



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 5 – Condizioni Meteorologiche Avverse

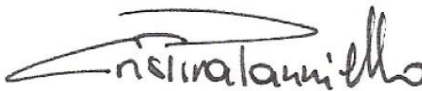
REGISTRO REVISIONI VOLUME 5	3
APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO	4
PREMESSA	4
5.1 CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITA'	5
5.2 CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE	7
5.3 SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE	8
5.4 PIOGGE INTENSE.....	11
5.5 NEVE, GHIACCIO E GRANDINE.....	12
5.6 ACRONIMI	13

REGISTRO REVISIONI VOLUME 5

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	01/03/2019	21/03/2019	Intero Volume	/	- Prima emissione
1	01/09/2022	01/09/2022	Da 5.1.4 a 5.1.10; 5.2.1, 5.2.9, 5.2.10; da 5.3.1 a 5.3.8; da 5.4.1 a 5.4.6; da 5.5.1 a 5.5.6; 5.2.5, 5.2.7, 5.2.8, 5.1.5	/	- Integrazione Disposizioni di Safety: • E-15-001-2020 • E-15-007-2020 • E-15-002-2021
2	26/02/2024	05/03/2024	Da 5.0 a 5.7		• Revisione intero documento
3	01/02/2026	01/02/2026	-		• Inserimento sezione approvazione

APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO

PER VERIFICA	
Safety and Compliance Monitoring Manager <i>Ivan Satriano</i>	Firma 

PER APPROVAZIONE	
Post Holder Area Movimento <i>Cristina Panniello</i>	Firma 

PREMESSA

La complessità del layout aeroportuale, le dimensioni degli aeromobili e le condizioni di visibilità - tutte variabili che potrebbero rendere insufficiente l'organizzazione strategica della circolazione in airside - impongono la necessità di un'azione concertata da parte delle organizzazioni competenti (l'ENAV per gli aeromobili e il Gestore Aeroportuale per mezzi e il personale). Quindi un'azione coordinata con possibili riflessi sulle prerogative e le responsabilità dell'una e dell'altra società.

Le seguenti linee guida contengono una serie di raccomandazioni e norme comportamentali applicabili nelle diverse condizioni di meteo avverse e rivolte a tutto il personale impegnato nelle operazioni airside. Il fine è di garantire, in conformità alle Disposizioni di Safety (DDS) contenute nel Manuale di Aeroporto (MDA), il rispetto delle normative nazionali ed internazionali in materia di sicurezza delle operazioni degli aeromobili [ai sensi del Regolamento (EU) n. 139/2014], durante condizioni meteo avverse per ogni specifico fenomeno atmosferico in corso.

5.1

5.2 CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITA'

5.1.1. Il CEA ADR (Centro Emergenze Aeroportuale di Aeroporti di Roma), in caso di previsione di "condizioni di bassa visibilità" (LVP), informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali. Quest'ultimi hanno l'obbligo, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione di LVP, di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne (Rif. IATA IGOM).



5.1.2. L'informazione sulle condizioni di bassa visibilità sul campo è diffusa dal CEA anche attraverso display informativi disponibili al varco.

5.1.3. Uso nelle piazzole dell'A-VDGS (Visual Docking Guidance System – Guide Ottiche) per agevolare la capillare diffusione degli avvisi agli operatori nel sedime. Le guide ottiche (A-VDGS) disponibili presso gli stand aeromobili dei quadranti 300/ 400/ 500/ 600/ 700/ 800/ 900 possono riportare messaggi informativi sulle condizioni meteo avverse.

5.1.4. 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.

5.1.5. In caso di predisposizione delle LVP tutti i veicoli e le maestranze coinvolti nei lavori di costruzione, manutenzione ed in altre attività non essenziali, dovranno sospendere la movimentazione dei propri mezzi che dovranno essere riportati entro i limiti di cantiere in zona di sicurezza, preventivamente assegnata, senza procurare ostacolo all'operatività aeroportuale. Laddove per i mezzi non siano previste aree di sosta apposite, si dovranno seguire le disposizioni impartite da ADR/ISE Sicurezza Operativa.

5.1.6. In condizione di visibilità 2/3, gli unici automezzi autorizzati ad operare nell'Area di Manovra, previa autorizzazione di ENAV – TWR, sono riconducibili alle seguenti società:

- Aeroporti di Roma: automezzi destinati alle ispezioni di pista, a prove friction, allo sgombero neve e sghiacciamento, all'attività di manutenzione e controllo degli impianti e infrastrutture, follow-me, controllo volatili (BCU).
- ENAV C.A. Fiumicino: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.

- TECHNO SKY: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.
- VVF: automezzi antincendio.

5.1.7. In condizione di visibilità 2/3, gli unici automezzi autorizzati ad operare in Apron, sono:

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

5.1.8. Durante il periodo di attivazione delle LVP sono applicate le seguenti disposizioni e limitazioni operative:

- Sospensione delle operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo.
- Le società di handling dovranno effettuare imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (Rif. MDA E-14 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.
- Riduzione della velocità dei veicoli al di sotto dei limiti consentiti in funzione dell'effettiva visibilità al fine di garantire le adeguate distanze di sicurezza nei confronti di altri veicoli o di aeromobili e di poter arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza..
- Limitata la circolazione ai soli veicoli necessari al regolare espletamento delle attività di rampa e dei servizi di sicurezza. Sono consentite le sole scorte a veicoli, mezzi e attrezzature di soccorso impegnati nella gestione di un'emergenza (attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale - PEA).
- Non impegnare l'attraversamento delle vie di rullaggio aeromobili qualora le condizioni di visibilità non consentano la sicura movimentazione.
- Assicurare l'accensione delle dotazioni luminose del veicolo (fari anabbaglianti o fendinebbia).

5.1.9. Il segnale di terra emesso dall'ILS (Instrument Landing System) - ovvero il sistema di guida elettronica all'atterraggio strumentale degli aeromobili, usato nella fase finale di avvicinamento verso la pista di un aeroporto - è soggetto ad un'interferenza inaccettabile qualora un velivolo, veicolo o una persona si

trovasse all'interno dell'area critica di pertinenza. Quindi per ogni area critica dove è ubicato l'ILS è prevista/o:

- Un sistema di protezione per ogni condizione meteorologica.
- La delimitazione dell'area con paletti frangibili, cordame e segnaletica verticale di "divieto di accesso".
- Il divieto di accesso di veicoli e persone quando sono in corso avvicinamenti, atterraggi o guided take-off.

5.3

CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE

5.2.1. Il CEA ADR (Centro Emergenze Aeroportuale di Aeroporti di Roma), in caso di previsione di "forte vento e/o raffiche", informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali. Quest'ultimi hanno l'obbligo, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione di vento forte al suolo, di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne (Rif. Blocco attività Handling IATA IGOM Ed.12 e 3.3.3 ICAO 10121).



5.2.2. L'informazione sulle condizioni di vento forte sul campo è diffusa dal CEA anche attraverso display informativi disponibili al varco.

5.2.3. Uso nelle piazzole dell'A-VDGS (Visual Docking Guidance System - Guide Ottiche) per agevolare la capillare diffusione degli avvisi agli operatori nel sedime. Le guide ottiche (A-VDGS) disponibili presso gli stand aeromobili dei quadranti 300/ 400/ 500/ 600/ 700/ 800/ 900 sono riportati messaggi informativi sulle condizioni meteo avverse in corso.

5.2.4. 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, come riportato di seguito.

5.2.5. Vettori, Prestatori e Ditte di manutenzione dei velivoli hanno l'obbligo di assicurare:

- L'ancoraggio di aeromobili, materiali e attrezzature, oltre la corretta frenatura di mezzi e veicoli di competenza.
- La rimozione tempestiva di potenziale FOD o contattare ADR-CEA segnalando il rinvenimento, per permetterne la rimozione.
- L'apposizione dei tacchi agli aeromobili e l'eventuale rimozione dei coni in adempimento a quanto previsto dal IGOM del Vettore.
- L'utilizzo di mezzi/attrezzature nei limiti prescritti dal costruttore/ da IGOM IATA relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento sia utilizzabile in sicurezza.
- Il Prestatore/Autoproduttore/Manutentore ha l'obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti e in generale tutti i mezzi/attrezzature di handling, secondo le specifiche del costruttore e quanto previsto da IGOM IATA e nei limiti ivi riportati (qualora contrastanti sia obbligatoria la scelta del valore più restrittivo), relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento sia utilizzabile in sicurezza.
- Per la limitazione di utilizzo dei pontili di imbarco e del sistema a pantografo per il cavo 400Hz, in caso di vento bisogna fare riferimento alle Istruzioni Tecniche per l'utilizzo dei Pontili di Imbarco allegate al Regolamento di Scalo.
- Nel caso di precipitazioni a carattere di rovescio con associato vento superiore ai 25 nodi, l'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (Rif. MDA E-14 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.

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

5.4 **SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE**

La condizione di “temporale sul campo” indica un evento temporalesco con scariche elettriche, che si trovino sull'aeroporto o in un raggio di 3 miglia nautiche (circa 5,5 chilometri) dal manufatto della Torre di Controllo.

ADR utilizza un sistema di monitoraggio denominato “MeteoCast” che è in grado di rilevare l'attività temporalesca e di fornire sia l'orario sia la localizzazione geografica dell'evento nel dettaglio.



- 5.3.1.** Il CEA ADR (Centro Emergenze Aeroportuale di Aeroporti di Roma), in caso di previsione di “scariche elettriche sul campo”, fornita dal sistema MeteoCast, informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali. Quest'ultimi hanno l'obbligo, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di

previsione di scariche elettriche sul campo, di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne (Rif. IATA IGOM).

5.3.2. L'informazione sulle condizioni di scariche elettriche sul campo è diffusa dal CEA anche attraverso l'accensione delle tabelle luminose poste presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside. Nei display informativi disponibili al varco si riportano messaggi per presenza fulmini.

5.3.3. Uso nelle piazzole dell'A-VDGS (Visual Docking Guidance System - Guide Ottiche) per agevolare la capillare diffusione degli avvisi agli operatori nel sedime. Le guide ottiche (A-VDGS) disponibili presso gli stand aeromobili dei quadranti 300/ 400/ 500/ 600/ 700/ 800/ 900 sono riportati messaggi informativi sulle condizioni meteo avverse in corso.

5.3.4. Operatori Aeroportuali, mezzi e passeggeri sono esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche sul sedime aeroportuale.

5.3.5. 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, come riportato di seguito.

5.3.6 Il CEA ADR in caso di scariche elettriche sul campo:

- richiede tempestivamente la sospensione delle operazioni di rifornimento carburante aeromobili all'Handler Rifornitore e all'Handler di Assistenza che sono dedicati ai voli interessati, tramite i rispettivi Centri di Coordinamento;
- non autorizza nuove attività di rifornimento.

5.3.7. 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.

5.3.8. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi 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.

5.3.9. Gli operatori dovranno 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

5.3.10. Qualora, a causa di malfunzionamenti o interruzione della disponibilità dei dati, non fosse possibile accedere al sistema MeteoCast, 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.

- 5.3.11. 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.
- 5.3.12. 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.

5.5**PIOGGE INTENSE**

5.4.1. Il CEA ADR (Centro Emergenze Aeroportuale di Aeroporti di Roma), in caso di previsione di “piogge intense”, informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali. Quest’ultimi hanno l’obbligo, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione di piogge intense, di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne (Rif. Blocco attività Handling IATA IGOM Ed.12 e 3.3.3 ICAO 10121).



5.4.2. L’informazione sulle condizioni di piogge intense sul campo è diffusa dal CEA anche attraverso display informativi disponibili al varco.

5.4.3. Uso nelle piazzole dell’A-VDGS (Visual Docking Guidance System - Guide Ottiche) per agevolare la capillare diffusione degli avvisi agli operatori nel sedime. Le guide ottiche (A-VDGS) disponibili presso gli stand aeromobili dei quadranti 300/ 400/ 500/ 600/ 700/ 800/ 900 possono riportare messaggi informativi sulle condizioni meteo avverse.

5.4.4. 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

5.4.5. In caso di piogge intense si applicano le seguenti misure cautelative:

- 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 (Rif. MDA E-14 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.
- Ogni 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 mezzo che lo precede, e che gli consente di arrestare lo stesso in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

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

5.6 NEVE, GHIACCIO E GRANDINE

5.5.1. Il CEA ADR (Centro Emergenze Aeroportuale di Aeroporti di Roma), in caso di previsione di “neve, ghiaccio o grandine”, informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali. Quest’ultimi hanno l’obbligo, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione grandine, neve e/o ghiaccio, di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne (Rif. Blocco attività Handling IATA IGOM Ed.12 e 3.3.3 ICAO 10121).



5.5.2. L’informazione sulle condizioni di neve, ghiaccio e grandine sul campo è diffusa dal CEA anche attraverso l’accensione delle tabelle luminose poste presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside. Nei display informativi disponibili si riportano messaggi per presenza fulmini, condizioni bassa visibilità, vento forte/raffiche, piogge intense, neve/ghiaccio/grandine.

5.5.3. Uso nelle piazzole dell’A-VDGS (Visual Docking Guidance System - Guide Ottiche) per agevolare la capillare diffusione degli avvisi agli operatori nel sedime. Le guide ottiche (A-VDGS) disponibili presso gli stand aeromobili dei quadranti 300/ 400/ 500/ 600/ 700/ 800/ 900 possono riportare messaggi informativi sulle condizioni meteo avverse.

5.5.4. 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.

5.5.5. L’Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (Rif. MDA E-14 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.

5.5.6. Utilizzo dei mezzi in caso di neve, ghiaccio e grandine:

- Il conducente dovrà ridurre la velocità del veicolo al di sotto dei limiti consentiti e in funzione delle condizioni di aderenza. Il fine è di permettere l’arresto del mezzo garantendo sia le adeguate distanze di sicurezza nei

confronti degli altri veicoli o degli aeromobili sia il rispetto della segnaletica (stop/dare la precedenza).

- Il Prestatore/Autoproduttore dovrà garantire, in caso di accumulo di neve e/o ghiaccio al suolo, la disponibilità di mezzi con le dotazioni utili per la tenuta in servizio dei propri veicoli e la disponibilità di pushback con una potenza tale da permettere la spinta sicura degli aeromobili con suolo contaminato.

5.7

ACRONIMI

A-VDGS - Visual Docking Guidance System (Guide Ottiche)

ADR ISE – Sicurezza Operativa Aeroporti di Roma

BCU – Controllo voli

CEA ADR - (Centro Emergenze Aeroportuale - Aeroporti di Roma)

ENAV – Ente Nazionale Aviazione Civile

IATA - International Air Transport Association

ICAO - International Civil Aviation Organization

IGOM – IATA Ground Operations Manual

ILS – Instrument Landing System

LVP - Low Visibility Procedures (Procedure in bassa visibilità)

MDA – Manuale di Aeroporto

TWR – Torre di Controllo

VVF – Vigili del Fuoco