Tipo di documento: Procedura Operativa

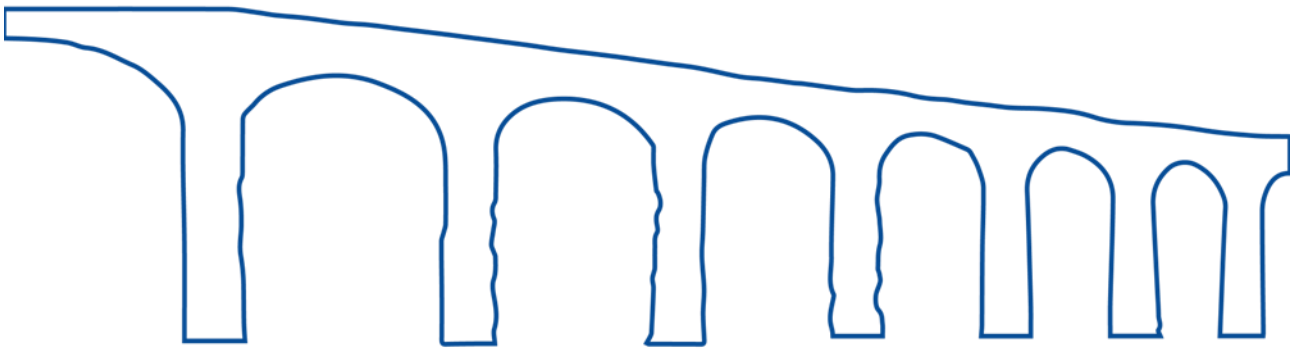
Codice documento: MdAE_MOV 18

Titolo del documento: Rifornimento carburante aeromobili

Aeroporto G.B. Pastine

Roma Ciampino

Area di Movimento



INDICE

1. FINALITÀ E CAMPO DI APPLICAZIONE 3
2. ENTI COINVOLTI 3
2.1 ACCORDI / ATTIVITÀ APPALTATE (CONTRACTED ACTIVITIES) 3
3. DEFINIZONE ED ACRONIMI 4
4. RIFERIMENTI NORMATIVI 5
4.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO 5
4.2 RIFERIMENTI INTERNI (CONTROLLED DOCUMENTS) 5
5. GESTIONE DEL DOCUMENTO 6
5.1 RESPONSABILITÀ, AGGIORNAMENTI E APPROVAZIONE 6
5.2 DISTRIBUZIONE 7
5.3 ARCHIVIAZIONE 7
5.3.1 Procedura 7
5.3.2 Evidenze oggettive 7
6. RESPONSABILITÀ E COMPETENZE 8
6.1 SAFETY NET 8
6.2 FORMAZIONE DEL PERSONALE ADR OPERANTE IN APRON 9
6.3 NORME GENERALI 9
7. PROCEDURA DI RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI 11
7.1 RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA PASSEGGERI A BORDO 11
7.1.1 Misure di prevenzione e divieti 11
7.1.2 Responsabilità e azioni 12
7.2 RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO 13
7.2.1 Restrizioni all'applicazione 13
7.2.2 Piazzole idonee 13
7.2.3 Attivazioni prima delle operazioni 14
7.2.4 Responsabilità e azioni 14
7.2.5 Restrizioni Operative presso Apron 400 15
8. TEMPORALE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE 17
8.1 GENERALITÀ 17
8.2 LETTURA DATI 17
8.3 TRASMISSIONE DELL'INFORMAZIONE METEOROLOGICA 18
8.4 INDISPONIBILITÀ DEI DATI 18
8.5 FLOW CHART – EVENTO TEMPORALESCO 20
9. GESTIONE INCONVENIENTI ED EMERGENZE 21
9.1 SVERSAMENTO DI CARBURANTE 21
9.1.1 Piccolo sversamento 21
9.1.2 Grande sversamento o sversamento con passeggeri o aeromobile in movimento 22
9.2 VAPORI CARBURANTE IN FUSOLIERA 22
9.3 PRINCIPIO DI INCENDIO DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO 22
9.4 RIDUZIONE DEL POTENZIALE DI SOCCORSO: 23
9.5 RIPORTO DI UN EVENTO PERICOLOSO O DI UN AVVENUTO INCIDENTE 23
10. GESTIONE DEL CARBURANTE EROGATO 24
11. ALLEGATI 25
ALLEGATO 1 - TABELLA PIAZZOLE IDONEE AL RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO E/O IN IMBARCO E SBARCO 25

RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI

1. FINALITÀ E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura definisce le modalità da adottare durante le fasi di rifornimento carburante (refuelling / defuelling) con o senza passeggeri a bordo o durante l'imbarco o sbarco degli stessi, definendo le responsabilità, le azioni e le attività di ogni singolo soggetto coinvolto nelle operazioni sopraccitate. Sono inoltre determinati i compiti assegnati ai singoli enti ed il flusso informativo fra gli stessi.

La procedura definita dal presente documento disciplina le prescrizioni tecniche e le precauzioni da osservarsi durante le operazioni di rifornimento di carburante agli aeromobili senza o con passeggeri a bordo oppure in fase d'imbarco e sbarco degli stessi avendo cura di stabilire le responsabilità, gli ambiti di attività e le azioni dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di refuelling/defuelling.

Ferme restando le restrizioni imposte dal DM 30 Giugno 2011, la presente procedura si applica a:

- tutti i processi di refuelling/defuelling eseguiti nelle piazzole ritenute idonee per tali operazioni sullo scalo di Ciampino G.B. Pastine.
- ai vettori, agli Handler Rifornitori e agli Handler di Assistenza che abbiano presentato al Gestore Aeroportuale una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative secondo quanto disposto dal DM 30 Giugno 2011 (G.U. giugno 2011 n 169).

Questa procedura contiene anche la parte relativa alle Gestione delle Emergenze che si attivano durante le operazioni di rifornimento a causa del verificarsi dei seguenti eventi: vapori all'interno della fusoliera, sversamento carburante e di principio incendio e/o incendio.

2. ENTI COINVOLTI

- ADR CMO - Aviation Ciampino
  - SOC - Sicurezza Operativa
  - SOC - Controllo Voli
  - SEC - Capo Scalo di Servizio
- ENAC
  - Direzione Aeroportuale
- ENAV
- Gli Operatori in Apron per servizi sottobordo in ambito aeroportuale:
  - Handler di Rifornimento
  - Handler di assistenza a terra
  - ADR Assistance
- Compagnie di Navigazione Aerea
- Vigili del Fuoco (VVF)

2.1 Accordi / Attività appaltate (Contracted activities)

L'attività di gestione e manutenzione dell'intero sistema di stoccaggio del carburante avio, costituito da serbatoi situati al di fuori dell'Airside in zona militare, è eseguita dalle Società Petrolifere.

3. DEFINIZONE ED ACRONIMI

ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

ADR Gestore Aeroportuale scalo Ciampino

C.N.VV.F. Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

VV.F. Distaccamento locale Vigili del Fuoco

O.A. Operatore Aereo (compagnia aerea)

C.V. Controllo Voli AdR

GIALLO Personale della Sicurezza Operativa AdR

CSC Capo Scalo di Servizio Ciampino AdR

R.R. Responsabile di rifornimento (Comandante o altro personale dell'O.A.)

ENAV Torre di controllo Ciampino

H.R. / O.H.R. Handler rifornitore – operatore dell'handler rifornitore

O.H. Operatore Handler assistenza a terra

Z.d.R Zona di rifornimento: area circolare avente un raggio di 6 metri dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento

ASA Aircraft Safety Area: area di sicurezza degli aeromobili

C.O. Centro Operativo AdR (Controllo Voli e Capo Scalo)

Temporale sul campo Indica un evento temporalesco che si trovi entro 3 miglia dal sedime aeroportuale

Piccolo sversamento Fuoriuscita di carburante di entità tale da non richiedere l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale ma del Manuale Verde.

Grande sversamento Fuoriuscita di carburante che, per dimensione e posizione dell'aeromobile, costituisce un pericolo per la sicurezza e richiede l'evacuazione dell'aeromobile stesso e l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale - Livello Emergenza.

Sistema Everbridge: sistema informatico di comunicazione di massa che consente di trasmettere un messaggio in tempo reale a numerosi contatti. Il sistema è progettato per integrare la comunicazione con il supporto di tecnologie diverse (sms ed e-mail).

4. RIFERIMENTI NORMATIVI

4.1 Normativa di riferimento

- Lettera ENAC Protocollo 137303/CIA del 25/10/2011.
- Lettera ENAC Protocollo 168076/IOP del 30/12/2011.
- Lettera ENAC Protocollo 0020747/CIA del 16/02/2012.
  D.M. 30 giugno 2011: Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili.
- Regolamento (UE) N. 139/2014 della commissione del 12 febbraio 2014.
  - Annex to ED Decision 2017/017/R 'Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes — Amendment 2'

TIPO	*CODICE*	*TITOLO*	*lettere*	*numeri*	*MOV18*	*Remarks*
IR	ADR.OR.C.040	Prevention of fire	a)		MdAE_MOV18_capitolo_6.3	
			b)		MdAE_MOV18_capitolo_6.3	
				1)	MdAE_MOV18_capitolo_6.3	
				2)	MdAE_MOV18_capitolo_6.3	
AMC1	ADR.OR.C.040	Prevention of fire			MdAE_MOV18_capitolo_6.3	
IR	ADR.OR.D.010	Contracted activities	a)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
			b)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
AMC1	ADR.OR.D.010	Contracted activities	a)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
			b)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
			c)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
			d)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1	
IR	ADR.OR.E.005			5)	MdAE_MOV18	
AMC3	ADR.OR.E.005	Aerodrome manual		15.2	MdAE_MOV18	
				20	MdAE_MOV18_capitolo_1.2 MdAE_MOV18_capitolo_6.1	
				22.1	MdAE_MOV18_capitolo_1.2 MdAE_MOV18_capitolo_6.1	
				22.2	MdAE_MOV18_capitolo_1.2	
IR	ADR.OPS.B.001	provisions services			MdAE_MOV18_capitolo_6.1	
IR	ADR.OPS.B.055	Fuel quality			MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	
AMC1	ADR.OPS.B.055	Fuel quality			MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	
			a)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	
			b)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	
			c)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	
			d)		MdAE_MOV18_capitolo_2.1 MdAE_MOV18_capitolo_9	

4.2 Riferimenti interni (Controlled documents)

- Analisi di sicurezza AdR SMS
- Piano Emergenza Aeroportuale Ciampino (PEA)
- Manuale Verde
- Accordo ENAV-ADR Allegato 4
- Istruzione Operativa: Mass Notification – sistema Everbridge
- Istruzione Operativa: Gestione e conduzione dell'ambulift

5. GESTIONE DEL DOCUMENTO

5.1 Responsabilità, aggiornamenti e approvazione

Il Post Holder Area di Movimento è responsabile della approvazione del presente documento in ottemperanza ai requisiti di cui al paragrafo Riferimenti Normativi.

Il Post Holder Area di Movimento assicura, altresì, il controllo circa la sua attuazione, la valutazione della sua efficacia e il suo aggiornamento a seguito di variazione della normativa vigente, nonché qualsiasi altra variazione contingente che ne comporti il necessario adeguamento.

RESPONSABILITÀ	RUOLO	NOME/COGNOME	FIRMA
PER APPROVAZIONE	POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO	PAOLO GIANNOBILE	
RESPONSABILITÀ REDAZIONE ED EMISSIONE ([1])	RESPONSABILE SOC	FABIO RIZZO	

Tabella 1 Responsabilità di processo

Rev.	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	30/06/2017	Revisione totale del documento	/	Revisione totale della procedura secondo il Regolamento (UE) 139/14
1	24/04/2018	6.5.2 6.5.5 10	14 16 24	Piazzole idonee al rifornimento con pax a bordo. Rifornimento carburante con pax a bordo presso l'Apron 400. Allegato 1 - inserimento stand 404,405,406 ed allineamento capacita stand con MOV-09.
2	21/02/2020	3 4.2 5.2 8.3 9 7.2.1	4 5 7 18 21-22-23 14	Sistema Everbridge. Riferimenti interni. Distribuzione documento. Modifica gestione eventi temporaleschi. Allineamento contenuti con procedure di emergenza. Rifornimento carburante con imbarco/sbarco PRM in corso.
3	05/03/2020	7.2.3 8 11	14 16-19 25	Aggiornamento informativa ADR a VVF inerente all'assegnazione piazzola. Nominativo sistema rilevazione scariche elettriche. Eliminazione Allegato 2.

Tabella 2 Revisioni

Tutte le modifiche e le parti inserite *ex novo,* sono evidenziate con una barra laterale come quella che accompagna questa parte di testo.

Tutte le modifiche temporanee sono evidenziate con una doppia barra laterale rossa come quella che accompagna questa parte di testo.

[1] Nota: Laddove non coincida il responsabile della approvazione

5.2 Distribuzione

Il presente documento viene distribuito secondo quanto definito nella Parte A del Manuale di aeroporto – Appendice 3.

È fatto obbligo ad ogni responsabile della lista di distribuzione divulgare il documento all'interno della propria struttura organizzativa informando e formando il personale alle proprie dipendenza circa i contenuti e gli obblighi attuativi.

La procedura viene pubblicata sulla pagina intranet aziendale all'indirizzo:

http://leonardo/Staff/Safety/Pagine/Manuale-di-aeroporto%20Ciampino.aspx

5.3 Archiviazione

5.3.1 Procedura

La copia cartacea del documento firmato è archiviata presso il Record Keeper del Post Holder area di Movimento.

La copia elettronica in PDF dell'ultima revisione è archiviata presso la cartella di rete ADR.

La copia elettronica in Word dell'ultima revisione è archiviata presso la cartella di rete ADR.

5.3.2 Evidenze oggettive

A convalida dell'applicazione della presente procedura, il Record Keeper del Post Holder Area di Movimento verifica che tutta la documentazione sia archiviata nei luoghi e con le modalità riportate in tabella:

Documento	Archivio Cartaceo	Archivio Elettronico
Dichiarazione di conformità del carburante	nil	Cartella di rete ADR

Tabella 3 evidenze oggettive

In assenza di altre indicazioni, il periodo minimo di tenuta della documentazione riportata in tabella è stabilito in anni 5 a partire dalla data di creazione o dall'ultima revisione.

6. RESPONSABILITÀ E COMPETENZE

6.1 Safety net

Il livello di complessità delle operazioni di rifornimento, determinato anche dalla contemporanea presenza di più soggetti coinvolti, richiede una più dettagliata spiegazione delle attività/compiti per realizzare le migliori condizioni di sicurezza. A tale fine è costituita una rete di sicurezza "SAFETY NET" che mediante l'attribuzione di compiti e responsabilità, in conformità a quanto previsto dalle norme vigenti, consente di raggiungere alti livelli di sicurezza coniugati alle esigenze operative dello scalo.

I soggetti che contribuiscono a realizzare tale procedura sono:

Operatore Aereo	Individuano il Responsabile del Rifornimento per svolgere le attività di coordinamento e sorveglianza che garantisca l'osservanza delle procedure di rifornimento e il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile.
Prestatori di Servizio di assistenza a terra	– Handler di Rifornimento – Handler di assistenza a terra – ADR Assistance – Altri Operatori Tutti in possesso delle previste certificazioni, devono garantire la puntuale osservanza di tutte norme di sicurezza e di formazione e addestramento continuo. In particolare, per le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, l'Handler rifornitore garantisce la presenza sotto bordo di personale in possesso della certificazione rilasciata dal CNVVF come previsto dal D.M. mentre il personale degli Handler di assistenza riceve una formazione in accordo col programma ritenuto accettabile da ENAC e dal CNVVF
Vigili del Fuoco (VVF)	Costituiscono elemento fondamentale in relazione alle proprie funzioni istituzionali esplicitate con l'emanazione dei programmi di addestramento e con la certificazione dell'addestramento dei Prestatori di servizi di assistenza carburante, oltre l'attività ispettiva sul rispetto della propria disciplina tecnica inerente le operazioni di rifornimento agli aeromobili.
Gestore Aeroportuale	ADR S.p.A. titolare della concessione per la gestione aeroportuale, garantisce l'individuazione e la fruibilità delle piazzole per le operazioni di rifornimento, inoltre, assicura che nella piazzola ove si svolge il rifornimento o nelle immediate vicinanze della stessa siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza ed aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dal Dipartimento dei VVF del Ministero dell'Interno. Riceve trimestralmente la documentazione attestante la qualità del carburante presente in deposito o erogato nei tre mesi immediatamente precedenti nonché il programma mensile dei pompaggi in deposito.

Società Petrolifere	Hanno in affidamento la gestione e manutenzione dell'intero sistema di stoccaggio e distribuzione del carburante avio costituito da serbatoi situati al di fuori dell'Airside in zona militare. Sono tenute ad inviare ad AdR, su base trimestrale, una dichiarazione di rispondenza del carburante presente in deposito o erogato nei tre mesi immediatamente precedenti.
ENAC	Certifica, secondo la regolamentazione vigente, tutte le organizzazioni che operano sul piazzale (Gestore aeroportuale, Operatore Aereo e Prestatori di servizi di assistenza a terra) che sviluppano specifiche procedure operative e provvedono alla qualificazione e all'addestramento del proprio personale.

6.2 Formazione del personale ADR operante in Apron

Il personale AdR eventualmente presente sottobordo, durante le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco / sbarco, è rappresentato dal personale della Sicurezza Operativa che viene formato con corso "rischio elevato" integrato in coerenza con le linee guida comunicate da ENAC con lettera prot 0168076/IOP del 30/12/2011.

6.3 Norme Generali

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dall'Handler rifornitore sotto la diretta responsabilità dell'Operatore Aereo, che garantisce la supervisione di tali operazioni mediante la designazione di una persona qualificata "Responsabile del Rifornimento (R.R)". L'Operatore Aereo deve essere in possesso di proprie procedure relative alle operazioni di rifornimento elaborate secondo il Regolamento CE 1008/2008 e EU-OPS 1.305.

Il Responsabile del Rifornimento ha il compito di coordinare e sorvegliare che durante la fase di rifornimento carburante la presente procedura venga rispettata da ogni singolo soggetto coinvolto nelle operazioni.

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli Handler rifornitori che devono essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure operative normali e di emergenza; inoltre, devono assicurare la presenza di personale certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco (secondo quanto previsto dal D.M. 30/06/2011) e definito "Operatore di rifornimento." L'adeguatezza del personale impegnato nelle operazioni di rifornimento deve essere attestata da apposita dichiarazione del Responsabile dell'Handler; tale dichiarazione deve essere disponibile durante le operazioni di rifornimento.

Le disposizioni in materia di formazione del personale contenute nella presente procedura e nel D.M 30-06-2011, non sono sostitutive degli obblighi di formazione, ex D.M. 10/03/1998, del personale da parte del datore di lavoro in esito alla valutazione dei rischi richiesta dal D. Lgs. 81/08.

A.d.R nella sua funzione di gestore aeroportuale, assicura la presenza di presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca di capacità estinguente non inferiore a «A- B1- C», e 50 litri di schiuma di

capacità estinguente non inferiore a «A-B4». In particolare AdR ha provvisto ogni piazzola di n° 2 estintori:

- n° 1 polvere di 100 kg – Capacità estinguente «A- B1- C»
- n°1 schiuma di 50 kg – Capacità estinguente «A-B4».

In caso di Emergenza, tutto il personale appositamente qualificato presente sottobordo, nelle more dell'intervento dei VVF e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, utilizzando i mezzi di estinzione disponibili.

Ciascun operatore facente parte della Safety Net durante le operazioni di rifornimento carburante deve rispettare le seguenti condizioni:

- Divieto di utilizzo di attrezzature elettroniche, se non siano certificate ATEX e autorizzate;
- Divieto di utilizzo di sostanze infiammabili (escluso carburante per rifornimento);
- Divieto di utilizzo di utensili e di altre apparecchiature funzionanti elettricamente in grado di produrre fiamme o scintille;
- Divieto di utilizzo di apparecchiature fotografiche con flash a filamenti o elettronici;
- Divieto di utilizzo di mezzi privi di idonei sistemi di protezione e schermaggio dello scarico;
- Assenza di rifiuti, e/o scarti combustibili;
- Assenza di fiamme libere, sigarette, scintille provocate da urto di parti metalliche.

7. PROCEDURA DI RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI

7.1 Rifornimento carburante senza passeggeri a bordo

7.1.1 Misure di prevenzione e divieti

Fermo restando i vincoli fisici delle piazzole di sosta idonee al rifornimento carburante, di seguito si riportano le limitazioni operative, che comportano l'impossibilità di eseguire il rifornimento degli aeromobili.

- Il rifornimento non può essere eseguito in assenza del Responsabile del Rifornimento.
- Il rifornimento non può essere eseguito se i dispositivi antincendio previsti non sono utilizzabili per avaria o per indisponibilità.
- Il rifornimento non può essere eseguito in presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso
- Le operazioni di rifornimento devono essere eseguite nel piazzale all'interno delle aree ERA/ASA appositamente individuate ed attrezzate con presidi antincendio.
- Durante le operazioni di rifornimento deve prevedersi intorno all'aeromobile una zona di sicurezza costituita da un'area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento.
- Nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, deve trovarsi all'interno della zona di sicurezza.
- Il mezzo per il rifornimento deve essere presidiato da personale necessario ad assicurare il rapido allontanamento.
- Devono essere sempre disponibili adeguate vie di fuga per l'allontanamento del mezzo di rifornimento.
- Devono essere predisposte le misure necessarie ad escludere la possibilità di inneschi involontari da parte di impianti ed apparecchiature presenti nell'area , nonché quanto previsto in materia di messa a terra (messa a massa) dell'aeromobile e del mezzo di rifornimento.
- Durante il rifornimento, i motori dell'aeromobile (APU escluso) devono essere spenti.
- Durante il rifornimento dell'aeromobile, i mezzi di assistenza e le attrezzature devono essere posizionate in modo tale da:
  - Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso ed antincendio;
  - Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile;
  - Consentire il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento;
- I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala, salvo quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo strettamente necessario alle operazioni.
- La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala.
- Le attrezzature utilizzate per la manutenzione non devono sostare a meno di 3 metri dagli sfiati dell'impianto combustibile dell'aeromobile.
- Tutti i mezzi rifornitori operanti nella zona di sicurezza devono essere muniti di estintori in perfetta efficienza.
- Divieto, di qualsiasi rifornimento di carburante, o interruzione di quelli in corso, in caso di attivazione degli stati di pericolo dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei VV/F, per

attivazione del piano di Emergenza Aeroportuale, ovvero attivazione dello stato di EMERGENZA ed attivazione dello stato di INCIDENTE

7.1.2 Responsabilità e azioni

L'Operatore Aereo deve individuare una figura come Responsabile del Rifornimento (i cui compiti devono essere definiti all'interno procedura del manuale operativo dell'Operatore stesso).

Qualora l'Operatore Aereo abbia richiesto l'esecuzione di alcune attività (es. contatto visivo, verifica estintori, etc.) ad una società terza (es. Handler), le stesse dovranno essere regolate da un contratto/accordo che chiarisca compiti e responsabilità relative all'attività assegnata, fermo restando la responsabilità di supervisione in capo al Responsabile del Rifornimento.

In caso di rifornimento senza passeggeri a bordo, l'Operatore Aereo e l'Handler Rifornitore possono regolamentare con un contratto/accordo che le funzioni di supervisione del rifornimento siano svolte da personale qualificato dell'Handler Rifornitore.

Il **Responsabile del Rifornimento** al fine di garantire un'adeguata prevenzione incendi, deve assicurare che il rifornimento non sia eseguito, o se già iniziato, immediatamente interrotto in presenza di:

- Condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile.
- Vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di qualsiasi altro pericolo.

Il R.R. prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve accertarsi che siano stati predisposti i seguenti dispositivi d'evacuazione e primo intervento e verificare che:

- i presidi antincendio previsti dal D.M. 30.06.2011 (integri e accessibili) siano presenti nelle vicinanze della piazzola;
- ci siano i tacchi fermo aeromobili alloggiati sul carrello posteriore o secondo le indicazioni dell'Operatore Aereo;
- non ci sia surriscaldamento dei freni ;
- i motori dell'aeromobile (APU escluso) siano spenti per autorizzare il rifornimento;
- il trasponder, il trasmettitore HF e il radar di bordo siano spenti;
- l'area di sicurezza sia libera e che non ci siano attrezzature meno di 3 m dagli sfiati carburante aeromobile;
- la via di fuga del mezzo di rifornimento non sia ostruita da mezzi rampa;
- l'accesso, di eventuali mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, si trovi all'interno della zona di sicurezza.

L' **Handler rifornitore** prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare (i seguenti compiti devono essere presenti all'interno della procedura dell'Handler rifornitore) che:

- il mezzo di rifornimento sia dotato dei presidi antincendio in condizioni di efficienza aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dell'ADR 2009;
- il mezzo non sia ostacolato in caso di allontanamento rapido da ulteriori mezzi di rampa;
- la piazzola sia dotata degli estintori a polvere chimica secca ed a schiuma;

- le misure necessarie ad escludere la possibilità di inneschi involontari da parte di impianti ed apparecchiature presenti nell'area siano predisposte, nonché quanto previsto in materia di messa a terra (messa a massa) dell'aeromobile e del mezzo di rifornimento.

L'**Handler di assistenza a terra** deve individuare una figura denominata O.H (Ramp Agent o suo sostituto) che, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare che il personale operante sottobordo non utilizzi accendini, telefoni cellulari o similari, o apparecchiature elettroniche.

7.2 Rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco

7.2.1 Restrizioni all'applicazione

Per le operazioni di rifornimento di un aeromobile con i passeggeri che si stanno imbarcando, o sono a bordo o stanno sbarcando rimangono valide le misure di prevenzione e divieti di cui al paragrafo 7.1.1 e le ulteriori restrizioni imposte dal DM (tali aspetti dovranno essere contenuti all'interno delle procedure proprie degli operatori connessi con l'attività di rifornimento).

In particolare sono di seguito elencate le ulteriori condizioni che determinano l'impossibilita di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco.

- Divieto di rifornimento carburante su piazzole non idonee.
- Divieto di rifornimento carburante contemporaneo su due piazzole contigue.
- Divieto di rifornimento con condizioni di bassa visibilità.
- Divieto di rifornimento per la mancanza del Responsabile del Rifornimento.
- Divieto di rifornimento per la mancanza di personale dell'Handler di assistenza a terra per la gestione del flusso passeggeri.
- Divieto di rifornimento o, se già iniziato, deve essere immediatamente sospeso, in presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso.
- Divieto di rifornimento per la presenza di ostacoli sul percorso pedonale.
- Divieto di rifornimento in assenza o avaria degli estintori in piazzola.
- Divieto di rifornimento degli aeromobili fino a 20 posti.
- Divieto di rifornimento durante particolari operazioni di handling: carico/scarico di dangerous goods, merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta l'evacuazione del personale e dei passeggeri dalla piazzola in caso di necessità.

L'imbarco/sbarco di passeggeri con ridotta mobilità, tramite mezzo "Ambulift", sullo stesso lato dell'aeromobile ove avvengono le operazioni di rifornimento, è consentito purché siano prese le precauzioni di seguito riportate:

- sia prevista dall'Operatore Aereo la procedura di evacuazione dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'aeromobile in caso di emergenza;
- sia prevista da ADR Assistance la procedura di trasporto e riprotezione in zona sicura dei passeggeri e del personale a bordo dell'ambulift, al momento dell'emergenza.

7.2.2 Piazzole idonee

Le piazzole ritenute idonee per garantire il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco sono le seguenti:

- Quadrante 100: stand 106, 107, 111, 112, 113, 114 , 115

- Quadrante 200: stand 201 e 202
- Quadrante 400: stand 403, 404, 405, 406

All'interno di tali piazzole potrà essere effettuato un numero massimo di rifornimenti contemporanei pari a 6 e in nessun caso simultaneamente su due piazzole contigue.

7.2.3 Attivazioni prima delle operazioni

Sulla base degli orari stimati di arrivo degli aeromobili il Controllo Voli elabora una programmazione di assegnazione delle piazzole ai voli di linea in considerazione del fatto che il traffico che opera abitualmente su base stagionale richiede in linea di massima il rifornimento di carburante con passeggeri a bordo per garantire il rispetto dei tempi brevi di turn-around previsti.

A tal proposito, Aeroporti di Roma rende disponibile ai VVF un sistema informatico atto a visualizzare in tempo reale le piazzole assegnate a ciascun aeromobile e gli orari previsti di blocco e sblocco.

Il Gestore Aeroportuale inoltre:

1. Verifica le richieste di rifornimento (anche in termini di individuazione del Responsabile del Rifornimento);
2. Valuta la disponibilità di piazzola idonea al rifornimento;
3. Verifica il rispetto del numero massimo di rifornimenti contemporanei sul campo;
4. Attraverso la Sicurezza Operativa informa di eventuali limitazioni.

Il Controllo Voli, rilevato il non rispetto della presente procedura, si attiva per sospendere il rifornimento carburante ed informa il Caposcalo per successiva segnalazione ad ENAC Direzione Aeroportuale.

In caso di attivazione dello stato di emergenza/incidente e/o riduzione capacità di soccorso antincendio, il Controllo Voli si attiverà contattando l'Handler rifornitore e l'Handler di assistenza a terra per la sospensione dei rifornimenti in corso ed informando il Capo Scalo.

In caso di temporali con scariche elettriche entro 3 nm dal sedime aeroportuale, il Controllo Voli si attiverà per comunicare la sospensione di tutte le attività di rifornimento nelle modalità descritte nel capitolo 8.

7.2.4 Responsabilità e azioni

A seguire si riportano le responsabilità e le azioni integrative a quanto definito al paragrafo 7.1.2 che, in caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, devo essere attuate dagli operatori della Safety Net.

Il **Responsabile del Rifornimento** prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, oltre a garantire quanto indicato nel paragrafo 7.1.2 della presente procedura, deve verificare che:

- le porte usate normalmente per l'imbarco e sbarco dei passeggeri siano aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse ma non bloccate;
- le scale siano approntate presso le porte;
- le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da scale mobili, siano approntate per l'uso;
- i passeggeri abbiano ricevuto comunicazione del rifornimento in atto e del divieto di fumo, di utilizzo di accendini, di telefoni cellulari o similari, o di apparecchiature elettroniche;

- non ci sia nessuno ostacolo che possa ostruire l'evacuazione dei passeggeri davanti le scale e sul percorso pedonale;
- venga attivata la comunicazione a due vie tra il Responsabile del Rifornimento ed un membro di condotta dell'aeromobile presente a bordo.

La comunicazione a due vie deve essere garantita dall'operatore aereo e viene stabilita grazie al sistema di intercomunicazione del velivolo od altro mezzo adeguato. Qualora lo consenta la tipologia di aeromobile interessato, potrà essere utilizzato, come mezzo alternativo di rispondenza, anche il contatto visivo continuo tra il responsabile del rifornimento e l'agente di rampa e/o il personale dell'handler rifornitore (nota ENAC prot 20747/ CIA del 16/02/2012).

Premesso che la responsabilità del rifornimento carburante non è delegabile a soggetto diverso del Responsabile del Rifornimento, talune attività di supervisione a terra delle operazioni di rifornimento possono essere affidate dall'Operatore Aereo al personale dell' Handler di assistenza a terra per suo conto, purché sia previsto dagli accordi contrattuali in essere tra le parti.

L'**Handler rifornitore** prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare quanto indicato nel paragrafo 7.1.2 della presente procedura.

L'**Handler di assistenza a terra**, deve individuare una figura denominata O.H (Ramp Agent o suo sostituto) che, oltre a garantire quanto indicato nel paragrafo 7.1.2 della presente procedura, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare che:

- il percorso dei passeggeri non sia ostruito da mezzi o attrezzature,
- i delimitatori (tensor) siano stati posizionati correttamente(6 metri dallo sfiato dei serbatoi sotto l'ala) per garantire che i passeggeri non interferiscano con le operazioni di rifornimento o con le altre operazioni di assistenza a terra, seguendo il percorso pedonale (solo in caso di imbarco/sbarco a piedi);
- le scale siano state posizionate correttamente (in caso di passeggeri a bordo);
- ci sia personale sufficiente a garantire il flusso dei passeggeri in modo ordinato, all'interno del percorso pedonale, dall'aeromobile fino al Terminal arrivi (solo in caso di imbarco/sbarco a piedi);
- i passeggeri abbiano ricevuto l'annuncio di divieto di fumo e di utilizzo di accendini, di telefoni cellulari o similari, o di apparecchiature elettroniche (annunci a bordo ed al gate d'imbarco - terminal).

7.2.5 Restrizioni Operative presso Apron 400

In caso di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso l'Apron 400 dovranno essere applicate le restrizioni operative riportate a seguire ad integrazione di quanto disciplinato al capitolo 7.2:

- durante il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo stand 404, le attività di imbarco o sbarco dei passeggeri presso la piazzola 405 potranno avvenire previa delimitazione della zona di sicurezza del mezzo rifornitore (allo stand 404);
- durante il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo stand 405, le attività di imbarco o sbarco dei passeggeri presso la piazzola 406 potranno avvenire previa delimitazione della zona di sicurezza del mezzo rifornitore (allo stand 405);

- durante il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo stand 406, le attività di imbarco o sbarco dei passeggeri presso la piazzola 407 potranno avvenire esclusivamente attraverso il portellone anteriore dell'aeromobile;

8. TEMPORALE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE

8.1 Generalità

La condizione di "temporale su campo" indica un evento temporalesco con scariche elettriche, che si trovi all'interno delle 3 miglia dal sedime aeroportuale. In tale situazione gli operatori aeroportuali, mezzi, risorse umane e passeggeri possono essere esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.

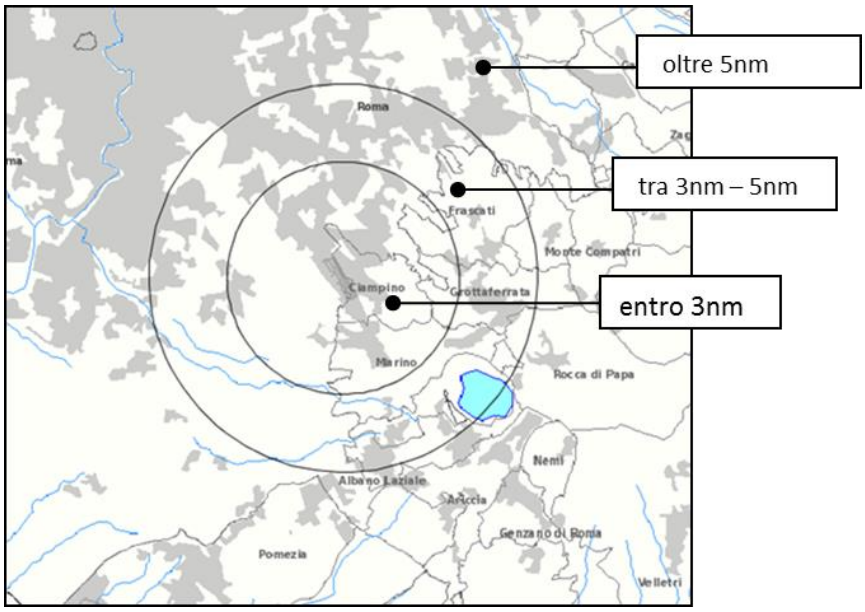
Sull'aeroporto di Ciampino il Servizio di Meteorologia Aeronautica viene fornito da ENAV secondo quanto definito nell'accordo ENAV-ADR Allegato 4. La rilevazione di un temporale viene pertanto effettuata dalla locale Stazione meteorologica considerando un'area estesa che comprende le direzioni di avvicinamento e di partenza. Essendo tale informazione non idonea per la definizione esatta dei confini temporaleschi ed il riscontro della condizione di "temporale sul campo"; ADR ha introdotto un sistema per la rilevazione in tempo reale e per la localizzazione spaziale delle scariche elettriche sviluppatesi tra nubi e suolo.

8.2 Lettura dati

Il sistema adottato fornisce informazioni esatte ed in tempo reale sull'orario e la posizione del temporale, compresa la georeferenziazione delle singole scariche.

La localizzazione dell'evento temporalesco è visualizzata, tramite monitor, rispetto a tre aree individuate da due cerchi concentrici con centro coincidente con il manufatto della TWR e raggio rispettivamente di 3 e 5 miglia nautiche. Tale visualizzazione consente di leggere con esattezza la posizione della scarica rilevata e valutare se:

- 0 miglia nautiche ≤ scarica elettrica ≤ 3 miglia nautiche
- 3 miglia nautiche < scarica elettrica ≤ 5 miglia nautiche
- scarica elettrica > 5 miglia nautiche



Le suddette informazioni sono visualizzate attraverso tre postazioni in uso rispettivamente al Capo Scalo, al Controllo Voli ed ai Supervisori SAR.

8.3 Trasmissione dell'informazione meteorologica

La Stazione Meteo ENAV comunica al Controllo Voli, tramite fax ed avviso telefonico, l'informazione circa l'inizio e/o la fine dell'attività temporalesca sull'aeroporto e/o nelle sue vicinanze, così come riportata nei bollettini meteorologici di tipo Metar, Met Report e Special già disponibili all'utenza aeronautica per l'ausilio alla navigazione.

Il Controllo Voli, alla ricezione della presenza di temporale, legge la localizzazione delle scariche in atto tramite il sistema di rilevazione e ne verifica la distanza rispetto al piazzale aa/mm secondo quanto descritto al paragrafo precedente.

Il Controllo Voli monitora l'evoluzione dell'evento temporalesco, entro e fuori dalle 3 miglia, tramite la lettura dei dati forniti dal sistema e, qualora necessario, si attiva per inoltrare l'informazione appropriata secondo quanto segue:

1. Attivazione fase di preallerta

Il Controllo Voli, rilevata almeno una scarica elettrica tra le 3 e le 5 miglia, attiva la fase di pre-allerta comunicando via mail o con altro mezzo di diffusione delle informazioni (sistema Everbridge) lo stato di "attuale attività temporalesca compresa tra le 3-5mn" agli operatori aeroportuali, handler di assistenza a terra, handler rifornitori, Supervisore SAR e Capo Scalo ADR.

La fase di preallerta ha carattere informativo ed è finalizzata ad agevolare le tempistiche di realizzazione delle azioni da porre in essere qualora il temporale si avvicinasse al sedime ad una distanza inferiore alle 3 miglia.

2. Attivazione fase di allerta

Il Controllo Voli, rilevata almeno una scarica elettrica entro le 3 miglia, attiva la fase di allerta comunicando via mail o con altro mezzo di diffusione delle informazioni (sistema Everbridge) lo stato di "attuale attività temporalesca con scariche elettriche sul campo" agli operatori aeroportuali, handler di assistenza a terra, handler rifornitori, Supervisore SAR e Capo Scalo ADR.

3. Disattivazione fase di Pre-allerta o di Allerta

L'evento temporalesco con scariche elettriche può considerarsi concluso a partire dal trentesimo minuto dall'ultima scarica rilevata tra le 3-5 miglia in caso di stato di pre-allerta o entro le 3 miglia in caso di stato di allerta.

Il Controllo Voli disattiva la fase di pre-allerta o di allerta comunicando via mail o con altro mezzo di diffusione delle informazioni (sistema Everbridge) il termine dell'attività temporalesca agli operatori aeroportuali, handler di assistenza a terra, handler rifornitori, Supervisore SAR e Capo Scalo ADR.

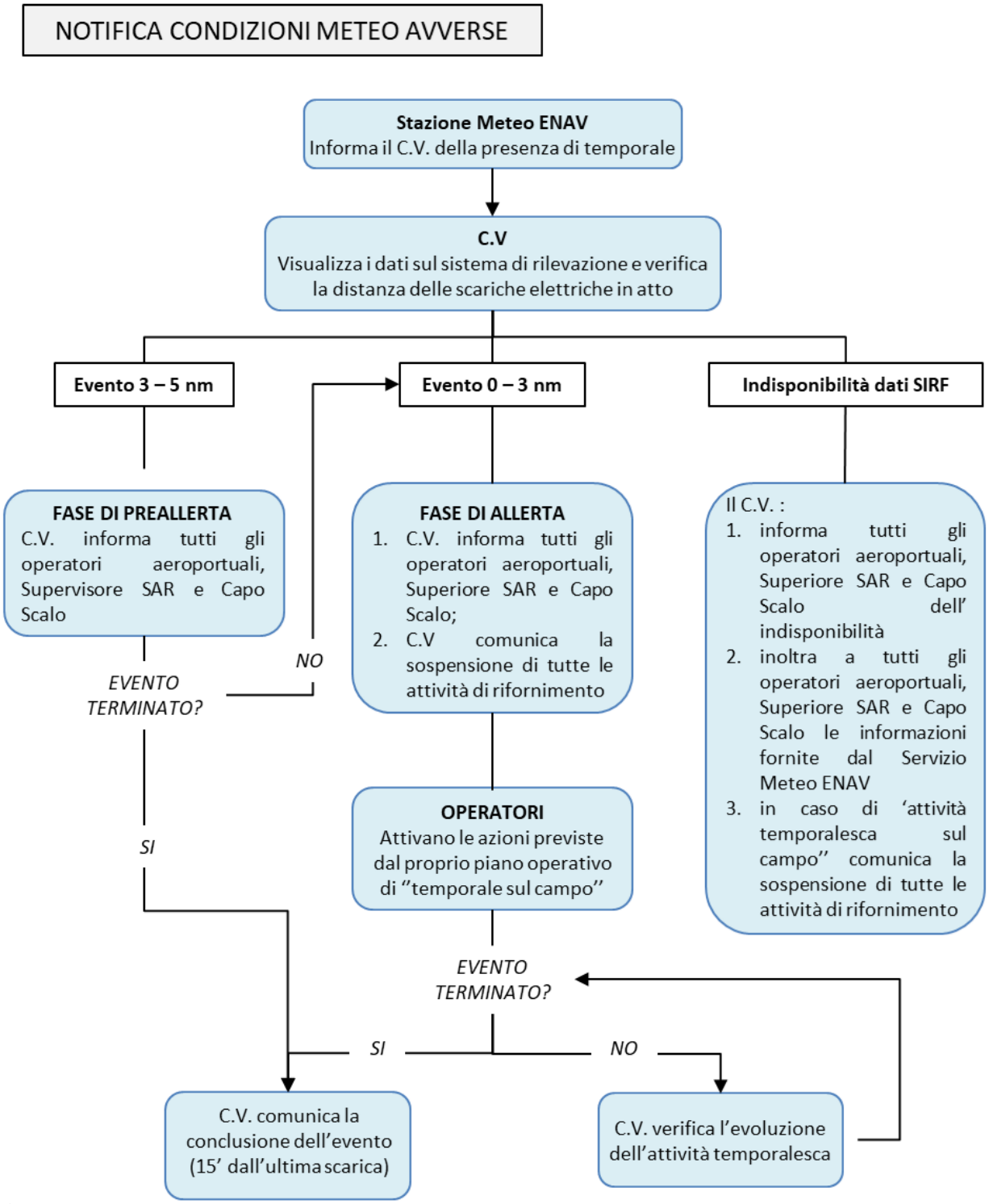
8.4 Indisponibilità dei dati

Qualora a causa di malfunzionamenti o interruzione nella visualizzazione dei dati non fosse possibile accedere ai dati di rilevazione dei fulmini, il Controllo Voli informerà tramite email tutti gli Operatori aeroportuali dell'indisponibilità dei dati.

In tali condizioni, il Controllo Voli informa tutti gli Operatori aeroportuali della possibile formazione di temporali con scariche elettriche inoltrando via email la comunicazione ricevuta dal Servizio Meteo ENAV.

Inoltre, sia per la sospensione/riattivazione del servizio di rifornimento che per informativa a tutti gli Operatori aeroportuali, il Controllo Voli inoltrerà la comunicazione di inizio e termine dell'attività temporalesca così come fornita dal Servizio Meteo ENAV. Tale informazione, pur riguardando un'area più estesa costituisce comunque una soluzione più cautelativa nell'interesse della sicurezza di persone e mezzi.

8.5 Flow Chart – Evento temporalesco



9. GESTIONE INCONVENIENTI ED EMERGENZE

9.1 Sversamento di carburante

Chiunque rilevi uno sversamento di carburante deve avvisare immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Operatore del rifornimento.

L'Operatore del rifornimento:

- Interrompe immediatamente il rifornimento;
- Avvisa il Responsabile del rifornimento;
- Attiva le misure di sicurezza ed applica la procedura interna.

Il Responsabile del rifornimento, sulla base delle prime informazioni ricevute valuta lo sversamento di carburante:

- In caso di PICCOLO SVERSAMENTO procede come da paragrafo 9.1.1;
- In caso di SVERSAMENTO con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco e/o aeromobile in movimento procede come da paragrafo 9.1.2.
- In caso di GRANDE SVERSAMENTO procede come da paragrafo 9.1.2.

9.1.1 Piccolo sversamento

Il Responsabile del Rifornimento richiede al Controllo Voli l'intervento dei VVF comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia;
- Operatore Aereo, numero volo, tipo e marche aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Entità presunta dello sversamento ed area interessata.

Il Responsabile del Rifornimento attua le disposizioni di safety previste dalle procedure operative dell'Operatore Aereo.

Il Controllo Voli, ricevuta la segnalazione da parte del Responsabile del rifornimento, informa, tramite linea telefonica registrata, la sala operativa dei VVF comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia;
- Vettore, numero volo, tipo e marche aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Entità presunta dello sversamento;

Coordina con la Sicurezza operativa la presenza di un addetto in piazzola per il controllo delle eventuali operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Il personale dei VVF ricevuta la segnalazione da parte del Controllo Voli applica quanto previsto dal Manuale Verde. Se, a seguito del sopralluogo, i VVF riscontrano un grande sversamento si procederà come previsto dal cap. 9.1.2;
La Sicurezza operativa supervisiona le operazioni di evacuazione / bonifica e, ricevuta la comunicazione da parte dei VVF del termine dell'intervento, verifica e dichiara l'agibilità dell'area comunicandolo al Controllo Voli.
Tutti gli enti convoli nel Manuale Verde applicano quanto di propria competenza.

9.1.2 Grande sversamento o sversamento con passeggeri o aeromobile in movimento

Il Responsabile del rifornimento richiede, per il tramite del membro dell'equipaggio di condotta presente in cabina, l'attivazione del PEA Livello Emergenza comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia;
- Operatore Aereo, numero volo, tipo e marche aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Entità presunta dello sversamento;

Il Responsabile del Rifornimento a dispone l'interruzione delle operazioni di imbarco/sbarco e/o assistenza sotto bordo ed allerta l'equipaggio di condotta per l'avvio dell'evacuazione e/o sbarco dall'aeromobile del personale e dei passeggeri presenti a bordo secondo le procedure operative dell' Operatore Aereo.

ENAV-TWR, ricevuta la segnalazione da parte dell'equipaggio o VVF applica quanto previsto dal PEA- Livello Emergenza.

Tutti gli enti convolti nel PEA applicano quanto di propria competenza.

9.2 Vapori carburante in fusoliera

Chiunque rilevi la presenza di vapori di carburante in fusoliera deve avvisare immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Operatore del rifornimento.

L'Operatore del rifornimento:

- Interrompe immediatamente il rifornimento;
- Avvisa il Responsabile del rifornimento;
- Attiva le misure di sicurezza ed applica la procedura interna.

Il Responsabile del rifornimento valuta se sospendere le operazioni di imbarco/sbarco, ed avviare l'evacuazione e/o sbarco dall'aeromobile del personale e dei passeggeri presenti a bordo secondo le procedure operative dell'Operatore Aereo.

9.3 Principio di incendio durante le operazioni di rifornimento

Chiunque rilevi un principio di incendio deve avvisare immediatamente il Responsabile del rifornimento e l'Operatore del rifornimento.

L'Operatore del rifornimento:

- Interrompe immediatamente il rifornimento;
- Avvisa il Responsabile del rifornimento;
- Attiva le misure di sicurezza ed applica la procedura interna.

Il Responsabile del rifornimento richiede, per il tramite del membro dell'equipaggio di condotta presente in cabina, l'attivazione del PEA Livello Incidente comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia;
- Operatore Aereo, numero volo, tipo e marche aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Area ove si è sviluppato il principio di incendio ed eventuale sversamento.

Il Responsabile del rifornimento allerta l'equipaggio di condotta per l'interruzione dell'imbarco, e l'avvio dell'evacuazione dall'aeromobile del personale e dei passeggeri presenti a bordo secondo le procedure dell'Operatore Aereo.

L'Operatore del rifornimento allontana immediatamente i mezzi e le attrezzature e adotta le misure di sicurezza di primo intervento ritenute idonee.

Tutti gli enti convolti nel PEA applicano quanto di propria competenza.

Tutto il personale presente sottobordo, nelle more dell'intervento dei VVF e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, utilizzando i mezzi di estinzione disponibili ove la situazione lo consenta, comunque attivandosi per agevolare le procedure di evacuazione dell'aeromobile.

Chi non ha qualifica di preposto alla gestione dell'emergenza, è tenuto ad allontanarsi dal luogo dell'evento il prima possibile.

9.4 Riduzione del potenziale di soccorso:

A seguito di chiamata di emergenza, connessa ad operazioni di rifornimento, qualora l'impiego a tale scopo di personale e mezzi antincendio comporti la riduzione del potenziale di soccorso associato alla categoria antincendio dell'aeroporto, il Responsabile del servizio antincendio deve darne comunicazione al Gestore aeroportuale per l'applicazione, ai sensi dell'art. 705 del Codice della navigazione, delle necessarie misure interdittive di carattere temporaneo, in questi casi il Controllo Voli interrompe i rifornimenti in corso e non ne autorizza ulteriori.

Allo stesso modo, il Responsabile del servizio antincendio dovrà dare immediata comunicazione del ripristino delle condizioni normali di esercizio.

9.5 Riporto di un evento pericoloso o di un avvenuto incidente

A seguito di un evento potenzialmente pericoloso o di un evento avvenuto, riscontrato durante le operazioni di rifornimento carburante, ogni soggetto interessato ha l'obbligo di riportare l'accaduto secondo quanto riportato sul Regolamento di Scalo Ciampino paragrafo 5.5.2.

10. GESTIONE DEL CARBURANTE EROGATO

Gli equipaggiamenti in uso presso l'aeroporto di Ciampino per la gestione del carburante sono composti dai serbatoi per lo stoccaggio dei prodotti e dalle autobotti per il rifornimento.

Il sistema di stoccaggio del carburante avio è costituito da serbatoi situati al di fuori dell'Airside in zona militare, mentre il regolare e tempestivo servizio di rifornimento è assicurato dalle società petrolifere ai vettori aerei mediante la fornitura diretta dei prodotti con autobotti.

La gestione e la manutenzione dell'intero sistema è affidata alle società petrolifere presenti in aeroporto che sono tenute ad eseguire pratiche ispettive e di controllo in conformità con il proprio Manuale Operativo certificato da ENAC. Le società petrolifere invieranno ad AdR, su base trimestrale, una dichiarazione attestante la qualità del carburante presente in deposito e/o erogato nei tre mesi immediatamente precedenti.

Inoltre, come riportato nel MdA_Parte B-sezione 2-par.2.3 il Compliance Monitoring Manager svolgerà ulteriori attività di audit sulle contracted activities.

11. ALLEGATI

Allegato 1 - Tabella piazzole idonee al rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco e sbarco

P.la	Capacità	Tempi di percorrenza VV.F	Modalità sbarco/imbarco passeggeri
106	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
107	Fino a A/M B757-200	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
111	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
112	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi
113	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi
114	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco con cobus, sbarco a piedi
115	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco con cobus, sbarco a piedi
201	Fino a A/M MD80, Boeing 737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi
202	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi
403	Fino a A/M MD90, B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
404	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
405	Fino a A/M MD90, B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
406	Fino a A/M B737-800	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.