

Condizioni Metereologiche Avverse

Emessa da:	Post Holder Area di Movimento
Volume DDS:	5 – Condizioni Metereologiche Avverse
Rif. Par.:	<ul style="list-style-type: none">• 5.1 - Condizioni di Bassa Visibilità• 5.2 - Condizioni di forte vento e/o raffiche• 5.3 - Scariche Elettriche Sul Campo o Nelle Sue Immediate Vicinanze• 5.4 - Piogge Intense• 5.5 - Neve, Ghiaccio e Grandine

L'implementazione delle disposizioni aggiuntive sarà oggetto di verifica, da parte del Compliance Monitoring Aeroporti di Roma, attraverso l'esecuzione di Audit e/o Ispezioni dedicate.

Legenda:

- *testo aggiunto*
- *testo cancellato*

Testo disposizione 5.1 - CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ'

5.1.4. In condizione di visibilità 2/3, gli unici automezzi autorizzati ad operare in Apron, ~~previa autorizzazione di ENAV-TWR~~ sono:

- Veicoli già autorizzati ad operare in area di manovra.
- Veicoli necessari alle regolari attività di rampa.
- Veicoli per i servizi di sicurezza.

5.1.5. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di bassa visibilità, ha l'obbligo di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.1.6. L'informazione sulle condizioni di bassa visibilità sarà anche diffusa attraverso l'accensione delle tabelle luminose e la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i vanchi di accesso in airside.

5.1.7. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.1.58. Le operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo sono sospese durante il periodo di attivazione delle LVP.

5.1.69. Il segnale emesso dall'ILS è soggetto ad un'interferenza inaccettabile qualora un aeromobile, veicolo o una persona si trovasse all'interno dell'area critica; ne consegue che l'area critica deve sempre essere protetta, in ogni condizione metereologica, quando sono in corso avvicinamenti strumentali di precisione; le aree critiche sono delimitate con paletti frangibili, cordame e segnaletica verticale di "divieto di accesso". Pertanto, con l'attivazione delle LVP, anche l'area sensibile dell'ILS

dovrà essere protetta dall'accesso di veicoli e persone quando sono in corso avvicinamenti, atterraggi o guided take-off.

5.1.710. Il conducente, durante gli attraversamenti delle vie di rullaggio degli aeromobili, deve attendere allo stop, in caso di dubbio o in caso di mancanza della visibilità sufficiente al riconoscimento del follow-me. In tali condizioni, sono autorizzati alla circolazione in area Airside i soli mezzi strettamente necessari all'operatività aeroportuale e, a tutti gli altri veicoli è vietato ogni spostamento.

Testo disposizione 5.2 - Condizioni di forte vento e/o raffiche

5.2.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione di vento forte al suolo, ha l'obbligo di rilanciarelo ~~il messaggio~~ ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.2.9. L'informazione sulle condizioni di forte vento e/o raffiche sarà anche diffusa attraverso la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i varchi di accesso in airside.

5.2.10. Nel caso di precipitazioni a carattere di rovescio con associato vento superiore ai 25 kt, l'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

Testo disposizione 5.3 - SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE

La condizione di "temporale su campo" indica un evento temporalesco con scariche elettriche, che si trovi ~~all'interno delle 3 miglia dal sedime aeroportuale sull'aeroporto o in un raggio di 3 miglia nautiche dal manufatto della Torre di Controllo.~~

ADR si è dotata di ~~un sistema denominato MeteoCast un programma denominato CESI-SIRF~~ che è in grado di rilevare attività temporalesca e di fornire orario e localizzazione geografica in modo dettagliato.

5.2.95.3.1. Gli Operatori Aeroportuali, mezzi, risorse umane e passeggeri sono esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.

5.2.10-5.3.2. Il CEA ADR, in caso di "temporale sul campo", ~~con scariche elettriche entro 3 NM dal sedime aeroportuale visualizzate rilevato tramite MeteoCast -CESI-SIRF, e/o attivazione del PEA (allerta aeromobile livello Giallo o Rosso)~~, ~~informa tempestivamente tutti gli Operatori Aeroportuali; inoltre, SOSPENDE TUTTE le attività di rifornimento e NON AUTORIZZA nuove attività di rifornimento con i passeggeri a bordo, fornendo tempestiva informazione in tal senso all'Handler Rifornitore e all'Handler di Assistenza, dedicati al volo/ai voli interessati, tramite i rispettivi Centri di Coordinamento.~~

~~L'informazione sulla presenza di fulmini sarà anche diffusa attraverso l'accensione delle tabelle luminose e la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i varchi di accesso in airside.~~

5.2.11-5.3.3. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuta la richiesta di cui al precedente articolo, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi e di interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento.

5.3.4. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.2.12-5.3.5. Qualora, a causa di malfunzionamenti o interruzione della disponibilità dei dati, del passaggio dei dati, non fosse possibile accedere al sistema MeteoCast -ai dati forniti da CESI, tramite il sistema SIRF, il CEA ADR informerà, tramite telex/mail, tutti gli Operatori Aeroportuali dell'indisponibilità dei dati forniti da CESI-SIRF. Per la sospensione e la riattivazione del servizio di rifornimento, il CEA ADR inoltrerà l'informazione di inizio e termine dell'attività temporalesca, fornita dal Servizio Meteo ENAV, che, pur riguardando un'area più estesa, costituisce comunque la soluzione più cautelativa, nell'interesse della sicurezza delle operazioni di rifornimento.

5.2.13-5.3.6. Essendo, quello delle scariche elettriche, un fenomeno facilmente rilevabile, qualora problemi di sistema, comportino l'impossibilità di trasmettere il messaggio d'allerta da parte di ADR, i Prestatori ed Autoproduttori di servizi di assistenza a terra, una volta identificata la presenza di scariche elettriche sul campo, dovranno interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento nonché attenersi strettamente a quanto contemplato nella valutazione dei rischi della propria organizzazione per quanto riguarda il D.lgs. 81/08 a salvaguardia della sicurezza dei propri lavoratori.

5.2.14-5.3.7. L'evento temporalesco con scariche elettriche può considerarsi concluso a partire dal trentesimo minuto dall'ultima scarica rilevata entro le 3 miglia. Tale dato viene rilevato dal CEA ADR e conseguentemente comunicato, riportando l'orario dell'ultima scarica temporalesca.

5.2.15-5.3.8. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

Testo disposizione 5.4 – PIOGGE INTENSE

5.4.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di piogge intense, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.4.2. L'informazione sulla condizione meteo in corso sarà diffusa anche attraverso la pubblicazione di messaggi sui display informativi posti presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside.

5.4.3. Nel caso di precipitazioni a carattere di rovescio con associato vento superiore ai 25 kt, l'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.2.16. 5.4.4. Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

5.4.5. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.4.6. I responsabili di cantiere devono assicurare quanto previsto nel Volume 4 del presente Documento, Cantieri in Airside.

Testo disposizione 5.5 – NEVE, GHIACCIO E GRANDINE

5.5.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di neve e/o ghiaccio, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.5.2. L'informazione sulla condizione meteo in corso sarà diffusa anche attraverso la pubblicazione di messaggi sui display informativi posti presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside.

5.5.3. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.5.4. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.2.17.5.5.5. Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

5.2.18.5.5.6. In caso di accumulo di neve e/o ghiaccio al suolo, il Prestatore/Autoproduttore dovrà garantire la disponibilità di mezzi con le dotazioni utili a garantire la tenuta di strada dei propri veicoli e la disponibilità di pushback con una potenza tale da permettere la spinta sicura degli aeromobili con suolo contaminato.