloccare il carico bordo dei carrelli bagagli/merci.

2.6.54. Circa la portata massima è obbligatorio attenersi a quanto previsto da manuale IATA.

2.6.55. In condizioni di carico, è possibile trainare:

- massimo n°5 carrelli standard;
- massimo n°4 carrelli dolly/ULD;
- massimo n°3 carrelli dolly/pallet;

In caso di carrelli vuoti è possibile trainare fino a un massimo di 5 carrelli.

2.6.56. E' vietato trainare più di n.3 carrelli all'interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS).

• VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE

2.6.57. In Apron, qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla Società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio Responsabile ed attivarsi per una rimozione in sicurezza. Di seguito le azioni da mettere in atto in caso di problemi o avaria a un mezzo in posizione tale da poter ostacolare le operazioni degli aeromobili:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;

- comunicare la posizione e il problema sul telefono registrato al CEA-ADR (06 65953022) e a ISE-Sicurezza Operativa (06 65953432);
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario al CEA e a ADR/ISE Sicurezza Operativa.

2.6.58. In Area di Manovra, in caso di avaria del mezzo, che ne impedisca il movimento, il conducente ha l'obbligo di:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- riportare immediatamente a TWR utilizzando la radio (frequenza 445.775 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attivarsi prontamente per la rimozione, comunicandone il tempo necessario a ENAV-TWR e ADR/ISE Sicurezza Operativa.

2.6.59. In Area di Manovra, in caso di incertezza sulla propria posizione, il conducente ha l'obbligo di:

- accendere tutti i dispositivi luminosi per essere identificati da ENAV-TWR o dagli aeromobili;
- riportare immediatamente a ENAV-TWR comunicando l'ultima posizione riportata/conosciuta, utilizzando la radio (frequenza 445.775 MHz) o chiamando il telefono registrato;
- attendere il Follow-me ADR che fornirà la guida necessaria.

2.6.60. Obbligo per tutti gli Handler/Società Operanti in Airside ad avere un servizio di pronto intervento proporzionale al numero di mezzi disponibili.

● **AVARIA RADIO**

2.6.61. Il conducente del veicolo che opera in Area di Manovra e si trova in una situazione di avaria radio dovrà:

- liberare al più presto l'Area di Manovra (evitando possibilmente percorsi destinati agli aeromobili) ponendo particolare attenzione al traffico in atto;
- comunicare ad ENAV-TWR con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'Area di Manovra.

2.7. CIRCOLAZIONE E PROCESSO SANZIONATORIO

• PUNTI DELL'ADC E RILEVAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.7.1. Presso lo Scalo di Fiumicino è istituito un sistema sanzionatorio accessorio basato sulla decurtazione dei punti dell'Airside Driving Certificate (ADC).

2.7.2. Punti dell'Airside Driving Certificate

- 1) Le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno una dotazione iniziale di cinque punti.
- 2) I punti dell'Airside Driving Certificate possono essere decurtati in funzione dell'infrazione commessa, sulla base della tabella di seguito riportata:

Infrazione commessa	Punti decurtati
Mancata precedenza agli aeromobili, anche se trainati	3
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra privi di abilitazione	3
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra con mezzo non abilitato	3
Superamento dei limiti di velocità previsti in area Airside	1
Mancato rispetto della segnaletica veicolare	1
Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti	1
Mancato rispetto degli altri obblighi del conducente	1
Mancato rispetto degli altri divieti per il conducente	1

3) all'esaurimento dei punti in dotazione, l'abilitazione verrà revocata e potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.

4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui al precedente punto 2, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o degli altri veicoli o provochi un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revocherà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso; al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.

5) In caso di guida con ADC scaduta:

- se l'ADC risulta scaduta da un periodo pari o inferiore 60: questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 60 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.
- Se l'ADC risulta scaduta da un periodo superiore a 60 gg: questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 120 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta.

In entrambi i casi il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.

7) In caso di guida senza aver mai conseguito l'ADC (ad esclusione della guida durante l'addestramento pratico previsto per il conseguimento dell'ADC), questa potrà essere conseguita, con le modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 365 gg dalla data di accertamento della violazione. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.

2.7.3. Sono preposti alla vigilanza e controllo del rispetto delle norme sulla circolazione veicolare in aeroporto i seguenti soggetti:

- a. personale ispettivo dell'ENAC;
- b. Polizia di Stato;
- c. Comando Compagnia Carabinieri;
- d. Guardia di Finanza;
- e. personale ADR-OAP-ISE Sicurezza Operativa.

• CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

2.7.4. Il personale di ADR/ISE Sicurezza Operativa che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione contesta la violazione del presente documento.

2.7.5. Il personale degli Enti di Stato che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione:

- contesta la violazione delle regole riportate nel presente documento;
- invia la versione elettronica della contestazione al Post Holder Area di Movimento, nel più breve tempo possibile, all'indirizzo mail: infrazioni_PHMOV@adr.it;
- trasmette il verbale di contestazione ad ENAC.

2.7.6. Il personale ispettivo dell'ENAC. che rilevi un'infrazione alle regole di circolazione:

- contesta la violazione delle regole riportate nel presente documento;
- invia la versione elettronica della contestazione al Post Holder Area di Movimento, nel più breve tempo possibile, all'indirizzo mail: infrazioni_PHMOV@adr.it.

• PROCESSO DI DECURTAZIONE PUNTI DELL'ADC

2.7.7. Il Gestore Aeroportuale ADR, sulla base del verbale di contestazione ricevuto da ADR-OAP-ISE-Sicurezza Operativa o dagli Enti di Stato, applica il processo di decurtazione punti dall'Airside Driving Certificate, in conformità a quanto previsto dal presente Documento e:

- registra a sistema la decurtazione dei punti dalla ADC;
- registra a sistema l'eventuale revoca dell'ADC;
- comunica il provvedimento di decurtazione e/o revoca dell'ADC al Datore di lavoro del trasgressore e agli Enti di Stato.

In caso di revoca dell'ADC, ADR invierà, in anticipo rispetto la comunicazione formale, una mail di notifica al Datore di lavoro;

2.7.8. Il Datore di lavoro del trasgressore ha l'obbligo di:

- comunicare il provvedimento al dipendente che ha commesso l'infrazione;
- nel caso di revoca dell'ADC, consegnare l'abilitazione alla guida all'Ufficio Tesseramento ADR entro 10gg dalla ricezione della comunicazione.

In caso di revoca dell'ADC, alla ricezione della mail di notifica da parte di ADR, il Datore di lavoro dovrà disporre l'inibizione alla guida del dipendente che ha commesso l'infrazione.

• PROCEDURA DI RIMOZIONE VEICOLI, RIMORCHI ED EQUIPAGGIAMENTI

2.7.9. La rimozione dei veicoli e delle attrezzature che si trovano nelle condizioni di cui al successivo articolo è di responsabilità della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA; qualora la società non sia in grado di ottemperare nei tempi e nei modi previsti, ADR-ISE Sicurezza Operativa provvederà alla rimozione mediante il personale ADR-MOE Elettromeccanici, secondo le modalità indicate agli articoli successivi. ADR potrà intervenire anche sul mezzo con azioni che dall'esterno ne consentano il trasporto.

2.7.10. Qualora venga rilevata da ISE Sicurezza Operativa, direttamente nell'ambito dell'attività di controllo ovvero su segnalazione di altri operatori, la presenza di veicoli o rimorchi o equipaggiamenti (nel seguito sinteticamente veicoli) nell'area Airside che costituiscano un pericolo per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili, ovvero un potenziale intralcio per la movimentazione degli aeromobili, ovvero una possibile fonte di generazione FOD e che non rispettino i requisiti previsti dal presente documento, in base ad una valutazione della pericolosità se/o considerazioni tecniche del mezzo, chiede alla Società utilizzatrice/intestataria dell'ACA l'immediata rimozione e, qualora quest'ultima non ottemperi in tempi congrui con la situazione, provvederà alla loro rimozione o immobilizzazione.

2.7.11. A titolo esemplificativo e non esaustivo, un mezzo costituisce pericolo per la sicurezza delle persone, pericolo/intralcio per gli aeromobili o possibile causa di FOD, se:

- è lasciato in sosta fuori dagli stalli dedicati ed in maniera tale da impedire l'utilizzo in sicurezza di un piazzale di sosta da parte di un aeromobile;
- circola o è lasciato in sosta risultando potenzialmente pericoloso per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili per evidenti carenze (es. mancante di una più parti, carrello con sistema frenante inoperativo o con telone strappato a rischio ingestione da parte di aa/mm);
- è lasciato in sosta in modo tale da mettere potenzialmente a rischio la movimentazione degli aeromobili sulle vie di rullaggio;
- è lasciato in sosta in modo tale da costituire intralcio alle normali attività di assistenza passeggeri;

- non presenta i requisiti di sicurezza di cui al presente Documento.

2.7.12. Ai fini della documentazione della condizione in cui è stato rinvenuto il mezzo prima della rimozione, ADR produrrà un apposito verbale comprensivo di evidenze fotografiche.

2.7.13. I mezzi saranno:

- Inibiti con una targhetta sul posto o;
- spostati per non costituire intralcio e poi inibiti o;
- rimossi e depositati in apposita area non sorvegliata e non accessibile a terzi, identificata di volta in volta dal personale della Sicurezza Operativa ADR.

2.7.14. ADR informerà successivamente, per iscritto e allegando la documentazione fotografica prodotta, la Società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, dell'avvenuta rimozione e/o inibizione, fornendo il dettaglio sulle motivazioni e la localizzazione dello stesso, invitando la stessa al ritiro o all'allontanamento del mezzo.

2.7.15. I mezzi inibiti sul posto e/o spostati per non costituire intralcio, se non ritirati entro 5 gg a partire dal ricevimento della notifica di cui al punto precedente verranno rimossi e depositati nelle suddette aree.

2.7.16. La società utilizzatrice/intestataria dell'ACA deve comunque provvedere ad un sollecito ritiro dello stesso per disporre secondo le seguenti alternative:

- Ripristino della funzionalità e dei requisiti cogenti del mezzo; il mezzo dovrà essere messo a disposizione di ADR per le verifiche di adeguatezza prima della messa in esercizio.
- Allontanamento definitivo dallo scalo, fornendo evidenza documentale ad ADR.

La riconsegna dei mezzi viene effettuata dalla Sicurezza Operativa ADR ad un rappresentante incaricato dalla società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, previo pagamento delle spese di rimozione, trasporto e giacenza. Per i mezzi inibiti e ritirati entro cinque giorni a partire da quello successivo alla notifica non è previsto il pagamento delle

spese di giacenza. Se tali mezzi verranno rimossi a causa del mancato ritiro il pagamento della giacenza sarà dovuto anche per i primi 5 gg.

2.7.17. Per i mezzi non ritirati entro 30 giorni ADR, oltre ad emettere fattura per il rimborso delle spese di rimozione, trasporto e giacenza, disporrà l'allontanamento definitivo del mezzo dallo scalo da parte della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA, con le conseguenti eventuali sanzioni.

2.7.18. Resta a totale carico della società utilizzatrice/intestataria dell'ACA il rischio per la sottrazione di oggetti lasciati nei veicoli rimossi o per danni agli stessi, salvo casi di dolo e colpa grave da parte del personale di ADR.

2.7.19. E' vietata, nelle aree aeroportuali, la rimozione o il bloccaggio dei veicoli destinati ai servizi di polizia, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno, sempreché i suddetti veicoli non rechino intralcio alla circolazione e non rispettino i requisiti di Safety. In caso di grave intralcio alla viabilità, detti veicoli potranno essere spostati a vista, allo scopo di ripristinare le normali condizioni di scorrimento del traffico veicolare.