



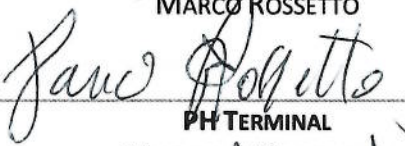
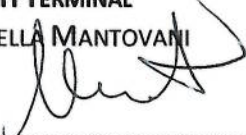


# REGOLAMENTO DI SCALO



REVISIONE	DATA	POST HOLDER	ACCOUNTABLE MANAGER
13	SETTEMBRE 2016	PH MOVIMENTO LAURA NOBILI 	 NAZARENO VENTOLA
		PH PROGETTAZIONE DAVIDE SERRAÙ 	
		PH MANUTENZIONE INFRASTRUTTURE PAOLO SCROPPA 	
		PH MANUTENZIONE SISTEMI MARCO ROSSETTO 	
		PH TERMINAL MARCELLA MANTOVANI 	



# REGOLAMENTO DI SCALO

REV 13

**INTENZIONALMENTE BIANCA**

---

## SOMMARIO

<b>LISTA DELLE REVISIONI .....</b>	<b>7</b>
<b>1. OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO .....</b>	<b>1</b>
1.1 MODALITA' DI DIFFUSIONE.....	2
1.2 REVISIONI .....	3
1.3 PRIVACY.....	3
1.4 GLOSSARIO .....	4
<b>2. PROCEDURE GENERALI .....</b>	<b>7</b>
2.1 OPERATIVITA' AEROPORTUALE .....	7
2.1.1 CAPACITA' AEROPORTUALE .....	7
2.1.1.1 CAPACITÀ DICHIARATA DI PISTA.....	7
2.1.1.2 CAPACITÀ PIAZZALI .....	7
2.1.1.3 AEROSTAZIONE/TERMINAL PASSEGGERI.....	7
2.1.1.4 CAPACITÀ DELL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI PRINCIPALE .....	8
2.1.1.5 CAPACITÀ DEL TERMINAL AVIAZIONE GENERALE.....	9
2.1.1.6 MINIMUM CONNECTING TIME .....	9
2.1.2 CLEARANCE AEROPORTUALE .....	9
2.1.2.1 AVIAZIONE COMMERCIALE.....	9
2.1.2.2 AVIAZIONE GENERALE .....	10
2.1.2.3 AVIAZIONE DI STATO (VOLI MILITARI, DI STATO ED EQUIPARATI).....	11
2.1.2.4 ELICOTTERI.....	12
2.1.2.5 VOLI PRIVI DI CLEARANCE AEROPORTUALE.....	13
2.1.3 ASSISTENZA AI VOLI NON PROGRAMMATI .....	13
2.1.3.1 VOLI DI STATO/UMANITARI/AMBULANZA/TRASPORTO ORGANI .....	14
2.1.3.2 VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE -SERVIZI ASSICURATI IN ORARIO DIURNO (05.00-24.00 LT) .....	14
2.1.3.3 VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE - SERVIZI ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00-05.00 LT) .....	15
2.1.3.4 VOLI DI AVIAZIONE GENERALE - SERVIZI ASSICURATI.....	15
2.1.3.5 SERVIZI MINIMI ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00 – 05.00 LT).....	16
2.1.3.6 SERVIZI NON ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00-05.00 LT).....	16
2.1.3.7 CONTATTI DI RIFERIMENTO .....	18
2.1.4 ASSEGNAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AI VOLI NON PROGRAMMATI O RIPIANIFICATI .....	19
2.1.4.1 VOLI DIROTTATI – AVIAZIONE COMMERCIALE .....	19
2.1.4.2 VOLI RIPIANIFICATI – AVIAZIONE COMMERCIALE .....	19
2.1.4.3 VOLI DIROTTATI – AVIAZIONE GENERALE.....	20
2.1.5 RIEPILOGO MODALITA' DI RICHIESTA CLEARANCE AEROPORTUALE E DI RICHIESTA MODIFICA CLEARANCE IN ORARIO NOTTURNO E FESTIVO.....	21
2.1.6 SEGNALAZIONI DI RIDUZIONE DEL LIVELLO DEL SERVIZIO.....	22
2.1.7 CHIUSURA DELL'AEROPORTO .....	22
2.1.8 RESTRIZIONI TEMPORANEE DELLO SPAZIO AEREO DERIVANTI DALL'EFFETTUAZIONE DI ATTIVITÀ SPECIALI CIVILI E MILITARI.....	23
2.1.9 TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE CAUSE DI RIDUZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO.....	24
2.1.10 COPERTURA DEI SERVIZI DURANTE GLI SCIOPERI .....	25
2.2 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE, BENI DI USO COMUNE, DI USO ESCLUSIVO E DI USO COMMERCIALE .....	27
2.2.1 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE .....	29
2.2.2 BENI E AREE DI USO COMUNE .....	30
2.2.3 AREE DI USO COMUNE.....	30
2.2.4 BENI DI USO ESCLUSIVO.....	32
2.2.5 BENI DI USO COMMERCIALE .....	33

2.2.6	MODALITÀ DI UTILIZZO PER BENI DI USO ESCLUSIVO E BENI DI USO COMMERCIALE.....	34
2.2.7	REVOCA/DECADENZA DELLA SUBCONCESSIONE .....	34
2.2.7.1	RICONSEGNA DEI BENI.....	35
2.2.8	MODALITÀ DI UTILIZZO DEI PARCHEGGI LAND SIDE.....	35
2.2.8.1	AREE DEDICATE AI PASSEGGERI E CLIENTI.....	35
2.2.8.2	AREE DEDICATE AL PERSONALE AEROPORTUALE .....	35
2.2.9	MODALITÀ DI RICHIESTA DI INSTALLAZIONE IMPIANTI O APPARATI.....	36
2.2.10	DANNEGGIAMENTI E UTILIZZI IMPROPRI .....	37
2.3	RUOLO E RESPONSABILITÀ DEI SOGGETTI CHE OPERANO IN AREA AEROPORTUALE.....	38
2.3.1	ENAC .....	38
2.3.2	GESTORE .....	38
2.3.3	ENAV .....	39
2.3.4	ENTI DI STATO.....	39
2.3.5	UTENTI AEROPORTUALI .....	40
2.3.6	PRESTATORI DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA, A TERZI O IN AUTOPRODUZIONE .....	40
2.3.7	PRESTATORI DI ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE .....	40
2.3.8	OBBLIGO DI RAPPRESENTANZA .....	40
2.4	TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO .....	41
2.5	COMITATI AEROPORTUALI .....	42
2.5.1	COMITATO UTENTI.....	42
2.5.2	COMITATO PER LA SICUREZZA AEROPORTUALE – C.S.A. ....	42
2.5.3	COMITATO DEI SERVIZI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE AEROPORTUALE.....	43
2.5.4	SAFETY COMMITTEE .....	43
2.5.5	LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM.....	44
2.5.6	COMITATO PER LA REGOLARITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI.....	45
2.5.7	CARTA DEI SERVIZI .....	46
2.6	OBBLIGHI ASSICURATIVI .....	47
<b>3.</b>	<b>SICUREZZA OPERATIVA, SICUREZZA SUL LAVORO E TUTELA AMBIENTALE .....</b>	<b>49</b>
3.1	SICUREZZA OPERATIVA: SITUAZIONI DI RISCHIO .....	49
3.1.1	Richiesta di applicazione delle misure interdittive di carattere temporaneo.....	49
3.2	SICUREZZA OPERATIVA: PRESCRIZIONI .....	50
3.2.1	PRESENZA DI CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.....	53
3.2.2	SEGNALAZIONE DI INCIDENTI / INCONVENIENTI DI SUPERFICIE.....	54
3.2.2.1	GENERALITÀ.....	54
3.2.2.2	REPORTING .....	55
3.2.2.3	I CANALI DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORI NAZIONALI .....	55
3.2.2.4	I CANALI DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORI E VOLONTARI VIGENTI SULLO SCALO .....	56
3.2.2.5	REGISTRAZIONE ED ELABORAZIONE DEI DATI DI REPORTING .....	57
3.2.2.6	INVESTIGAZIONI.....	58
3.2.3	CIRCOLAZIONE IN AREA AEROPORTUALE .....	60
3.2.3.1	CIRCOLAZIONE LATO CITTÀ E PARCHEGGI.....	60
3.2.3.2	CIRCOLAZIONE LATO ARIA .....	60
3.2.3.2.1	AUTOMEZZI DI STATO .....	61
3.2.3.2.2	AUTOMEZZI DI SERVIZIO .....	61
3.2.3.2.3	AMBULANZE ESTERNE .....	61
3.2.3.2.4	AUTOMEZZI PRIVATI.....	62
3.2.3.3	ACCESSO DEI MEZZI NEI CANTIERI IN AREA DI MANOVRA .....	62
3.2.3.4	PATENTE AEROPORTUALE .....	62
3.3	SICUREZZA ED IGIENE SUL LAVORO .....	63
3.3.1	PREVENZIONI INCENDI E GESTIONE DELLE EMERGENZE (D.M. 10/03/98) .....	65
3.4	TUTELA AMBIENTALE.....	67
3.4.1	INQUINAMENTO ACUSTICO .....	67
3.4.2	INQUINAMENTO IDRICO E DEL SUOLO .....	67

3.4.2.1	SVERSAMENTI ACCIDENTALI.....	69
3.4.3	INQUINAMENTO ATMOSFERICO.....	70
3.4.4	ATTIVITÀ A RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE .....	70
<b>4.</b>	<b>SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....</b>	<b>71</b>
<b>5.</b>	<b>OBBLIGHI FORMATIVI .....</b>	<b>73</b>
5.1	FORMAZIONE AIRSIDE SAFETY.....	73
5.2	FORMAZIONE IN MATERIA DI SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.....	73
5.3	ADDESTRAMENTO PER L'UTILIZZO DEGLI IMPIANTI E DEI SISTEMI MESSI A DISPOSIZIONE DAL GESTORE.....	73
5.4	ADDESTRAMENTO A CURA DEGLI HANDLER E DEI VETTORI .....	74
5.5	FORMAZIONE DI TUTTO IL PERSONALE IN CONTATTO CON IL PUBBLICO VIAGGIANTE .....	74
<b>6.</b>	<b>ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA .....</b>	<b>75</b>
6.1	INIZIO DELLE ATTIVITÀ E PREDISPOSIZIONE DEL REGISTRO DEI PRESTATORI .....	75
6.2	REDAZIONE DEL "VERBALE DI ACCESSO E INIZIO ATTIVITÀ" .....	76
6.3	RAPPORTI CON GLI UTENTI (VETTORI).....	78
6.4	CESSIONE DEI SERVIZI .....	78
<b>7.</b>	<b>GESTIONE OPERAZIONI SULL'APRON .....</b>	<b>79</b>
7.1	RICHIESTE PARTICOLARI .....	79
7.2	OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITÀ .....	80
7.3	APRON MANAGEMENT SERVICE.....	80
7.4	ATTIVITÀ DI PIAZZALE E CONTROLLO DELLE PIAZZOLE/AREE DI SOSTA AEROMOBILI.....	81
7.4.1	AVIAZIONE COMMERCIALE .....	81
7.4.1.1	ASSEGNAZIONE E UTILIZZO PIAZZOLE .....	81
7.4.1.2	COORDINAMENTO TWR / GESTORE AEROPORTUALE .....	82
7.4.1.3	NORME DI MOVIMENTAZIONE E CIRCOLAZIONE AEROMOBILI SUL PIAZZALE DI SOSTA .....	82
7.4.1.4	CIRCOLAZIONE DI VEICOLI SULLE AIRCRAFT STAND TAXILANE.....	83
7.4.1.4.1	ATTRAVERSAMENTO DELLA STRADA DI SERVIZIO IN CORRISPONDENZA DELLE AIRCRAFT STAND TAXILANE "N" e "U" .....	83
7.4.1.4.2	CIRCOLAZIONE DI VEICOLI SULLE AIRCRAFT STAND TAXILANE "N", "U", "W", "Z" .....	83
7.4.1.5	FOLLOW-ME .....	84
7.4.1.6	GUIDA E POSIZIONAMENTO DEGLI AEROMOBILI SULLA PIAZZOLA ASSEGNATA.....	85
7.4.1.7	OPERAZIONI PRELIMINARI ALL'UTILIZZO DEGLI STAND 306 E 307 PER LA SOSTA DI AEROMOBILI DI CODICE ICAO "E" .....	86
7.4.1.8	UTILIZZO DELLA AIRCRAFT STAND TAXILANE "W" PER LA SOSTA DI AEROMOBILI.....	87
7.4.1.9	RESTRIZIONI OPERATIVE PER AEROMOBILI DI CODICE ICAO "D", "E", "F" .....	88
7.4.1.10	UTILIZZO DELL'APU.....	88
7.4.1.11	PROVE MOTORI .....	89
7.4.1.11.1	PROVE MOTORI A PIENO REGIME .....	89
7.4.1.11.2	PROVE MOTORI AL MINIMO DELLA POTENZA .....	90
7.4.1.12	AEROMOBILE SOGGETTO AD AZIONE ILLEGALE – AEROMOBILE DA ISOLARE.....	91
7.4.2	AVIAZIONE GENERALE.....	92
7.4.3	VOLI DI STATO.....	93
7.4.3.1	PROCEDURA DI ENTRATA/USCITA AEROMOBILI DALL'AREA MILITARE "ORIONE" .....	93
7.5	SERVIZIO DE/ANTI-ICING E DE-SNOWING AEROMOBILI .....	94
7.5.1	RESPONSABILITÀ .....	94
7.5.2	MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO.....	94
7.5.3	DEFINIZIONE DELLA SEQUENZA DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO .....	95
7.5.3.1	CRITERI APPLICATI PER LA DEFINIZIONE DELLA SEQUENZA DE-ICING .....	95
7.5.4	CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLE SEQUENZE IN CASO DI ORARI STD/ETD COINCIDENTI .....	96
7.5.5	GESTIONE DELLE PRIORITÀ' .....	96
7.5.6	MODALITÀ DI RICHIESTA DEL SERVIZIO .....	97
7.5.6.1	RICHIESTE DI TRATTAMENTI PRE-IMBARCO .....	97



7.5.7	MODALITÀ DI DIFFUSIONE DELLE SEQUENZE .....	97
7.5.8	SPECIFICHE DEL TRATTAMENTO .....	97
7.5.9	SERVIZIO DE-ICING AVIAZIONE GENERALE .....	98
7.5.10	STOCCAGGIO LIQUIDI E SUPPORTO TECNICO .....	98
7.6	RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI.....	99
7.6.1	RIFORNIMENTO CARBURANTE DA IMPIANTO FISSO .....	99
7.6.2	RIFORNIMENTO CARBURANTE AVGAS 100LL .....	100
7.7	MEZZI, IMPIANTI E ATTREZZATURE DI RAMPA .....	101
7.7.1	UTILIZZO, MANUTENZIONE E SICUREZZA OPERATIVA DEGLI IMPIANTI .....	101
7.7.2	SVUOTAMENTO BOTTINI DI BORDO .....	101
7.7.3	STOCCAGGIO TEMPORANEO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DALLE ATTIVITÀ DI PULIZIA INTERNA DEGLI AEROMOBILI.....	101
7.7.4	IMPIANTO STOCCAGGIO DEGHIACCIANTI.....	101
7.7.5	MANUTENZIONE MEZZI .....	102
7.7.6	AREE E STALLI DI PARCHEGGIO E STOCCAGGIO.....	102
7.8	ATTIVITÀ DI PULIZIA E LAVAGGIO AEROMOBILI.....	103
<b>8</b>	<b>ASSISTENZA PASSEGGERI E BAGAGLI .....</b>	<b>105</b>
8.1	GESTIONE BAGAGLI IN ARRIVO.....	105
8.1.1	NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI IN ARRIVO .....	105
8.1.2	RICONSEGNA BAGAGLI FUORI-SAGOMA .....	106
8.1.3	RICONSEGNA DEI CONTENITORI ANIMALI .....	107
8.1.4	RICONSEGNA ARMI IN ARRIVO .....	107
8.1.5	ARMI RUSH DISGUIDATE.....	107
8.1.6	RESTITUZIONE BAGAGLI IN PARTENZA .....	107
8.1.7	GESTIONE BAGAGLI NON RITIRATI.....	108
8.1.8	BAGAGLI SOGGETTI A RESTRIZIONI SANITARIE/DOGANALI.....	108
8.1.9	CARRELLI PORTABAGAGLI A DISPOSIZIONE DEI PASSEGGERI .....	109
8.2	GESTIONE BANCHI ACCETTAZIONE E BAGAGLI IN PARTENZA.....	109
8.2.1	ASSEGNAZIONE BANCHI ACCETTAZIONE .....	109
8.2.2	USO DEI BANCHI ACCETTAZIONE .....	111
8.2.3	ASSEGNAZIONE POSTAZIONI A TOUR OPERATORS E AGENZIE DI VIAGGIO.....	113
8.2.4	SELF CHECK-IN / TICKETING .....	113
8.2.5	ACCETTAZIONE BAGAGLI .....	113
8.2.6	ACCETTAZIONE DEI BAGAGLI FUORI-SAGOMA .....	114
8.2.7	BAGAGLI RUSH.....	115
8.2.8	ANIMALI AL SEGUITO DEL PASSEGGERO.....	116
8.2.9	ARMI E MUNIZIONI AL SEGUITO DEL PASSEGGERO.....	116
8.2.10	GESTIONE E UTILIZZO IMPIANTO BHS (Baggage Handling System) .....	117
8.2.11	TRATTAMENTO DEI BAGAGLI.....	119
8.2.12	PRELIEVO E TRASPORTO BAGAGLI .....	124
8.2.13	AREA DI DEPOSITO TEMPORANEO BAGAGLI – CARRELLI/ULD .....	124
8.2.14	Baggage Reconciliation System (BRS).....	125
8.3	ASSISTENZE SPECIALI .....	126
8.3.1	SALE ASSISTENZE SPECIALI .....	126
8.3.2	SERVIZI AI PASSEGGERI A MOBILITÀ RIDOTTA (PRM).....	127
8.3.2.1	ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ASSISTENZA PRM.....	127
8.3.2.2	INFORMATIVA PRM .....	129
8.3.2.3	ASSISTENZA ALLA PARTENZA .....	129
8.3.2.4	ASSISTENZA ALL'ARRIVO.....	132
8.3.2.5	ASSISTENZA AI PRM IN TRANSITO .....	133
8.3.2.6	GESTIONE DEGLI AUSILI/DISPOSITIVI DI MOBILITÀ .....	133
8.3.2.7	ASSISTENZA AI PASSEGGERI BARELLATI (c.d. STCR) .....	134

8.4	PASSEGGERI MINORI NON ACCOMPAGNATI .....	135
8.5	GESTIONE IMBARCHI E SBARCHI PASSEGGERI .....	136
8.5.2	ASSEGNAZIONE ED UTILIZZO DEL GATE D'IMBARCO .....	136
8.5.3	PASSEGGERI IN TRANSITO .....	137
8.5.4	PASSEGGERI IN TRANSITO DIRETTO .....	137
8.5.5	TRASPORTO DEI PASSEGGERI SUI BUS INTERPISTA .....	138
8.5.6	SBARCO PASSEGGERI DALL'AEROMOBILE .....	139
8.6	GESTIONE RIPROTEZIONE PASSEGGERI VIA SUPERFICIE .....	140
8.6.1	VOLO DI ALTRO SCALO DIROTTATO IN ARRIVO A BOLOGNA .....	140
8.6.2	VOLO IN PARTENZA DA BOLOGNA DIROTTATO SU ALTRO SCALO .....	141
8.7	MARCONI BUSINESS LOUNGE (MBL) .....	142
8.8	GESTIONE OGGETTI RINVENUTI .....	143
8.8.1	GESTIONE AIR-SIDE: A CURA DEL PRESTATORE / AUTOPRODUTTORE / VETTORE .....	143
8.8.2	GESTIONE LAND-SIDE: A CURA DEL GESTORE AEROPORTUALE .....	143
8.8.3	TABELLA RIASSUNTIVA GESTIONE OGGETTI RINVENUTI .....	144
8.9	DEPOSITO BAGAGLI .....	144
<b>9</b>	<b>ASSISTENZA MERCI E POSTA .....</b>	<b>145</b>
9.8	DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI E IMPIANTI DEL TERMINAL CARGO .....	145
9.9	TRATTAMENTO MERCI E POSTA .....	146
9.9.1	Merci speciali .....	147
<b>10</b>	<b>INFORMATIVA .....</b>	<b>148</b>
10.1	INFORMAZIONI OPERATIVE SUI VOLI .....	148
10.1.1	GENERALITÀ .....	148
10.1.2	VOLI IN COOPERAZIONE (CODE-SHARING) .....	148
10.1.3	INVIO DATI IDENTIFICATIVI AEROMOBILI .....	149
10.1.4	CONSUNTIVAZIONE DATI DI TRAFFICO .....	149
10.1.4.1	AVIAZIONE COMMERCIALE .....	149
10.1.4.2	AVIAZIONE GENERALE .....	150
10.1.5	RILEVAZIONE E VERIFICA CODICI DI RITARDO .....	150
10.1.6	MESSAGGI OPERATIVI STANDARD IATA .....	151
10.1.6.1	MESSAGGIO MVT .....	151
10.1.7	DOCUMENTAZIONE VOLI .....	152
10.1.7.1	DICHIARAZIONE UNICA DEL VETTORE (DUV) .....	152
10.1.7.2	PIANO DI CARICO .....	153
10.1.7.3	QUADERNO TECNICO DI BORDO (TECHNICAL LOG) .....	153
10.1.8	ALTRE COMUNICAZIONI OPERATIVE .....	154
10.2	INFORMATIVA AL PUBBLICO E SISTEMI INFORMATICI DI SCALO .....	155
10.2.1	GENERALITÀ .....	155
10.2.2	ANNUNCI GENERALI .....	155
10.2.3	ANNUNCI LOCALI .....	156
10.2.4	TIPOLOGIE E FREQUENZE AMMESSE DI ANNUNCI AUDIO .....	157
10.2.5	MESSAGGI A TESTO LIBERO .....	158
10.2.6	INFORMAZIONI TELEFONICHE .....	158
10.2.7	BANCO INFORMAZIONI .....	158
10.2.8	BANCO ACCOGLIENZA PASSEGGERI IN ARRIVO (BOLOGNA WELCOME) .....	158
10.2.9	SISTEMA CUTE (CREWS) .....	158
10.2.10	MONITOR DI INFORMATIVA AL PUBBLICO .....	159
<b>11</b>	<b>QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO .....</b>	<b>160</b>
11.1	PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL SERVIZIO EROGATO .....	161
11.2	MODALITÀ DI RILEVAZIONE .....	161

11.3	DIVULGAZIONE DATI STATISTICI .....	161
11.4	RIESAME DEGLI OBIETTIVI ANNUALI E AGGIORNAMENTO .....	161
11.5	VALUTAZIONE RISULTATI IN SEDE DI COMITATO PER LA REGOLARITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI 162	
11.6	GESTIONE RECLAMI .....	162
11.7	PARAMETRI DI SCALO .....	164
11.7.1	<i>DEFINIZIONE DEI CAMPIONI PER I CONTROLLI .....</i>	<i>166</i>
11.7.2	<i>MODALITÀ OPERATIVE PER L'EFFETTUAZIONE DEI CONTROLLI ORDINARI .....</i>	<i>167</i>
11.7.3	<i>CONTROLLI STRAORDINARI.....</i>	<i>167</i>
11.7.4	<i>INDIVIDUAZIONE/DEFINIZIONE DI SERVIZIO NON CONFORME AI PARAMETRI DI SCALO .....</i>	<i>167</i>
11.7.5	<i>ENTI PREPOSTI AL CONTROLLO.....</i>	<i>167</i>
11.7.6	<i>GESTIONE E MODALITÀ DI TRASMISSIONE DEI RISULTATI DEI CONTROLLI .....</i>	<i>168</i>
<b>12</b>	<b>CONTROLLO, SANZIONI E MISURE INTERDITTIVE .....</b>	<b>169</b>
12.1	CONTROLLO DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO E PROCEDURE.....	169
12.1.1	<i>PROCEDURA DI ACCERTAMENTO E DI CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI .....</i>	<i>170</i>
12.1.2	<i>MISURE INTERDITTIVE .....</i>	<i>171</i>
<b>13</b>	<b>GESTIONE MALFUNZIONAMENTI, EMERGENZE E CONTINGENZE.....</b>	<b>174</b>
<b>14</b>	<b>PRIMO SOCCORSO .....</b>	<b>175</b>
<b>14.1</b>	<b>SERVIZIO DI SOCCORSO SANITARIO .....</b>	<b>176</b>
<b>14.1.1</b>	<b><i>NUMERI DI TELEFONO PER L'ALLERTAMENTO DEL SOCCORSO SANITARIO .....</i></b>	<b><i>177</i></b>
<b>14.1.2</b>	<b><i>ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO SANITARIO .....</i></b>	<b><i>177</i></b>
14.1.2.1	<i>MALORE DI PAX O CREW A BORDO DI AEROMOBILE IN VOLO O A TERRA .....</i>	<i>178</i>
14.1.2.2	<i>MALORE IN AIRSIDE/LANDSIDE (QUALSIASI SOGGETTO NON A BORDO DI UN AEROMOBILE: PAX, CREW, OPERATORE AEROPORTUALE, ETC) .....</i>	<i>179</i>
14.1.2.3	<i>ATTIVAZIONE DEL PEA TRAMITE TELEALLERTAMENTO .....</i>	<i>179</i>
<b>14.1.3</b>	<b><i>INFORMAZIONI DA FORNIRE AL 118/PTE .....</i></b>	<b><i>179</i></b>
<b>14.2</b>	<b>TABELLA RIASSUNTIVA ATTIVAZIONE SOCCORSO SANITARIO .....</b>	<b>181</b>



## LISTA DELLE REVISIONI <sup>1</sup>

REV	DATA	CAPITOLO / PARAGRAFO OGGETTO DI REVISIONE	PAGINE
13	SETTEMBRE 2016	1. OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO	
		1.4 GLOSSARIO	5
		2. PROCEDURE GENERALI	
		2.1.1.4 CAPACITÀ DELL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI PRINCIPALE	8
		2.1.2.4 ELICOTTERI	12
		2.1.6 SEGNALAZIONI DI RIDUZIONE DEL LIVELLO DEL SERVIZIO	22
		3. SICUREZZA OPERATIVA, SICUREZZA SUL LAVORO E TUTELA AMBIENTALE	
		3.2.3.2.3 AMBULANZE ESTERNE	61
		7. GESTIONE OPERAZIONI SULL'APRON	
		7.4.1.6 GUIDA E POSIZIONAMENTO DEGLI AEROMOBILI SULLA PIAZZOLA ASSEGNATA	85,86
		7.4.1.11.2 PROVE MOTORI AL MINIMO DELLA POTENZA	90
		8. ASSISTENZA PASSEGGERI E BAGAGLI	
		8.2.2 USO DEI BANCHI ACCETTAZIONE	113
		8.3.1 SALE ASSISTENZE SPECIALI	126
		8.5.3 PASSEGGERI IN TRANSITO	137
		8.7 MARCONI BUSINESS LOUNGE (MBL)	142
		CAP 10 INFORMATIVA	
		10.1.4.2 AVIAZIONE GENERALE	150
		10.2.4 TIPOLOGIE E FREQUENZE AMMESSE DI ANNUNCI AUDIO	157
		CAP 14 PRIMO SOCCORSO	
14. PRIMO SOCCORSO	175-181		

## MANUALE OPERATIVO / ALLEGATI TECNICI

SEZIONE		AGGIORNAMENTO
5	GESTIONE PONTILI DI IMBARCO	NUOVA SEZIONE
6	ISTRUZIONI USO BANCHI CK-IN - GATE – MOLI - NASTRI DI RICONSEGNA BAGAGLI	REV.2
12	REGOLAMENTO E MANUALE PER LA GUIDA AIRSIDE	REV. 10
15	MANUALE AIRSIDE SAFETY	REV.10
16	PROCEDURA DI IMBARCO E SBARCO A PIEDI	REV.1
22	PROCEDURE OPERATIVE IN RIDOTTA E BASSA VISIBILITA'	REV.4
23	CARATTERISTICHE OPERATIVE DELLE PIAZZOLE DI SOSTA	REV. 6
24	ACCESSO E CIRCOLAZIONE SULLA STRADA PERIMETRALE	REV. 1
25	PROCEDURE OPERATIVE PER OPERAZIONI DI MARSHALLING, MESSA IN MOTO, PUSH-BACK, POWER- BACK, AUTOMANOVRA E TRAINO	REV.2
27	VOLI AMBULANZA (TRASPORTO EQUIPE MEDICA E/O ORAGNI DA TRAPIANTO E/O PASSEGGERI CHE NECESSITANO DI ASSISTENZA SANITARIA)	REV.1
28	PARTENZA E ARRIVO DI ELICOTTERI IN VFR/I FR NOTTURNO DA E PER L' AREA DRAGO	REV.1

<sup>1</sup> Le parti modificate o inserite ex novo sono evidenziate con una barra laterale nel testo

**INTENZIONALMENTE BIANCA**

## 1. OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO

Il presente Regolamento è stato redatto in conformità alle indicazioni contenute nella Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005, ed è previsto dall'art. 2, comma 3. del D.L. N° 237 dell'8 settembre 2004, convertito con Legge N° 265 del 9 novembre 2004, come riportato dal D. Lgs. 96/05; viene predisposto dalla Società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito denominata "AdB") che riveste il ruolo di Gestore Aeroportuale (di seguito denominato "Gestore") in base alla convenzione stipulata con ENAC il 12/07/04 e alla ratifica della Concessione totale del 12/07/2004 approvata con Decreto Interministeriale N° 7 del 15/03/06 registrato alla Corte dei Conti il 29/03/2006, ed è adottato dalla Direzione Aeroportuale che rende i suoi contenuti cogenti nei confronti di tutti i soggetti che operano in aeroporto.

Il Regolamento di Scalo ha lo scopo di:

- disciplinare le attività operative, a garanzia del loro regolare svolgimento, nel rispetto degli standard di servizio stabiliti, della legislazione vigente e a tutela della sicurezza dello scalo
- regolamentare l'utilizzo, da parte di tutti gli operatori aeroportuali, degli spazi, delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali
- precisare le modalità tramite le quali infrastrutture e impianti vengono messi a disposizione degli utilizzatori
- regolamentare l'esercizio delle varie attività, in particolare quelle che si svolgono nelle aree di uso comune, a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo 18/99 riguardante la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità Europea
- evidenziare gli specifici obblighi per tutti i soggetti che operano in aeroporto.

Il Regolamento di Scalo (di seguito denominato "RdS") è la raccolta organica delle regole e delle procedure in vigore sull'Aeroporto G. Marconi di Bologna (con esclusione dei piani di emergenza) elaborate per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio.

Il RdS riprende anche le precedenti disposizioni già contenute nelle Ordinanze emanate dal Direttore Aeroportuale, evidenziando in particolare gli obblighi che i vari soggetti che operano in aeroporto (sia pubblici, sia privati) assumono reciprocamente e nei confronti dell'ENAC.

In quanto strumento di raccolta delle procedure operative di scalo, il RdS non contiene riferimenti a tariffe di servizi, fornite a qualsiasi titolo nello scalo.

Qualora gli operatori aeroportuali ritenessero opportuno provvedere attraverso proprie procedure all'attuazione delle disposizioni e norme contenute nel RdS, tali procedure non potranno essere in contrasto con il Regolamento di Scalo in vigore.

Le procedure predisposte dal Gestore Aeroportuale saranno oggetto di consultazione del Comitato degli Utenti aeroportuali e dei prestatori di servizi maggiormente rappresentativi, nel corso della

riunione annuale tenuta ai sensi dell'art. 8 D. Lgs. N° 18/99 per la formulazione di suggerimenti e indicazioni al Gestore stesso.

Sulla base degli specifici obblighi contenuti nel RdS, tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale (sia pubblici sia privati) si impegnano a formare il proprio personale sul contenuto del Regolamento stesso, sull'esigenza del rispetto delle regole stabilite e sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza, garantendo l'esercizio delle loro attività secondo le previsioni ivi contenute ed assumendo la responsabilità delle azioni ed omissioni sulle attività di rispettiva competenza.

I rapporti derivanti dall'applicazione del presente Regolamento sono regolati dalla legge italiana.

Per quanto non espressamente previsto nel presente atto, valgono le disposizioni legislative e i regolamenti amministrativi vigenti.

Il rispetto del presente Regolamento non esonera il Prestatore/Autoprodotto/Vettore dagli obblighi assunti nell'ambito di eventuali rapporti contrattuali con AdB riguardanti le regole specifiche o generali di utilizzo delle infrastrutture.

Per tutto quanto previsto e non previsto nel presente Regolamento, il Prestatore/Autoprodotto/Vettore è comunque tenuto al rispetto delle norme di legge, ordinanze, regolamenti e delle norme di buona tecnica.

AdB ha la facoltà di effettuare controlli sul rispetto di quanto contenuto nel presente Regolamento, secondo quanto riportato nel Capitolo 12 "Controllo, misure interdittive, sanzioni". In caso di mancato rispetto, anche parziale, di quanto contenuto nel presente Regolamento, si applica quanto riportato nel Capitolo. 12 "Controllo, misure interdittive, sanzioni".

## 1.1 MODALITA' DI DIFFUSIONE

Il RdS viene diffuso a cura del Gestore a tutti i soggetti aeroportuali pubblici e privati operanti nell'Aeroporto di Bologna secondo una lista di distribuzione che ne individua i destinatari ufficiali.

La diffusione avviene esclusivamente attraverso internet tramite il sito [www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it).

Il Manuale Operativo/Allegati Tecnici del RdS è consultabile tramite password di accesso fornita da AdB.

Pertanto sarà da considerarsi "fuori controllo" del Gestore qualsiasi copia riprodotta per proprio uso.

Ciascun soggetto aeroportuale privato e pubblico è tenuto a notificare nominativo e indirizzo di posta elettronica di un proprio referente al quale saranno comunicati:

- notifica di revisione al Regolamento di Scalo
- password per l'accesso all'area riservata

I destinatari sono tenuti a trasmettere tempestivamente, tramite e-mail, l'attestazione di ricezione dell'avviso di pubblicazione del Regolamento inviato dal Gestore.

## 1.2 REVISIONI

La “Lista delle revisioni”, collocata in apertura del Regolamento, riporterà l’elenco delle revisioni per fornire immediata evidenza delle variazioni apportate al Regolamento.

Tutte le revisioni e le parti inserite ex novo verranno evidenziate con una bordatura analoga a quella che accompagna questa parte di testo.

Ogni volta che verrà emessa una nuova revisione, la bordatura del testo oggetto della revisione precedente sarà eliminata.

Gli aggiornamenti e le modifiche significative dal punto di vista operativo, quali variazioni a procedure esistenti o emissione di nuove procedure, vengono sottoposte, in veste di proposta dal Gestore, all’attenzione del Direttore d’Aeroporto che procederà con le opportune verifiche necessarie ai fini dell’adozione.

Modifiche non significative dal punto di vista operativo (quali aggiornamento di numeri telefonici, correzione di refusi tipografici e simili) saranno apportate dal Gestore Aeroportuale direttamente nel Regolamento e comunicate alla Direzione d’Aeroporto nel momento della trasmissione della revisione.

## 1.3 PRIVACY

Al fine dello svolgimento degli obblighi definiti nel Regolamento, il Gestore si impegna a trattare i dati personali e commerciali in forma prevalentemente automatizzata, adottando adeguate garanzie di riservatezza e sicurezza in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 196/03 “Codice in materia di protezione dei dati personali”.

In particolare, il Gestore ha già predisposto un sistema di misure di sicurezza, così come previsto dalla normativa di cui all'allegato B del D. Lgs.196/03 per tutelare la corretta conservazione dei dati custoditi negli archivi sia informatici che cartacei. Inoltre, al fine di permettere l'esercizio dei diritti spettanti ai singoli in relazione ai dati che vengono trattati dal Gestore, questi si impegna a comunicare a ciascun operatore i trattamenti di dati che lo riguardano, le modalità con cui questi avvengono, ed i suoi diritti in relazione agli stessi.

I soggetti cui si riferiscono i dati personali hanno il diritto in qualunque momento di ottenere la conferma dell'esistenza o meno dei medesimi dati e di conoscerne il contenuto e l'origine, verificarne l'esattezza o chiederne l'integrazione o l'aggiornamento, oppure la rettifica, ai sensi dell' art. 7 del D. Lgs. N. 196/2003. Ai sensi del medesimo articolo si ha il diritto di chiedere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, nonché di opporsi in ogni caso, per motivi legittimi, al loro trattamento, scrivendo ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., Via Triumvirato 84, 40132 Bologna.



## 1.4 GLOSSARIO

### • SOGGETTI AEROPORTUALI PUBBLICI

#### **E.N.A.C. (CIVIL AVIATION AUTHORITY) - DI SEGUITO DENOMINATA ENAC**

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, istituito con D. Lgs N°250 del 25 luglio 1997, competente in materia di regolamentazione tecnica aeronautica.

#### **DIREZIONE AEROPORTUALE (DA) (CIVIL AVIATION AUTHORITY) DI SEGUITO DENOMINATA DA/ ENAC-DA**

Struttura periferica dell'ENAC, con preminenti compiti di polizia della navigazione aerea, ispettivi, di vigilanza e controllo nell'ambito territoriale di competenza (regionale ed extra regionale).

#### **ALTRI ENTI AEROPORTUALI (DI STATO) (AIRPORT AUTHORITIES)**

Enti operanti in Aeroporto: POLIZIA DI FRONTIERA, CARABINIERI, VIGILI DEL FUOCO, DOGANA, GUARDIA DI FINANZA, MEDICO DI FRONTIERA (USMAF - Ufficio Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera), CITES, VETERINARIO, AERONAUTICA MILITARE, ESERCITO.

#### **E.N.A.V. S.p.A. - DI SEGUITO DENOMINATO ENAV**

Ente Nazionale di Assistenza al Volo S.p.A., costituito in Società per Azioni per effetto della legge n. 665/1996, a cui sono affidati i Servizi del traffico Aereo, delle telecomunicazioni aeronautiche, di radionavigazione e radiodiffusione, delle informazioni aeronautiche e della meteorologia aeroportuale.

Funzioni dell'ENAV riportate nel RdS:

Torre di controllo - di seguito denominata TWR o Torre

Controllore del traffico aereo - di seguito denominato CTA

### • SOGGETTI AEROPORTUALI PRIVATI / OPERATORI PRIVATI

#### **1. GESTORE AEROPORTUALE, ENTE DI GESTIONE AEROPORTUALE (CE793/2004: *Managing body of an airport* - ICAO: *Aerodrome Operator; Airport Management Company*) – di seguito denominato "Gestore"**

Il soggetto cui è affidato, sotto la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti in aeroporto [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18; C.d.N. Art. 705].

Funzioni del Gestore riportate nel RdS:

- CLEARANCE
- COORDINAMENTO OPERATIVO DI SCALO – di seguito denominato COS
- DIREZIONE BUSINESS NON AVIATION – di seguito denominata DBNA
- DIREZIONE BUSINESS AVIATION E COMUNICAZIONE – di seguito denominata DBAC
- FOLLOW-ME – di seguito denominato F-ME
- INFORMATION COMMUNICATION TECHNOLOGY – di seguito denominato ICT

- PRESIDIO TECNICO E DI EMERGENZA – di seguito denominato PTE
- PRIMO SOCCORSO SANITARIO AEROPORTUALE gestito dalla AUSL-118 – di seguito denominato PSSA
- REFERENTE PRM
- RESPONSABILE OPERAZIONI AEROPORTUALI - di seguito denominato ROA
- SAFETY SUPERVISOR - di seguito denominato SAF
- SECURITY SAB
- SECURITY PASSENGER MANAGER – di seguito denominato SPM
- SQUADRA AGE (ADDETTI GESTIONE EMERGENZA)
- SUPERVISORE TERMINAL

**2. PRESTATORE DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA A TERZI (Supplier of Ground Handling Services)**  
(di seguito denominato “Prestatore” o “Handler”)

Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie dei servizi di assistenza a terra di seguito elencati [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18, Allegato A]:

- assistenza amministrativa e supervisione
- assistenza passeggeri
- assistenza bagagli
- assistenza merci e posta
- assistenza operazioni in pista
- assistenza pulizia aeromobile e servizi di scalo (climatizzazione, sghiacciamento, ecc.)
- assistenza carburante e olio [Prestatori di servizi di assistenza carburante o Handler rifornitori]
- assistenza manutenzione dell’aereo
- assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi
- assistenza trasporto a terra
- assistenza ristorazione “catering”

**3. UTENTE DI AEROPORTO O VETTORE, OPERATORE AEREO O ESERCENTE (Air Operator, Airport User, Air Carrier, Operator)**

Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta, merci, da e per l’aeroporto considerato [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18] con o senza remunerazione.

Vengono comprese nella categoria in oggetto anche le attività di Aviazione Generale e di Lavoro Aereo.

**4. PRESTATORE DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA IN AUTOASSISTENZA O AUTOPRODUZIONE (*Self handling User*), di seguito denominato "AUTOPRODUTTORE"**

Utente che fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione dei servizi stessi [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18].

**5. SUBCONCESSIONARI (*Lessee*)**

Operatori privati che occupano/utilizzano spazi/aree/impianti all'interno del sedime aeroportuale in base a un contratto di subconcessione, per svolgervi le proprie attività di tipo aeronautico o commerciale.

**6. ALTRI SOGGETTI PRIVATI NON AEROPORTUALI**

1. Passeggero: chi usufruisce del servizio di trasporto aereo
2. Visitatore: accompagnatore del passeggero o frequentatore occasionale
3. Cliente: chi usufruisce di un servizio diverso dal trasporto aereo (es. MBL, ristorante, ecc.)

## 2. PROCEDURE GENERALI

### 2.1 OPERATIVITA' AEROPORTUALE

#### 2.1.1 CAPACITA' AEROPORTUALE

La capacità complessiva dello scalo è dettata dal numero massimo di movimenti orari di aeromobili che è possibile condurre sulla pista di volo in conseguenza del lay-out fisico dell'area di manovra (pista e *taxiway* a servizio della stessa) e delle procedure ATC in essere per l'utilizzo dello spazio aereo prossimo all'aeroporto, nonché in conseguenza del layout fisico delle infrastrutture riferite al Terminal e al lato città.

##### 2.1.1.1 CAPACITÀ DICHIARATA DI PISTA

La capacità dichiarata della pista di volo, in condizioni di normalità (regolari condizioni meteorologiche, Radar e Radioassistenze efficienti, ecc.), è di 24 movimenti/ora (su pista 12) di cui 12 movimenti ogni 30 minuti; in caso di utilizzo della pista 30, il limite è di 12 movimenti/ora di cui 3 ogni 15 minuti.

##### 2.1.1.2 CAPACITÀ PIAZZALI

Lo scalo comprende 4 piazzali aeromobili, di cui tre utilizzati prevalentemente per l'Aviazione Commerciale (apron 1, apron 2 e apron 3) e uno utilizzato prevalentemente per l'Aviazione Generale (apron 4); sul lato Est del sedime aeroportuale si trovano inoltre 2 piazzole di sosta per elicotteri (non ancora operative).

Le caratteristiche specifiche di utilizzo dei singoli apron e delle relative piazzole di sosta sono riportate all'interno della tabella riassuntiva contenuta nel Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 23 *"Caratteristiche operative delle piazzole di sosta"*; le procedure consentite sui piazzali sono dettagliate all'interno del Cap 7 *"Gestione operazioni sull'apron"* e nella sez.25 del M.O/A.T. *"Procedure operative per operazioni di marshalling, messa in moto, push-back, power-back e automanovra"*

##### 2.1.1.3 AEROSTAZIONE/TERMINAL PASSEGGERI

Presso lo scalo sono aperte al pubblico le seguenti Aerostazioni/Terminal passeggeri:

- AEROSTAZIONE PASSEGGERI PRINCIPALE;
- TERMINAL AVIAZIONE GENERALE (C.D. TAG).

All'interno dell'Aerostazione/Terminal sopra indicate sono presenti le infrastrutture, i servizi e le altre dotazioni necessarie all'accoglienza e all'espletamento delle operazioni di accettazione passeggeri e bagagli, imbarco e sbarco passeggeri.

L'Aerostazione passeggeri principale è prevalentemente dedicata ai voli di Aviazione Commerciale (di linea e charter), mentre il Terminal di Aviazione Generale è prevalentemente dedicato ai voli di Aviazione Generale, ai voli Taxi e ai voli ad uso proprio.

#### 2.1.1.4 CAPACITÀ DELL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI PRINCIPALE

L'aerostazione passeggeri principale, aperta H24, è strutturata su 2 livelli: il piano terra ospita le sale arrivi e l'area check-in, il primo piano ospita le aree dedicate alle operazioni di imbarco.

La capacità dell'aerostazione principale, riferita al numero massimo di passeggeri orari, è la seguente:

	Arrivi	Partenze
Schengen	2000	2000
Extra-Schengen	1000	1000
Totale	3000	3000

I dati di riferimento per la determinazione della capacità di accoglienza e smistamento dei passeggeri sono i seguenti:

- 64 banchi check-in collocati in un'unica area accettazione e distribuiti lungo 3 isole separate (Isola "A", Isola "B" e Isola "C");
- 9 varchi per il controllo di sicurezza dei passeggeri, cui si aggiunge un varco per il controllo del personale;
- 22 gate d'imbarco ai quali corrispondono 18 moli (pontili, scale o rampe) utilizzabili per la discesa dei passeggeri;
- 6 nastri trasportatori per la riconsegna dei bagagli ai passeggeri nella sala arrivi Schengen;
- 5 nastri trasportatori per la riconsegna dei bagagli ai passeggeri nella sala arrivi non-Schengen;
- i parcheggi per autovetture in area aeroportuale landside hanno una capienza complessiva di 3.030 posti, suddivisi su 4 aree di parcheggio principali e su alcune ulteriori aree per la sosta breve in prossimità dell'aerostazione.



## 2.1.1.5 CAPACITÀ DEL TERMINAL AVIAZIONE GENERALE

Il Terminal Aviazione Generale è aperto giornalmente dalle 06.00 alle 22.00. I controlli di Polizia e Dogana saranno normalmente disponibili dalle 07.00 alle 22.00.

Al di fuori di questi orari il Terminal TAG sarà chiuso e presidiato dalla Vigilanza notturna.

I Prestatori sono tenuti a comunicare giornalmente a AdB ([cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it); [dutystationmanager@bologna-airport.it](mailto:dutystationmanager@bologna-airport.it); [airportsafety@bologna-airport.it](mailto:airportsafety@bologna-airport.it) o, in alternativa, all'indirizzo SITA BLQOWXH) la cessazione dei servizi di propria competenza.

TAG è tenuta a comunicare giornalmente agli indirizzi e-mail AdB [cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it); [dutystationmanager@bologna-airport.it](mailto:dutystationmanager@bologna-airport.it); [airportsafety@bologna-airport.it](mailto:airportsafety@bologna-airport.it), l'avvenuta chiusura del varco di sicurezza utilizzato per l'accesso da / per il Terminal nonché l'eventuale estensione dell'orario di apertura del Terminal e del varco, preventivamente concordata con Polizia di Stato, Dogana e Security AdB.

## 2.1.1.6 MINIMUM CONNECTING TIME

Di seguito la tabella dei *minimum connecting time* (MCT) presso l'aeroporto di Bologna:

	Schengen	Non Schengen
Schengen	30 minuti	50 minuti
Non Schengen	50 minuti	50 minuti

## 2.1.2 CLEARANCE AEROPORTUALE

### 2.1.2.1 AVIAZIONE COMMERCIALE

- L'aeroporto di Bologna è classificato come "aeroporto ad orari facilitati" (Reg. CE95/1993), ovvero un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra Vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei Vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto. Pertanto **ogni volo, per poter operare, deve in ogni caso ottenere la clearance da Assoclearance di Roma** (SITA ROMSPXH, orario 9-17 dal lunedì al venerdì) secondo la normativa in vigore (CE95/93 e CE793/2004) che prevede, come termine per le richieste, la *deadline* del 31 agosto per la stagione invernale e del 31 gennaio per la stagione estiva.
- Per richiedere la clearance o richiedere la modifica dei dati ad essa relativi (numero volo, data, orario, tipo aeromobile, origine/destinazione e tipo del volo) durante gli orari di chiusura di Assoclearance per operazioni a breve termine, l'Utente aeroportuale deve inviare richiesta in

formato SSM/ASM/SMA al Gestore, agli indirizzi Sita BLQOWXH, BLQAAXH e BLQSTXH (vedi tabella riepilogativa al §2.1.5)

- c. La partenza e l'approdo di aeromobili negli aeroporti ad orari facilitati, come definiti dalla normativa comunitaria, sono subordinati all'assegnazione della corrispondente banda oraria ad opera del soggetto allo scopo designato (Assoclearance). L'assegnazione delle bande orarie avviene in conformità delle norme comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi.
- d. La normativa nazionale e internazionale in vigore prevede (con riferimento agli aeroporti coordinati) l'applicazione di sanzioni nel caso di mancato rispetto delle bande orarie assegnate. ADB si riserva di segnalare a ENAC, per le valutazioni ed azioni specifiche, le situazioni in cui voli privi di clearance aeroportuale possano recare pregiudizio alla operatività dei voli in possesso di clearance<sup>2</sup>.
- e. Ogni Utente aeroportuale è tenuto a comunicare al Gestore (agli indirizzi Sita BLQDDXH e BLQOWXH, tramite fax al n. 051-6479911 o tramite e-mail all'indirizzo [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it)) il nominativo del Prestatore che gli fornirà il servizio di assistenza.
- f. Ogni Utente aeroportuale deve fornire al Gestore, prima dell'inizio dei programmi operativi estivi e invernali, l'elenco degli aeromobili che intende utilizzare da/per l'aeroporto di Bologna; tale elenco deve comprendere la registrazione dell'aeromobile, il tipo, il codice IATA SSIM, il MTOW, la configurazione (numero posti) ed il capitolo di certificazione acustica (ICAO Annesso 16) e deve essere inviato all'indirizzo Sita BLQDDXH, via e-mail a: [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it) o via fax al nr. 051-6479911. (Vedi anche §10.1.3)
- g. Ai fini della corretta gestione delle piazzole di sosta, gli Utenti aeroportuali devono comunicare giornalmente, entro le ore 22.00, la rotazione degli aeromobili previsti al suolo il giorno successivo. Sono esclusi da tale adempimento i voli per i quali la rotazione è riconducibile allo slot assegnato da Assoclearance. Eventuali successive variazioni devono essere comunicate dall'Utente aeroportuale o Prestatore al COS, tramite telex indirizzato a BLQOWXH, non appena l'Utente aeroportuale o Prestatore ne venga a conoscenza.
- h. Per tutti gli aeromobili in partenza dall'aeroporto di Bologna è obbligatoria **la manovra di push-back o power-back**; gli Utenti aeroportuali che richiedono la Clearance aeroportuale su BLQ sono quindi tenuti ad accertarsi presso il proprio Prestatore circa la disponibilità delle attrezzature (trattore e barra di spinta/traino) atte ad effettuare la manovra di push-back; in mancanza di barra di traino sullo scalo gli Utenti aeroportuali devono provvedere a trasportare a bordo dell'aeromobile la propria barra di traino fornendone informativa al Gestore (agli indirizzi Sita BLQDDXH e BLQOWXH) ed al Prestatore.

### 2.1.2.2 AVIAZIONE GENERALE

- a. La società TAG Bologna (di seguito denominata TAG) opera, negli orari di servizio (ore 06.00-22.00 locali), come unico fornitore dell'attività di rilascio clearance di parcheggio a seguito di PPR. Negli orari in cui la società non presta servizio, eventuali attività di rilascio clearance per l'Aviazione Generale saranno gestite direttamente da ADB.

---

<sup>2</sup> Codice della navigazione art.807(solo per gli aeroporti coordinati) - Regolamento CE95/93 – Regolamento CE793/2004 – DM18/06/81 art.47

- b. Tag, eseguite le verifiche di competenza, provvederà a rilasciare la clearance agli aeromobili che ne avranno fatto richiesta tramite PPR inviate direttamente dal Vettore/Esercente o tramite Prestatore.

Tutti i movimenti di aeromobili previsti nel giorno successivo, corredati dai relativi dati (tipo aeromobile, registrazione STA, STD, sigla ICAO degli aeroporti di provenienza e destinazione) dovranno essere notificati da TAG a AdB ([cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it); [airportsafety@bologna-airport.it](mailto:airportsafety@bologna-airport.it), [dutystationmanager@bologna-airport.it](mailto:dutystationmanager@bologna-airport.it)) entro le 21.00 locali del giorno precedente. Tutte le Clearance rilasciate da TAG in corso di operativo e relative al giorno in corso dovranno essere comunicate tempestivamente dai singoli prestatori a AdB agli indirizzi e-mail sopra indicati.

- c. Le operazioni di Aviazione Generale sono soggette all'obbligo della preventiva richiesta (PPR, *Prior Permission Required*), prima della partenza di ogni volo con destinazione Bologna, presso il Prestatore TAG, (vedi riferimenti inseriti nello schema sotto elencato). I voli in arrivo devono contattare la frequenza operativa TAG almeno 20 minuti prima dell'ETA, per il servizio obbligatorio di handling:

NOMINATIVO	ORARI	TEL	FAX	E-MAIL	FREQ.
TAG	LUN-DOM HR 0500-2100 (0400-2000) o H24 dietro specifico accordo	+39 051 6418901  +39 051 6418902	+39 051 6418909	<a href="mailto:operations@tagbologna.com">operations@tagbologna.com</a>	131.7 MHz

- d. Eventuali richieste di estensione della clearance di parcheggio, devono essere inoltrate in tempo utile al Prestatore di riferimento: in caso di mancata disponibilità di piazzole, l'Utente è tenuto a rispettare la clearance precedentemente assegnatagli.
- e. Eventuali richieste di disponibilità di piazzole di sosta sui piazzali 1, 2 e 3 per aeromobili di Aviazione Generale, dovranno essere indirizzate da TAG a Clearance ai seguenti indirizzi: [cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it); [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it), per la necessaria valutazione. Tali richieste dovranno essere inoltrate specificando tutti i dati operativi dell'aeromobile al quale si riferisce la richiesta (Vettore/Esercente, numero di volo/*callsign*, tipo aeromobile, registrazione, STA, STD, sigla ICAO degli aeroporti di provenienza e destinazione). Eventuali necessità da parte di AdB relative all'utilizzo del Piazzale 4 verranno concordate tra la funzione Clearance ([clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it), orario 09.30-17.30) o, in sua assenza, tra il COS e TAG.

### 2.1.2.3 AVIAZIONE DI STATO (VOLI MILITARI, DI STATO ED EQUIPARATI)

- a. Tutti i voli **non coordinati da Assoclearance** con destinazione Bologna, devono ottenere, prima della partenza dallo scalo di origine, la clearance di parcheggio tramite richiesta alla funzione Clearance (LUN-VEN 0900-1800LT, TEL +39 051 6479894) o al COS (H24, TEL +39 051 6479908-

9909). Eventuali ritardi devono essere preventivamente concordati con i riferimenti sopra indicati.

- b. L'impiego degli aeromobili di Stato ed equiparati, comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali<sup>3</sup>

### 2.1.2.4 ELICOTTERI

L'aeroporto di Bologna è sprovvisto di apposita area (TLOF) per l'atterraggio/involò degli elicotteri civili. Tali operazioni sono consentite unicamente sulla RWY 12/30.

La richiesta di clearance di parcheggio, è obbligatoria anche per gli elicotteri e dovrà avvenire in accordo a quanto previsto ai par. 2.1.2 e successivi.

#### Air-taxi

E' VIETATO L' AIR-TAXI DEGLI ELICOTTERI SULLE SEGUENTI AIRCRAFT STAND TAXILANE:

- N
- V
- W (ad eccezione del tratto da percorrere per accedere allo stand 305)
- Z

E' consentito l'air-taxi sulla aircraft stand taxilane "U" esclusivamente agli elicotteri dei VVF in entrata/uscita dall'area "Drago" che effettuano operazioni di volo IFR (con RVR non inferiore a 800 metri) e VFR notturno.

La procedura di entrata/uscita elicotteri VVF dall'area Drago è contenuta nella sez. 28 del Manuale Operativo del RdS.

#### Stand utilizzabili

L'utilizzo degli apron 1, 2 e 3 per le operazioni di elicotteri è consentito,

per gli **elicotteri con pattini** ESCLUSIVAMENTE SULLE PIAZZOLA 305 e, per gli **elicotteri con ruote**, ESCLUSIVAMENTE SULLE PIAZZOLE 104/105, 114, 219, 2202, e 305, NEL RISPETTO DELLA NORMATIVA ENAC ED ICAO applicabile, previa verifica del Gestore dell'esistenza degli affrancamenti previsti (per le limitazioni specifiche fare riferimento al Manuale Operativo/Allegati Tecnici del RdS, sez.23, "Caratteristiche operative delle piazzole di sosta" e al cap. 7 del RdS).

L'utilizzo del Piazzale 4, della taxiway "TV" e dell'aircraft stand taxilane "V" è consentito solo agli elicotteri con ruote, che rientrano all'interno delle dimensioni indicate al Par. 7.4.2. del RdS, ed unicamente tramite rullaggio al suolo.

L'air-taxiway che collega i piazzali di sosta elicotteri della Polizia di Stato (area POLI) e dei VVF (area DRAGO) con l'area "DADO" collocata all'interno dell'Area militare Orione, potrà essere utilizzata da un solo elicottero per volta.

Tutte le operazioni di elicotteri devono avvenire previo contatto con TWR.

---

<sup>3</sup> Codice della navigazione artt. 744, 746, 748

La TWR fornirà agli elicotteri degli Enti di Stato tutte le informazioni conosciute riguardanti manovre di push-back o traino in essere e di eventuali movimenti in corso di altri elicotteri.

Le operazioni degli elicotteri degli Enti di Stato in caso di pronto intervento (BAT) e/o intervento di emergenza, benché con precedenza su qualsiasi altro movimento, dovranno avvenire in contatto con TWR per non compromettere la sicurezza delle operazioni aeroportuali civili.

I voli di elicotteri con pattini con destinazione Bologna, prima della partenza dall'aeroporto di origine, sono tenuti obbligatoriamente a richiedere un'autorizzazione preventiva (PPR) ai seguenti riferimenti del Gestore aeroportuale:

- Clearance: LUN-VEN HR 0900-1800 (0800-1700). Tel. +39 051 6479894
- COS: LUN-VEN HR 0000-0800 1800-2359 (2300-0700 1700-2259), AdB-DOM H24. Tel. +39 051 6479908-9909.

Lo sbarco/imbarco dei passeggeri da/per elicotteri con i motori in movimento sono permessi, a condizione che il Prestatore o i membri dell'equipaggio siano opportunamente addestrati a tale compito e siano in grado di scortare i passeggeri e di assicurare le corrette indicazioni allo scopo di raggiungere un'area di sicurezza dopo lo sbarco o di imbarcare in sicurezza l'elicottero.

### **2.1.2.5 VOLI PRIVI DI CLEARANCE AEROPORTUALE**

Sono considerati voli privi di clearance tutti i voli per i quali Assoclearance o AdB non abbiano rilasciato esplicita autorizzazione all'utilizzo delle piazzole di sosta e delle infrastrutture aeroportuali in genere. Sono altresì da considerarsi privi di clearance anche tutti i voli che richiedono il dirottamento su BLQ e per i quali AdB non abbia comunicato ufficialmente ad ENAV la disponibilità della relativa piazzola di sosta: i suddetti voli saranno accettati sullo scalo, compatibilmente con la disponibilità di infrastrutture, privilegiando, in termini di priorità (fatto salvo quanto riportato in 2.1.2.3-b), i voli regolarmente coordinati da Assoclearance.

In particolare si evidenzia come la clearance aeroportuale non possa intendersi automaticamente garantita ai voli ripianificati non provvisti di clearance, ovvero a quei voli destinati ad altro scalo che, per motivi operativi e/o meteorologici, anche modificando il piano di volo originale prima della partenza o durante il volo, inseriscano Bologna come destinazione finale senza avere preventivamente ricevuto la conferma di clearance da parte di Assoclearance o di AdB.

Ai fini della prevista vigilanza di ENAC, AdB provvederà a tenere costantemente informata ENAC-DA rispetto alla disponibilità delle piazzole di sosta e delle infrastrutture aeroportuali.

### **2.1.3 ASSISTENZA AI VOLI NON PROGRAMMATI**

Sono da considerarsi "NON PROGRAMMATI" tutti i voli di Aviazione Commerciale e Generale, voli Umanitari, voli Ambulanza/trasporto organi e voli di Stato (inclusi gli eventuali voli dirottati e/o privi di contratto appartenenti a ognuna delle categorie citate), per i quali i singoli servizi di competenza degli Handler e del Gestore non siano stati precedentemente concordati con tali soggetti.



Fermo restando quanto previsto in merito alle modalità di richiesta e di conferma della disponibilità delle infrastrutture aeroportuali, per le quali si rimanda a quanto disciplinato ai successivi par. 2.1.5 e 2.1.6, il presente paragrafo disciplina le modalità di richiesta e di erogazione dei servizi di assistenza di competenza dei Prestatori e del Gestore Aeroportuale.

### *2.1.3.1 VOLI DI STATO/UMANITARI/AMBULANZA/TRASPORTO ORGANI*

Tutti i voli (“programmati” e “non programmati”) Umanitari/di Stato (o equiparati), Ambulanza e/o Trasporto organi, dovranno essere assistiti in orario H24 (00.00-24.00 LT) con priorità, sia in arrivo che in partenza, dal Prestatore Marconi Handling, fatta salva la possibilità per il singolo Vettore/Esercente di concordare l’assistenza con altri Prestatori.

Le modalità di assistenza ai voli ambulanza (trasporto equipe medica e/o organi da trapianto e/o passeggeri che necessitano di assistenza sanitaria) sono descritte all’interno della Sez.27 del Manuale Operativo/Allegati tecnici

### *2.1.3.2 VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE -SERVIZI ASSICURATI IN ORARIO DIURNO (05.00-24.00 LT)*

**a)** Tutti i voli “non programmati” di Aviazione Commerciale che operano in orario diurno (05.00-24.00 LT) dovranno essere assistiti, in arrivo e in partenza, in tempi compatibili con la disponibilità di personale, mezzi e infrastrutture, dal Prestatore di servizi di assistenza a terra con cui il Vettore ha già in essere un contratto di assistenza relativo ad altri voli schedulati sullo scalo di Bologna.

**b)** Tutti i voli “non programmati” di Aviazione Commerciale che operano in orario diurno (05.00-24.00 LT) e che non hanno regolare contratto con i Prestatori Marconi Handling e/o Aviation Service, dovranno essere assistiti in arrivo e in partenza sulla base della seguente rotazione:

- MESI PARI: PRESTATORE AVIATION SERVICE
- MESI DISPARI: PRESTATORE MH

**c)** Per le attività di assistenza a terra previste al punto 7 dell’Allegato A del D.Lgs 18/99, i prestatori presenti sullo scalo (AIR-BP Italia e CARBOIL) presteranno assistenza ai voli privi di contratto, sulla base degli orari di servizio e delle tipologie di voli da assistere pubblicate in AIP, attenendosi alla seguente rotazione, salvo specifiche richieste del Vettore:

PERIODO	RIFORNITORE DESIGNATO
ORARIO DIURNO (MESI PARI)	CARBOIL
ORARIO DIURNO (MESI DISPARI)	AIR BP
NOTTE (SIA MESI PARI CHE MESI DISPARI)	AIR BP

### *2.1.3.3 VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE - SERVIZI ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00-05.00 LT)*

I Vettori di Aviazione Commerciale, anche privi di contratto con i Prestatori Marconi Handling e/o Aviation Service, che richiedano di effettuare un volo non programmato in orario notturno (00.00-05.00 LT) saranno assistiti dal Prestatore Marconi Handling, in arrivo e in partenza, a condizione che abbiano richiesto l'assistenza entro le ore 20.00 LT ai contatti elencati al par. 2.1.3.7, fatta salva l'eventuale disponibilità del Prestatore con cui il Vettore ha in essere un contratto di assistenza.

I Vettori di Aviazione Commerciale, anche privi di contratto con i Prestatori Marconi Handling e/o Aviation Service, che richiedano assistenza successivamente alle ore 20.00 LT per effettuare un volo non programmato in orario notturno (00.00-05.00), saranno assistiti dal Prestatore Marconi Handling che assicurerà i soli SERVIZI MINIMI IN ARRIVO indicati al par. 2.1.3.5.

I Vettori che richiedano di effettuare un volo non programmato in orario notturno (00.00-05.00LT) usufruendo di tutti i servizi erogati dal Gestore, devono richiederli entro le ore 20.00 Lt ai contatti elencati al par. 2.1.3.7.

### *2.1.3.4 VOLI DI AVIAZIONE GENERALE - SERVIZI ASSICURATI*

I voli non programmati di Aviazione Generale dovranno essere assistiti in arrivo e in partenza dal Prestatore TAG nella fascia oraria tra le 06.00 e le 22.00 e dal Prestatore Marconi Handling dalle 22.00 alle 06.00 compatibilmente con la disponibilità di personale, mezzi e infrastrutture disponibili. Ai voli di Aviazione Generale che operano con caratteristiche di voli Ambulanza / Trasporto organi / Umanitari, si applica la regolamentazione prevista al par. 2.1.3.1. comma "a)" (obbligo di assistenza H24 in arrivo e in partenza, con priorità).

I Vettori/Esercenti di voli di Aviazione Generale, anche privi di contratto con i Prestatori presenti sullo scalo, che richiedano di effettuare un volo non programmato in orario notturno (00.00-05.00 LT), saranno assistiti dal Prestatore Marconi Handling, in arrivo e in partenza, a condizione che abbiano richiesto l'assistenza entro le ore 20.00 LT.

I Vettori/Esercenti di voli di Aviazione Generale, anche privi di contratto con i Prestatori presenti sullo scalo, che richiedano successivamente alle ore 20.00 LT di effettuare un volo non programmato in orario notturno (00.00-05.00), saranno assistiti dal Prestatore Marconi Handling che assicurerà i soli SERVIZI MINIMI IN ARRIVO indicati al par. 2.1.3.5.

### *2.1.3.5 SERVIZI MINIMI ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00 – 05.00 LT)*

a) Tra le 00.00 e le 05.00 a tutte le tipologie di voli saranno assicurati da Marconi Handling i seguenti servizi minimi correlati all'ARRIVO:

- Sbarco e trasporto passeggeri all'area di riconsegna bagagli;
- Scarico e riconsegna bagagli;
- Assistenza PRM e minori non accompagnati;
- Informativa ai passeggeri;
- Riprotezione via superficie dei passeggeri in arrivo e dell'equipaggio (compatibilmente con la disponibilità di autobus) o, in alternativa, chiamata di taxi pubblici per il trasporto dei passeggeri e del Crew alla stazione FS di Bologna

b) Tra le 00.00 e le 05.00 LT, ai soli voli di Stato, Ambulanza/Trasporto organi, Umanitari (programmati e non programmati), oltre ai servizi di cui al precedente par. a), saranno assicurati anche i seguenti servizi:

#### **SERVIZI EROGATI DAL GESTORE AEROPORTUALE**

- Controllo radiogeno su passeggeri e bagagli in partenza

#### **SERVIZI DI HANDLING**

- Trattore push-back per traino/spinta aeromobile per i soli voli di Stato /Ambulanza/Umanitari/Trasporto organi (qualora non sia disponibile una piazzola adibita alle operazioni in auto manovra)
- Servizio di de/anti-icing

### *2.1.3.6 SERVIZI NON ASSICURATI IN ORARIO NOTTURNO (00.00-05.00 LT)*

Tra le 00.00 e le 05.00 non sono assicurati, per i voli non programmati di Aviazione Commerciale e Generale, i seguenti servizi correlati all'ARRIVO dei voli:

#### **SERVIZI DI HANDLING**

- Lost & Found
- Scarico della merce e della posta
- Servizio merci
- Prenotazione Hotel per pax e crew

Tra le 00.00 e le 05.00 **non sono assicurati**, per i voli non programmati, i seguenti servizi correlati alla PARTENZA dei voli:

#### SERVIZI DEL GESTORE AEROPORTUALE:

- Ufficio informazioni e annunci al pubblico
- Assistenza PRM
- Supervisione impianto BHS (non assicurato in orario 00-04 It)
- Servizi di controllo radiogeno per passeggeri e bagagli in partenza

#### SERVIZI DI HANDLING

- Registrazione passeggeri e bagagli (check-in)
- Smistamento bagagli
- Assistenza minori non accompagnati
- Centraggio aeromobili
- Attività connesse al controllo del carico
- Imbarco passeggeri in partenza e in transito
- Assistenza in cuffia per le operazioni di push-back
- De/anti-icing
- Prenotazione hotel per passeggeri e equipaggio

## 2.1.3.7 CONTATTI DI RIFERIMENTO

I servizi per i voli non programmati devono essere richiesti ai seguenti contatti:

### SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

OPERATORE	ATTIVITA'	CONTATTI
<b>AVIAPARTNER</b>	<b>SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA</b>	OPERATIONS MOB: +39 345-6367627 / +39 342-6581515 / + 39 335-6099856 TEL: + 39 051 6479244 SITA: BLQAOXH - BLQAXXH
<b>AVIATION SERVICE</b>	<b>SERVIZI DI ASSISTENZA DI TERRA</b>	DUTY OFFICER MOB : +39 335-1384723 TEL: +39 051-6479444 SITA: BLQBXXH – BLQBAXH
<b>MARCONI HANDLING</b>	<b>SERVIZI DI ASSISTENZA DI TERRA</b>	UFFICIO CONTROLLO VOLI - TEL : +39 051-6479486 FLIGHT OFFICER - MOB: +39 340-3313520 SITA: BLQKEXH- BLQKOXH-BLQKXXH
<b>TAG BOLOGNA</b>	<b>SERVIZI ASSISTENZA DI TERRA AVIAZIONE GENERALE</b>	OPS : TEL: +39 051 6418901 +39 051 64189902 FAX: +39 051 6418909 FREQ: 131.7 MHz MAIL: <a href="mailto:operations@tagbologna.com">operations@tagbologna.com</a>
<b>AIR BP</b>	<b>RIFORNIMENTO CARBURANTE</b>	(ORARI DI SERVIZIO PUBBLICATI IN AIP) TEL: + 39 3357151258 FAX: +39 051-403659
<b>CARBOIL</b>	<b>RIFORNIMENTO CARBURANTE</b>	(ORARI DI SERVIZIO PUBBLICATI IN AIP) TEL: + 39 051-312460 FAX: +39 051-384533

### SERVIZI DI ASSISTENZA EROGATI DAL GESTORE AEROPORTUALE

OPERATORE	ATTIVITA'	CONTATTI
<b>SAB</b>	<b>CONTROLLI DI SICUREZZA</b>	SAB SECURITY – TEL: +39 348 9252700 <b>COORDINATORISICUREZZA@BOLOGNA-AIRPORT.IT</b>
	<b>COORDINAMENTO SERVIZI EROGATI DAL GESTORE</b>	COS-COORDINAMENTO OPERATIVO DI SCALO TEL : +39 051-6479908/09 SITA : BLQOWXH



## 2.1.4 ASSEGNAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AI VOLI NON PROGRAMMATI O RIPIANIFICATI

### 2.1.4.1 VOLI DIROTTATI – AVIAZIONE COMMERCIALE

- Stante l'attuale configurazione del piazzale parcheggio aeromobili, non tutte le richieste di dirottamento potranno considerarsi direttamente accettabili. Tenuto conto che l'elemento prioritario per lo scalo di Bologna è costituito sia dai voli coordinati dal Vettore tramite Assoclearance o tramite il Gestore Aeroportuale (§§2.1.2.1, 2.1.2.2 e 2.1.2.3), sia dalla necessaria disponibilità di spazio in caso di emergenze, tutti i dirottamenti di velivoli che non rientrano nelle suddette categorie potranno essere presi in considerazione solo previa verifica di disponibilità di una piazzola (adatta alla categoria dell'aeromobile) per tutto il tempo della prevista durata della sosta. Saranno quindi privilegiate le soste brevi (ad es. solo sbarco passeggeri o scalo tecnico), come pure i tempi di transito dichiarati all'atto della richiesta del dirottamento, mentre per le soste di durata indefinita o incerta il Vettore dovrà prendere in considerazione anche la possibilità di rivolgersi al secondo scalo alternato;
- la richiesta di dirottamento su BLQ deve essere inoltrata esclusivamente dal Comandante del volo a TWR specificando l'orario previsto di arrivo a BLQ, il numero di volo ed il tipo di aeromobile
- l'eventuale disponibilità di piazzola di sosta, verrà confermata telefonicamente da COS a ENAV, che provvederà a comunicarla all'aeromobile che ne ha fatto richiesta;
- in caso di dirottamento sullo scalo di BLQ, il COS inserisce il volo nel sistema di gestione operativo di scalo *GroundStar* (di seguito denominato Sistema GS) ed invia inoltre informativa via Telex all'Ufficio informazioni e al Prestatore di riferimento, specificando numero del volo, piazzola assegnata ed eventuali informazioni relative alla successiva partenza;
- il Vettore o il suo Rappresentante devono provvedere a fornire quanto prima a COS (telex a BLQOWXH) la prevista durata della sosta al fine di potere valutare e gestire correttamente l'occupazione delle infrastrutture.

### 2.1.4.2 VOLI RIPIANIFICATI – AVIAZIONE COMMERCIALE

- Tutte le richieste di ripianificazione di scalo su BLQ, (ovvero le richieste di operare su BLQ relative ad aeromobili non ancora in volo) devono essere inoltrate dal Vettore/Handler ad Assoclearance (dal lunedì al venerdì in orario 9-17, telex ROMSPXH) o, al di fuori di tali orari, a COS (telex a BLQOWXH e BLQDDXH, secondo le modalità riportate nei §§ 2.1.2.1, e 2.1.2.3. Eventuali comunicazioni di ripianificazione di scalo su BLQ pervenute con modalità differenti da quelle sopra indicate, non saranno prese in considerazione;
- Le infrastrutture operative di scalo si intendono assegnate al volo che ha fatto specifica richiesta di ripianificazione, solo a fronte di esplicita accettazione della medesima richiesta di ripianificazione, comunicata da Assoclearance o dal COS all'Utente richiedente;

- per quanto concerne la disponibilità ad accettare una richiesta di ripianificazione, si fa riferimento a quanto espresso relativamente ai Voli Dirottati, § 2.1.4.1 primo capoverso.

### *2.1.4.3 VOLI DIROTTATI – AVIAZIONE GENERALE*

- In caso di comunicazione di dirottamenti di aeromobili di aviazione generale con dimensioni uguali o inferiori al codice “B” ICAO, il COS provvede ad avvisare i Prestatori tramite e-mail riportante le informazioni ricevute da TWR;
- Per dirottamenti di aeromobili di codice “C” o superiori, sarà fornita a TWR comunicazione sull’accettazione o meno del dirottamento solo a seguito di preventivo coordinamento tra COS e TAG relativamente: 1) all’utilizzo della *taxiway “TV”*, dell’*aircraft stand taxilane “V”* e del Piazzale 4 da parte di tale tipologia di aeromobili o, in alternativa 2) alla disponibilità di idonee aree di sosta sui piazzali 1, 2 e 3;
- In caso di dirottamento in orario di chiusura del Terminal Aviazione Generale, COS assegnerà all’aeromobile, un’idonea piazzola di sosta in base al codice ICAO di appartenenza, informando Marconi Handling per le operazioni di assistenza.

## 2.1.5 RIEPILOGO MODALITA' DI RICHIESTA CLEARANCE AEROPORTUALE E DI RICHIESTA MODIFICA CLEARANCE IN ORARIO NOTTURNO E FESTIVO

	DEFINIZIONE	FASCE ORARIE DI APPLICAZIONE	FORMATO DELLA RICHIESTA	CONFERMA DELLA RICHIESTA	CONTATTI
<b>RICHIESTA CLEARANCE NOTTURNA E FESTIVA</b>	Tutte le nuove richieste di Clearance relative a voli che richiedono di operare nella stessa notte / week-end / giorno festivo in cui la richiesta viene inoltrata	<b>Aviaz. Comm.</b> 1) tra le 17.00 di un qualsiasi giorno feriale o festivo e le 09.00 del giorno successivo 2) tra le 09.00 e le 17.00 dei giorni di sabato, domenica, festivi  <b>Aviaz. Generale</b> tutti i giorni tra le 22.00 e le 06.00	Telex Sita in formato SMA/ASM/SSM o, in alternativa, telex Sita in formato libero indirizzato a  <b>-BLQOWXH</b> <b>-BLQDDXH</b> <b>-ROMSPXH</b>  riportante le informazioni caratteristiche del volo (numero di volo, STA, STD, tipo aeromobile, configurazione, tipo di servizio, nominativo del Prestatore dei servizi di assistenza a terra)	Le richieste di Clearance notturna e festiva si intendono confermate solo a seguito di invio di telex/fax di conferma da parte di AdB	<b>AVIAZIONE COMMERCIALE</b>  <b>CLEARANCE</b> (tutti i giorni feriali dalle 09.00 alle 17.00) Sita BLQDDXH Tel 051-6479895 Fax 051-6479911  <b>COS (H24)</b> Sita BLQOWXH Tel 051-6479908-9909 Fax 051-6479911  <b>ASSOCLEARANCE ROMA</b> (tutti i giorni feriali dalle 09.00 alle 17.00) Sita ROMSPXH e-mail: score@assocclearance.it
<b>RICHIESTA DI MODIFICA CLEARANCE</b>	Tutte le richieste di modifica di uno o più tra i seguenti dati (sta, std, tipo aeromobile, configurazione, tipo di servizio) relativi alla Clearance già ottenuta da un volo programmato nella stessa notte/week-end/ giorno festivo in cui la medesima richiesta di modifica viene inoltrata	<b>Aviaz. Comm.</b> 1) tra le 17.00 di un qualsiasi giorno feriale o festivo e le 09.00 del giorno successivo 2) tra le 09.00 e le 17.00 dei giorni di sabato, domenica, festivi  <b>Aviaz. Generale</b> tutti i giorni tra le 22.00 e le 06.00	Telex Sita in formato SMA/ASM/SSM o, in alternativa, telex Sita in formato libero indirizzato a  <b>-BLQOWXH</b> <b>-BLQDDXH</b> <b>-ROMSPXH</b>  riportante le richieste di variazione di uno o più dati caratteristici del volo già in possesso di Clearance (numero di volo, STA, STD, tipo aeromobile, configurazione, tipo di servizio)	Le richieste di modifica Clearance notturna e festiva si intendono confermate solo a seguito di invio di telex/FAX di conferma da parte di AdB	<b>AVIAZIONE GENERALE</b>  <b>TAG</b> (tutti i giorni dalle 05.00 alle 21.00) Tel 051-6418901 fax 051-6418909

## 2.1.6 SEGNALAZIONI DI RIDUZIONE DEL LIVELLO DEL SERVIZIO

Il Gestore Aeroportuale fornisce tempestivamente notizie<sup>4</sup> all'ENAC, a ENAV, ai Vettori e agli Enti interessati, in merito a riduzioni del livello del servizio e agli interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché in merito alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime conferitogli in concessione.

Uguali obblighi di informazione si applicano agli altri operatori privati aeroportuali nei casi in cui ricada nel loro ambito di competenza istituzionale la circostanza che può originare una riduzione del livello di servizio.

ENAV fornisce tempestivamente notizie all'ENAC e al Gestore Aeroportuale - COS (che si incarica di estendere l'informativa al Prestatore/Autoproduttore/Vettore) in merito a riduzioni del livello del servizio e/o a limitazioni delle infrastrutture di competenza e, in tali casi, l'informativa aeronautica è originata direttamente da ENAV stessa.

Nei casi in cui la riduzione del livello del servizio attenga alla sfera di competenza degli Enti di Stato, l'informativa aeronautica è originata da ENAC.

Quando le variazioni interessano i servizi antincendio e soccorso resi dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, questi comunicano al COS su utenza registrata (tel. 051-6479912), l'eventuale categoria antincendio aeroportuale disponibile, provvedendo poi ad inviare comunicazione scritta di ratifica via mail (cos@bologna-airport.it) in un secondo momento.

ENAV riceve comunicazione di decategorizzazione del servizio antincendio aeroportuale dal COS su linea telefonica registrata.

Le attività del Gestore connesse all'emissione dei Notam/Snowtam sono descritte nel MdA – sez 4 – PO 08 *“Informazioni aeronautiche, metereologiche e sull'attività dell'aeroporto”*

## 2.1.7 CHIUSURA DELL'AEROPORTO

L'eventuale chiusura dell'aeroporto, e/o di sue singole aree/infrastrutture operative, viene disposta direttamente e/o ratificata dalla DA a seguito delle limitazioni comunicate dal Gestore e/o dall'ENAV, sulla base delle rispettive competenze. In ogni caso, ENAV e il Gestore si tengono reciprocamente informati in merito alle segnalazioni di limitazioni comunicate a Enac DA.

In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, a seguito di disposizioni motivate dell'ENAC, nessun soggetto potrà avanzare nei confronti del Gestore o dell'ENAC, pretese di indennizzo o Ddi

<sup>4</sup> Codice della navigazione art. 705, lettera F.

risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

## 2.1.8 RESTRIZIONI TEMPORANEE DELLO SPAZIO AEREO DERIVANTI DALL'EFFETTUAZIONE DI ATTIVITÀ SPECIALI CIVILI E MILITARI

Vengono considerate attività speciali civili e militari:

- a. tiri a fuoco
- b. lanci di paracadutisti e materiali
- c. manifestazioni e gare aeree civili anche con partecipazione di militari (es. P.A.N.)
- d. esercitazioni aeree militari
- e. innalzamento di palloni liberi e dirigibili non vincolati
- f. emissione di raggi laser e fasci luminosi
- g. fuochi pirotecnici
- h. attività riferibili a ragioni di Stato e di ordine pubblico e sicurezza
- i. altri eventi o attività che potrebbero costituire pericolo per la navigazione aerea (ad es. despolettamento/brillamento di ordigni o eventi simili di ordine pubblico)

La richiesta di emissione dello specifico NOTAM di restrizione temporanea dello spazio aereo deve essere effettuata tramite specifico modulo, sulla base di quanto contenuto nella Circolare Enac ATM 05A, a cura di ENAC-DA, degli Enti/comandi militari, delle Autorità istituzionali, degli organizzatori delle manifestazioni, per poi essere inoltrata, a cura di ENAC-DA, degli Enti/comandi militari, delle Autorità istituzionali, a ACU (Airspace Co-ordination Unit) che formula il NOTAM e inoltra la richiesta al NOF (NOTAM Office) civile o militare per la successiva pubblicazione.

## 2.1.9 TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE CAUSE DI RIDUZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO

	CAUSE DI POTENZIALE RIDUZIONE DEL LIVELLO DEL SERVIZIO AEROPORTUALE:	FUNZIONI TITOLATE PER LA COMUNICAZIONE	MODALITÀ DI COMUNICAZIONE:
1	<p><b>- EVENTI ATMOSFERICI -</b> Nebbia (scarsa visibilità)</p> <p>Neve</p> <p>Temporali (riduzione taxiway disponibili) Acqua (pioggia o contaminazione)</p>	<p>ENAV</p> <p>AdB</p> <p>AdB AdB</p>	<p>TELEALLERTAMENTO</p> <p>telefonata linea registrata COS-TWR SNOWTAM</p> <p>NOTAM NOTAM</p>
2	<p><b>- EVENTI SOCIALI -</b> Manifestazioni Scioperi Ordine pubblico</p>	<p>DA</p>	<p>NOTAM</p>
3	<p><b>- EMERGENZE -</b> Incidente Minaccia (Atti Illeciti) Incendio</p>	<p>DA DA DA</p>	<p>NOTAM NOTAM NOTAM</p>
4	<p><b>- RIDUZIONE CAPACITÀ SOTTOSISTEMI -</b></p> <p>Piste e piazzali AVL apron 3</p> <p>Aiuti visivi luminosi</p> <p>Categoria antincendio aeroportuale</p> <p>Infrastrutture (stand, gate, banchi, varchi) Infrastrutture (Nastri, moli, linee smistamento)</p> <p>Capacità ATS</p> <p>Sistemi informativi Mancato rispetto degli slot</p>	<p>AdB</p> <p>ENAV</p> <p>VIGILI DEL FUOCO/AdB</p> <p>AdB AdB</p> <p>ENAV</p> <p>AdB AdB</p>	<p>NOTAM</p> <p>NOTAM</p> <p>NOTAM</p> <p>TELEX, FAX, E-MAIL TELEX, FAX, E-MAIL</p> <p>NOTAM</p> <p>TELEX, FAX, E-MAIL</p>
5	<p>Restrizioni temporanee dello spazio aereo derivanti dall'effettuazione di attività speciali civili e militari</p>	<p>DA</p>	<p>NOTAM</p>



## 2.1.10 COPERTURA DEI SERVIZI DURANTE GLI SCIOPERI

Gli operatori privati, nell'evenienza di scioperi indetti dal proprio personale, dovranno garantire i servizi funzionalmente connessi alle attività di Aviazione Civile e di navigazione aerea sulla base di quanto disciplinato dalla c.d. "Regolamentazione provvisoria" approvata dalla "Commissione di Garanzia dell'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali" con delibera n. 01/92 del 19/7/2001.

Inoltre, tutti coloro che concorrono all'erogazione dei servizi di trasporto aereo devono attenersi a quanto prescritto da:

- L.146/1990 modificata dalla L.83/2000
- Nota ENAC prot. 04-2130DG del 19/7/2004
- Disposizioni emesse dalla DA.

La sopra citata Regolamentazione, in particolare, riporta, unitamente a quanto previsto nella PT. I - disciplina comune al servizio finale del trasporto aereo, artt. da 1 a 13, come tale applicabile a ciascuna categoria sotto indicata - le prestazioni indispensabili relative ai seguenti servizi:

- (a) servizio di assistenza al volo (ENAV): art. 21 Regolamentazione;
- (b) servizi strumentali alla navigazione aerea (ENAV): art. 22 Regolamentazione;
- (c) servizio di trasporto passeggeri (Vettore): art. 20 Regolamentazione;
- (d) servizi aeroportuali (Gestore/Prestatore/Autoproduttore/Subconcessionario) relativi a:
  - flusso aeromobili passeggeri e bagagli (art. 24): fasce orarie garantite al 100% più il 20% di funzionalità dei servizi al di fuori di esse;
  - servizi di sicurezza aeroportuale (antincendio, medici, veterinari, controllo accessi al varco) (art. 25): funzionalità del servizio garantita al 50% di quella normalmente assicurata;
  - servizi aeroportuali accessori (pulizie, bar e ristoranti) (art. 26): funzionalità dei servizi nella misura del 30% del normale, elevata a 50% nel periodo Aprile-Ottobre;

Segmenti funzionali	(A) Per: voli di Stato, Militari, Emergenza, Sanitari, Umanitari e di Soccorso; voli schedulati nelle fasce orarie 7-10 e 18-21; altri voli garantiti	(B) Per: prestazioni relative alle ore di sciopero al di fuori delle fasce e dei voli garantiti (A)
<b>GESTORE:</b> ROA (Resp. Operazioni) COS SAF Supervisore Terminal Follow-me Addetto nastri Arrivi Servizi di sicurezza Addetti Terminal Informazioni Assistenza PRM Officina Automezzi Presidio Tecnico e di Emergenza	SI	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità da parte dei servizi aeroportuali non inferiore al 20% e, da parte dei servizi di sicurezza, nella misura del 50%, di quella normalmente assicurata
Parcheggio	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi nella misura del 30% di quella normalmente assicurata, elevata a 50% nei mesi da Aprile a Ottobre	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi nella misura del 30% di quella normalmente assicurata, elevata a 50% nei mesi da Aprile a Ottobre
<b>PRESTATORE-AUTOPRODUTTORE-VETTORE:</b> Referente o Responsabile in turno Piano di Carico (Weight & Balance) Accettazione (Check-in) Lost & Found Biglietteria Servizio Rampa Marshalling Trattore aeromobili Interpista Addetto nastri Arrivi Smistamento Bagagli Partenza Merci Carico/scarico aeromobili Pulizie aeromobili Rifornamento aeromobili Catering aeromobili Personale di terra (Vettore) Manutenzione aeromobili (Vettore)	SI	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità da parte dei servizi aeroportuali non inferiore al 20% di quella normalmente assicurata  Garantiti voli come da artt. 3 e 20
<b>ENAV:</b> Servizio assistenza al volo Servizi strumentali alla N.A.	Come da art. 21	Come da art. 22
<b>PULIZIE E RISTORAZIONE</b>	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi nella misura del 30% di quella normalmente assicurata, elevata a 50% nei mesi da Aprile a Ottobre	Prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi nella misura del 30% di quella normalmente assicurata, elevata a 50% nei mesi da Aprile a Ottobre

## 2.2 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE, BENI DI USO COMUNE, DI USO ESCLUSIVO E DI USO COMMERCIALE

Tutti gli operatori privati nello svolgimento della propria attività che prevede l'utilizzo di beni, devono attenersi a tutte le disposizioni emanate dalla DA, dalla Dogana, dalla Pubblica Sicurezza e dalle altre Autorità competenti, nonché dalla stessa AdB. L'operatore deve inoltre assicurare l'esercizio dell'attività in conformità alle normative vigenti.

Ai sensi della normativa nazionale vigente si definiscono e regolamentano i seguenti beni:

Per **INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE** si intendono gli impianti di assistenza a terra, che per complessità, costo ed impatto ambientale siano ritenuti non duplicabili, non suscettibili di frazionamento e la cui gestione deve essere riservata da ENAC ad un unico soggetto (il Gestore), che provvede, sulla base di criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori, a regolamentarne, coordinarne e garantirne l'utilizzazione da parte dei vari operatori privati in termini di sicurezza ed efficienza operativa.

Per **BENI DI USO COMUNE** si intendono i beni e le aree non frazionabili, il cui utilizzo da parte di più operatori privati aeroportuali deve essere gestito e coordinato dal Gestore.

Per **AREE DI USO COMUNE** si intendono le aree interne ed esterne agli edifici che ospitano le attività di tutti gli operatori aeroportuali privati (rispettivamente, ad esempio, interne: servizi igienici, scale e ascensori, atri e locali di accesso comune; esterne: aree in airside adibite alla circolazione e fermata dei veicoli e dei mezzi di rampa poste presso l'aerostazione passeggeri principale, il Centro Servizi Rampa, il Terminal Cargo, il Centro Servizi Vari, etc.), che non siano subconcesse come beni in uso esclusivo e che risultino accessorie agli spazi prioritariamente utilizzati per l'attività operativa.

Per **BENI DI USO ESCLUSIVO** si intendono i locali, i beni strumentali per l'assistenza a terra e le aree aeroportuali ad utilizzo frazionabile, assegnati dal Gestore in uso esclusivo ai prestatori di assistenza a terra, ai Vettori e ad altri soggetti richiedenti, in relazione alle richieste da questi formulate ed alle disponibilità aeroportuali.

In particolare per i Vettori sia applica quanto stabilito dalla normativa ENAC in riferimento alle configurazioni standard.

Ulteriori metrature e locali eccedenti la c.d. configurazione standard saranno fatturate agli stessi in base a parametri meramente commerciali, seppur equi e non discriminatori.

Per **BENI DI USO COMMERCIALE** si intendono i beni e le aree aeroportuali utilizzate per le attività commerciali e assegnati in subconcessione agli operatori privati secondo criteri commerciali, in base alla disponibilità aeroportuale.

*I restanti beni, che non rientrano nei beni sopra elencati sono utilizzati dagli operatori privati e assegnati in base a criteri commerciali.*

Le istruzioni tecniche ed operative per l'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti centralizzati e/o di uso comune, nonché dei beni per i quali sia necessario un uso coordinato, anche al fine della corretta pubblicazione dell'informativa al pubblico, sono contenute all'interno delle specifiche sezioni del Manuale Operativo/Allegati Tecnici del Regolamento di Scalo.

Istruzioni o regolamentazioni specifiche, anche temporanee, riguardanti l'utilizzo di particolari impianti, attrezzature o infrastrutture, anche non contenute nel presente Regolamento e nell'allegato Manuale Operativo/Allegati Tecnici, potranno essere esposte in maniera visibile presso le stesse in qualsiasi momento, in caso di urgenza anche senza comunicazione agli operatori privati interessati. Il personale addetto alle operazioni sarà tenuto a prenderne conoscenza e ad attenersi alle istruzioni stesse.

Sarà cura del singolo operatore privato, in collaborazione con la DOA, verificare la compatibilità del proprio materiale rotabile e dei propri mezzi/attrezzature di pista con le prescrizioni e le infrastrutture esistenti.

AdB si riserva la facoltà, per motivi di sicurezza o per consentire il regolare svolgimento dell'attività aeroportuale, di disporre la rimozione in qualsiasi momento di mezzi, carrelli, contenitori e quant'altro ingombri le aree comuni o comunque si trovi al di fuori degli spazi consentiti; qualora non venga ottemperato alla rimozione e debba adempiervi direttamente AdB, verranno addebitati all'operatore privato inadempiente i costi sostenuti ed eventuali ulteriori danni, secondo quanto riportato al § 2.2.10.

L'operatore privato non ha facoltà di concedere a terzi gli spazi e le infrastrutture assegnategli, né di svolgervi attività diverse da quelle previste, né di effettuarvi modifiche di alcun tipo senza esplicita autorizzazione da parte di AdB.

## 2.2.1 INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE<sup>5</sup>

INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE	DESCRIZIONE	IMPIANTI E ATTREZZATURE	SERVIZI
SISTEMA DI SMISTAMENTO E RICONSEGNA BAGAGLI	SISTEMA DI SMISTAMENTO BAGAGLI IN PARTENZA E NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI IN ARRIVO	<ul style="list-style-type: none"> <li>· NASTRI SMISTAMENTO BAGAGLI</li> <li>· SISTEMA RICONSEGNA BAGAGLI (NASTRI E CAROSELLI)</li> </ul>	GESTIONE NASTRI RECUPERO BAGAGLI TAGLESS E NON RITIRATI IN ARRIVO E CONSEGNA A PRESTATORE DI COMPETENZA
INFORMATIVA AL PUBBLICO	SISTEMI DI INFORMATIVA AL PUBBLICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>· SISTEMA MAXCS E RELATIVI TABELLONI</li> <li>· MONITOR DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO</li> <li>· MONITOR GATES IMBARCO</li> <li>· MONITOR NASTRO RICONSEGNA BAGAGLI</li> <li>· TABELLONE ARRIVI SCHENGEN E EXTRA SCHENGEN</li> <li>· ANNUNCI SONORI</li> <li>· IMPIANTO MICROFONICO</li> <li>· BANCHI INFORMAZIONI</li> <li>· INFORMAZIONI TELEFONICHE</li> </ul>	GESTIONE SISTEMI INFORMAZIONE
SISTEMA INFORMATICO DI SCALO	SISTEMI INFORMATICI DI SCALO	<ul style="list-style-type: none"> <li>· SISTEMA C.U.T.E.</li> <li>· CABLAGGIO RETE AZIENDALE</li> <li>· SISTEMA GROUNDSTAR</li> </ul>	GESTIONE E SUPERVISIONE IMPIANTI E FORNITURA INFORMATIVA
IMPIANTO STOCCAGGIO LIQUIDO DE-ICING	IMPIANTO DI STOCCAGGIO DEL LIQUIDO SGHIACCIANTE PER AEROMOBILI	<ul style="list-style-type: none"> <li>· IMPIANTO DI DE-ICING</li> </ul>	GESTIONE E SUPERVISIONE DELL'IMPIANTO
IMPIANTO SVUOTAMENTO E TRATTAMENTO LIQUAMI DI BORDO	IMPIANTO SVUOTAMENTO E TRATTAMENTO LIQUAMI DI BORDO	<ul style="list-style-type: none"> <li>· DEPURATORE</li> </ul>	GESTIONE E SUPERVISIONE DELL'IMPIANTO
STOCCAGGIO TEMPORANEO RIFIUTI PROVENIENTI DA ATTIVITA' PULIZIE AEROMOBILI	CONTENITORI PER LO STOCCAGGIO TEMPORANEO DEI RIFIUTI DI BORDO	<ul style="list-style-type: none"> <li>· CONTENITORI</li> </ul>	GESTIONE E SUPERVISIONE DI DITTE ESTERNE SPECIALIZZATE NELLO SMALTIMENTO DI RIFIUTI SPECIALI

<sup>5</sup> Nota ENAC Prot. 4220867S.S.A. del 4 agosto 2003

## 2.2.2 BENI E AREE DI USO COMUNE

INFRASTRUTTURE	SERVIZI
STRADE PERIMETRALI ED INTERNE	MANUTENZIONE E GESTIONE
PIAZZALI DI SOSTA AEROMOBILI	
SISTEMI LUMINOSI DI PIAZZALI DI SOSTA E TORRI FARO	
SEGNALETICA VERTICALE ED ORIZZONTALE	
TERMINAL CARGO: SISTEMA MECCANIZZATO DI CARICO E SCARICO AUTOMEZZI	
TERMINAL CARGO: STOCCAGGIO ULD	
TERMINAL CARGO: STAZIONI (BUCHE) DI PALLETTIZZAZIONE/SPALLETTIZZAZIONE CON BILANCE	
TERMINAL CARGO: LOCALI ATTREZZATI PER ANIMALI VIVI	

Al fine di garantire la pulizia delle aree in oggetto è vietato abbandonare nelle stesse, anche temporaneamente, rifiuti di qualsiasi genere; il personale AdB, rileverà il mancato rispetto della presente disposizione e riferirà direttamente alla DA per i provvedimenti del caso.

Eventuali danni arrecati alle strutture, per uso imprudente o negligente delle stesse, saranno addebitati all'operatore previa opportuna e documentata segnalazione.

Non sarà consentito lo stoccaggio, in aree comuni, di materiali di consumo degli operatori; in caso di violazione della norma, AdB provvederà a contestarla all'operatore il quale, nei tempi concessi, dovrà provvedere allo sgombero. In caso di difetto, AdB procederà direttamente e addebiterà all'operatore il relativo costo di smaltimento, secondo quanto definito al §2.2.10.

Le vetture e le attrezzature di rampa degli operatori dovranno essere in condizioni di efficienza e di manutenzione tali da non arrecare pericolo per le attività di piazzale.

Gli eventuali mezzi inutilizzati e inutilizzabili dovranno essere tempestivamente rimossi a cura dell'operatore proprietario. In caso di difetto, AdB provvederà direttamente addebitando all'operatore il relativo costo, secondo quanto definito al §2.2.10.

## 2.2.3 AREE DI USO COMUNE

Le aree devono essere particolarmente curate per quanto riguarda la pulizia; è pertanto vietato abbandonare nelle stesse, anche temporaneamente, rifiuti di qualsiasi genere; il personale AdB, rileverà il mancato rispetto della presente disposizione e riferirà direttamente alla DA per i provvedimenti del caso.

Eventuali danni arrecati alle strutture, per uso imprudente o negligente delle stesse, saranno addebitati all'operatore, secondo quanto definito al §2.2.10



Non sarà consentito lo stoccaggio, in aree comuni, dei materiali di consumo dei soggetti aeroportuali; in caso di violazione della norma AdB provvederà a contestarla al proprietario il quale, nei tempi concessi, dovrà provvedere allo sgombero; in caso di difetto, AdB provvederà direttamente, addebitando all'operatore il relativo costo secondo quanto definito al §2.2.10.

## 2.2.4 BENI DI USO ESCLUSIVO

INFRASTRUTTURE	DESCRIZIONE	IMPIANTI E ATTREZZATURE	SERVIZI
BANCHI CHECK-IN	BANCHI DESTINATI ALL'ATTIVITÀ DI ACCETTAZIONE E SELF CHECK-IN	BANCHI ACCETTAZIONE E GATES IMBARCO IN CONFIGURAZIONE STANDARD CHE COMPRENDE: <ul style="list-style-type: none"> <li>· TELEFONI, STAMPANTI, ETICHETTATRICI</li> <li>· COMPUTER, BANCHI, GATE, GATE READER</li> <li>· SELF CHECK-IN</li> <li>· LETTORI OCR</li> </ul>	GESTIONE BANCHI E GATE IMBARCO
GATE DI IMBARCO	GATES IMBARCO		
STALLI DI SOSTA MEZZI DI RAMPA	AREE LATO ARIA DESTINATE ALLA SOSTA DEI MEZZI DI RAMPA		GESTIONE ED ASSEGNAZIONE SPAZI
UFFICI E LOCALI OPERATIVI	UFFICI, LOCALI ED AREE OPERATIVE DESTINATE AD ATTIVITÀ DI HANDLING		GESTIONE ED ALLESTIMENTI UFFICI ED AREE

Per l'espletamento dei servizi previsti nell'allegato A del D. Lgs. 18/99, in base alla disponibilità, AdB subconcederà all'operatore privato che ne abbia fatto formale richiesta, i beni di uso esclusivo, tramite appositi contratti di subconcessione approvati da DA.

Resta inteso che AdB non consentirà l'utilizzo dei beni in caso di mancato perfezionamento degli accordi contrattuali; in caso di revoca o risoluzione del contratto AdB fornirà pronta comunicazione a DA.

Ai fini di un'ottimale utilizzazione degli spazi in uso esclusivo, l'operatore privato dovrà inoltrare a AdB richiesta scritta contenente le seguenti informazioni:

- Dichiarazione attestante l'ottenimento da parte di ENAC della certificazione di idoneità ad operare a Bologna i servizi di assistenza a terra elencati nell'Allegato A) del D. Lgs. N° 18 del 13/01/99
- Tipologia dei servizi che si intendono prestare
- Numero degli Utenti e dei voli da assistere
- Specifico uso dell'area richiesta e quantità di spazio che si intende richiedere in subconcessione
- Elenco dei mezzi (relativi alle aree interne airside) che si intendono utilizzare per la prestazione dei servizi.

Essendo la quantità degli spazi concessi rapportata alle quote di mercato assistite, nel caso di significative riduzioni degli Utenti serviti o delle attività per cui gli operatori privati detengano l'idoneità, AdB si riserva il diritto di procedere, nel contraddittorio delle parti, ad una riduzione dei beni di uso esclusivo subconcessi.

## 2.2.5 BENI DI USO COMMERCIALE

INFRASTRUTTURE	DESCRIZIONE	IMPIANTI E ATTREZZATURE	SERVIZI
AREE COMMERCIALI	LOCALI ED AREE DESTINATE AD ATTIVITÀ COMMERCIALI	NEGOZI, IMPIANTI PUBBLICITARI, SPAZI ESPOSITIVI, AREE DI SOSTA	GESTIONE ED ALLESTIMENTO LOCALI
AREE OPERATIVE	PENSILINE CARICABATTERIA		
PARCHEGGI AUTO	PARCHEGGI ASSEGNATI LANDSIDE		GESTIONE E ASSEGNAZIONE SPAZI

Per quanto concerne le aree commerciali, gli operatori privati interessati ad avviare attività commerciali presso l'aeroporto di Bologna dovranno inoltrare a AdB richiesta scritta in merito all'attività che intendono svolgere, predisponendo una proposta di progetto.

AdB valuterà la disponibilità degli spazi nelle infrastrutture esistenti e considererà l'opportunità commerciale e la possibilità operativa di accogliere le richieste ricevute. L'elemento di base per ogni valutazione è l'orientamento aziendale all'ampliamento della gamma di servizi e prodotti a disposizione dei passeggeri e degli utenti.

I beni commerciali messi a disposizione dei soggetti richiedenti saranno oggetto di appositi contratti di subconcessione, approvati da DA.

Resta inteso che AdB non consentirà l'utilizzo dei beni in caso di mancato perfezionamento degli accordi contrattuali; in caso di revoca o risoluzione del contatto AdB fornirà pronta comunicazione a DA.

Gli esercizi dovranno comunque essere aperti al pubblico per 7 giorni alla settimana, almeno un'ora prima della partenza del primo volo e rimanere aperti fino alla partenza dell'ultimo volo (orari schedati).

Per quanto concerne l'assegnazione della pensilina caricabatteria e dei parcheggi auto landside, i soggetti aeroportuali dovranno farne richiesta a DBNA AdB.

Per un razionale utilizzo delle stazioni di ricarica per mezzi elettrici, nonché per un equilibrato sviluppo delle medesime, i Prestatori dovranno effettuare la richiesta a AdB con tre mesi di anticipo (nuove postazioni). AdB, valutate le disponibilità, ricevuta formale richiesta del Prestatore e previo perfezionamento degli accordi, provvederà ad attribuire le postazioni di prelievo richieste.

## 2.2.6 MODALITÀ DI UTILIZZO PER BENI DI USO ESCLUSIVO E BENI DI USO COMMERCIALE

Le singole modalità di utilizzo sono definite o in appositi contratti di subconcessione stipulati tra AdB e l'operatore privato interessato e/o nel presente Regolamento.

L'operatore privato non ha facoltà di concedere a terzi gli spazi e le infrastrutture a qualsiasi titolo assegnate, né di svolgervi attività diverse da quelle previste, né di effettuarvi modifiche senza esplicita autorizzazione da parte di AdB, pena la revoca della subconcessione.

L'operatore privato, ove richiesto, deve dimostrare a AdB di aver stipulato, in conformità alla normativa vigente, adeguata polizza assicurativa in relazione ai locali subconcessi, trasmettendo a AdB copia conforme all'originale o apposita dichiarazione rilasciata dalla Compagnia di Assicurazione. Inoltre l'operatore privato, dovrà inviare a AdB adeguata fidejussione bancaria o assicurativa a prima richiesta, così come previsto dal contratto di subconcessione.

AdB provvederà a:

- eseguire, su richiesta e con oneri a carico del subconcessionario, i lavori di ordinaria manutenzione dei locali ed impianti;
- eseguire, con oneri a proprio carico, salvo l'uso non conforme e/o negligente, tutti gli interventi di manutenzione straordinaria, compresa la manutenzione preventiva e la riparazione dei guasti, dei beni immobili e mobili nonché degli impianti aeroportuali d'uso comune e d'uso esclusivo.

Nel caso sia necessario provvedere a interventi di manutenzione ai sensi delle normative vigenti, il Gestore darà opportuna comunicazione agli operatori interessati con congruo preavviso.

## 2.2.7 REVOCA/DECADENZA DELLA SUBCONCESSIONE

AdB potrà procedere alla revoca o dichiarare la decadenza della subconcessione per i seguenti motivi:

- revoca, da parte dell'Ente competente che ha concesso l'idoneità ad operare, per il venir meno dei requisiti necessari
- inosservanza da parte dell'affidataria degli obblighi stabiliti dall'atto di subconcessione
- necessità da parte del Gestore di entrare in possesso dei beni subconcessi a fronte di lavori di ristrutturazione o ampliamento, o motivi di altro genere; in questo caso AdB fornirà una sistemazione sostitutiva
- gravi violazioni alle norme di sicurezza e tutela ambientale
- inosservanza ripetuta dei richiami ufficiali fatti da ENAC, per documentata negligenza o gravi e ripetuti disservizi provocati o per inosservanza delle vigenti leggi in materia, delle ordinanze aeroportuali o del presente Regolamento
- cessazione, per qualsiasi causa, delle prestazioni in favore del Vettore servito, ove presenti
- in tutti gli altri casi previsti dalle vigenti disposizioni di Legge
- tutte le cause previste dal contratto di subconcessione.

La revoca o la decadenza della subconcessione dovrà essere comunicata da parte di AdB all'affidataria, mediante lettera raccomandata A/R contenente il motivo o i motivi della stessa; la revoca o la decadenza non darà diritto ad alcun indennizzo in favore dell'affidataria.

## *2.2.7.1 RICONSEGNA DEI BENI*

Al termine del rapporto, quale che sia la causa, l'affidataria dovrà provvedere a riconsegnare gli impianti e le infrastrutture di appartenenza della AdB liberi da cose o persone.

Qualora un Vettore decida per l'autoproduzione o di rivolgersi ad altro Prestatore, il Gestore provvederà a riparametrare gli spazi sulla base dei Vettori assistiti da ogni Prestatore. Al Prestatore cedente, che ha svolto fino a quel momento il servizio di assistenza, potrà essere richiesto da AdB di rimettere a disposizione i beni utilizzati per l'espletamento del servizio cessato, anche nel caso in cui risultassero disponibili altri spazi.

In caso di disaccordo tra le parti, le stesse si impegnano ad accettare le determinazioni che saranno assunte in proposito da ENAC.

## **2.2.8 MODALITÀ DI UTILIZZO DEI PARCHEGGI LAND SIDE**

Le aree di sosta per automobili sono distinte in aree dedicate ai passeggeri ed ai clienti ed aree dedicate al personale aeroportuale.

### *2.2.8.1 AREE DEDICATE AI PASSEGGERI E CLIENTI*

Si definiscono aree dedicate ai passeggeri ed ai clienti tutti gli spazi destinati alla sosta a pagamento di autovetture per breve, medio, lungo periodo. Tali aree sono gestite direttamente da AdB con impianti automatici a sbarre oppure con parcometro. Il pagamento della sosta deve essere effettuato al ritiro dell'autovettura (se il parcheggio è munito di impianti automatici a sbarre), o anticipatamente alla sosta se il parcheggio è munito di parcometro.

AdB si riserva la facoltà di emettere tessere di abbonamento all'utenza che ne faccia richiesta.

AdB è responsabile della manutenzione e della sicurezza delle aree di sosta.

Il passeggero/cliente è tenuto a rispettare il regolamento del parcheggio a sbarre esposto all'ingresso e ai passaggi pedonali.

### *2.2.8.2 AREE DEDICATE AL PERSONALE AEROPORTUALE*

Si definiscono aree dedicate al personale aeroportuale tutti gli spazi destinati alla sosta di autovetture di personale addetto dei diversi soggetti aeroportuali. L'uso di tali aree è limitato all'orario di lavoro; oltre le 24 ore consecutive, il titolare del permesso dovrà corrispondere l'importo secondo le tariffe dell'area.

Ciascun operatore privato dovrà richiedere a AdB, tramite la compilazione di apposita modulistica ed allegando copia del T.I.A., l'emissione dei titoli di ingresso nominativi per il personale in forza presso l'aeroporto di Bologna. AdB, previa comunicazione dell'entità del contributo da corrispondere, metterà a disposizione le aree di sosta sulla base delle richieste nei limiti delle disponibilità.

Il personale è tenuto a rispettare il regolamento del parcheggio consegnato unitamente al titolo di ingresso e sottoscritto per accettazione.

## 2.2.9 MODALITÀ DI RICHIESTA DI INSTALLAZIONE IMPIANTI O APPARATI

Gli impianti o apparati elettronici che rientrano nelle categorie di sotto elencate sono soggetti a normativa:

- 1) Impianti di trasmissione dati che coinvolgono le strutture del Gestore
- 2) Impianti telefonici che coinvolgono le strutture del Gestore
- 3) Impianti o apparati ricetrasmittenti di qualsiasi natura
- 4) Collegamenti dati con DCS di compagnia
- 5) Collegamenti dati a sistemi per servizi vari in cui sono coinvolti impianti o apparati del Gestore

Per tutti i casi relativi ai punti **1) e 2)**, il Prestatore/Vettore/Autoprodotto/Subconcessionario deve presentare richiesta scritta alla funzione ICT AdB (di seguito denominata ICT) possibilmente accompagnata da documentazione tecnica.

AdB risponderà entro 15 giorni accettando o meno la richiesta con le opportune motivazioni.

In caso positivo, la realizzazione degli impianti potrà essere eseguita dalla AdB la quale provvederà a fornire un preventivo di spesa che dovrà essere debitamente timbrato e firmato per accettazione. In alternativa, il Prestatore/Vettore/Autoprodotto/Subconcessionario potrà procedere con propri installatori di fiducia previa presentazione (e successiva approvazione da parte di AdB) della seguente documentazione:

- progetto esecutivo sviluppato su CAD (AutoCAD)
- documenti e specifiche dei materiali utilizzati
- dettagli sulle modalità di installazione, collaudo e messa in servizio.

Il progetto, che dovrà essere firmato da un progettista iscritto all'Albo secondo le normative vigenti, dovrà essere realizzato secondo le specifiche di ICT. Alla conclusione dei lavori, l'installatore del Prestatore/Vettore/Autoprodotto/Subconcessionario dovrà presentare la documentazione definitiva con tutte le certificazioni previste dalla legge italiana e dalle normative vigenti per gli impianti realizzati.

Per tutti i casi relativi al **punto 3)**, il Prestatore/Vettore/Autoprodotto/Subconcessionario deve :

- motivare le richieste per l'utilizzo di dispositivi radio
- presentare richiesta scritta completa della documentazione tecnica alla ICT degli apparati che intende utilizzare.
- indicare tutte le relative frequenze radio che intende utilizzare e, ove necessario, copia della concessione per l'utilizzo delle frequenze rilasciata dal Ministro delle Comunicazioni.

AdB risponderà accettando o meno la richiesta entro 15 giorni con le opportune motivazioni.

In caso positivo, la realizzazione degli impianti necessari (cavi, antenne, tralicci, ecc.) potrà essere eseguita da AdB la quale provvederà a fornire un preventivo di spesa che dovrà essere debitamente timbrato e firmato per accettazione.

In alternativa, il Prestatore/Vettore/Autoproduttore/Subconcessionario potrà procedere con propri installatori di fiducia previa presentazione (e successiva approvazione da parte di AdB) della seguente documentazione:

- progetto esecutivo sviluppato su CAD (AutoCAD)
- documenti e specifiche dei materiali utilizzati
- dettagli sulle modalità di installazione, collaudo e messa in servizio.

Il progetto, che dovrà essere firmato da un progettista iscritto all'Albo secondo le normative vigenti, dovrà essere realizzato secondo le specifiche della ICT. Alla conclusione dei lavori, l'installatore del Prestatore/Vettore/Autoproduttore/Subconcessionario dovrà presentare la documentazione definitiva con tutte le certificazioni previste dalla legge italiana e dalle normative vigenti per gli impianti realizzati.

Per tutti i casi relativi ai **punti 4) e 5)**, il Prestatore/Vettore/Autoproduttore/Subconcessionario deve presentare richiesta scritta alla Direzione Sviluppo Traffico (DST).

DST, fornito il proprio benestare, trasmetterà la richiesta alla ICT che ne verificherà la fattibilità tecnica.

In caso positivo, gli eventuali costi che l'operazione dovesse comportare verranno addebitati o meno al Prestatore/Vettore/Autoproduttore/Subconcessionario in base agli accordi commerciali.

Nel caso i costi siano a carico del Prestatore/Vettore/Autoproduttore/Subconcessionario, ICT provvederà a fornire un preventivo di spesa che dovrà essere debitamente timbrato e firmato per accettazione del Prestatore / Vettore / Autoproduttore / Subconcessionario.

La risposta al richiedente sarà comunicata entro 15 giorni.

## 2.2.10 DANNEGGIAMENTI E UTILIZZI IMPROPRI

Qualsiasi danneggiamento o utilizzo improprio di beni, infrastrutture, impianti, attrezzature, tale da comportare costi di ripristino delle normali condizioni d'uso da parte del Gestore, sarà riaddebitato al Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Subconcessionario responsabile dell'evento, unitamente al risarcimento del danno provocato. Qualora l'anomalia venga segnalata da un Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Subconcessionario all'atto della presa in consegna del bene (o infrastruttura, o impianto, o attrezzatura) oppure venga riscontrata direttamente dal Gestore, i costi di ripristino saranno riaddebitati all'ultimo utilizzatore. Detto provvedimento si applica a fronte degli obblighi da parte degli operatori di utilizzare le infrastrutture in modo corretto, segnalare eventuali danneggiamenti e verificarne la funzionalità prima dell'inizio delle attività.

Al fine di fornire evidenza del coinvolgimento nell'evento del Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Subconcessionario le fatture per il riaddebito dei costi saranno accompagnate da apposita documentazione esplicativa.



## 2.3 RUOLO E RESPONSABILITÀ DEI SOGGETTI CHE OPERANO IN AREA AEROPORTUALE

### 2.3.1 ENAC

Coerentemente con quanto definito dal Codice della Navigazione, è attribuito ad ENAC-DA l'esercizio dei poteri attinenti la sicurezza<sup>6</sup>, le emergenze<sup>7</sup> e le funzioni di polizia<sup>8</sup> unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee (v. §2.3.2 e-bis ed e-ter).

Nell'esercizio dei poteri autoritativi di competenza, ENAC-DA vigila sui soggetti privati che esercitano un'attività all'interno degli aerodromi; i soggetti pubblici si coordinano su impulso della stessa ENAC-DA e sotto la sua supervisione.

### 2.3.2 GESTORE

Il Gestore<sup>9</sup> è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del Gestore ad espletare le attività nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC.

Ferme restando la disciplina del titolo VII del Codice della Navigazione e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, il Gestore Aeroportuale:

- a)** assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione e il contratto di programma;
- b)** organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente e ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- c)** corrisponde il canone di concessione;
- d)** assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra<sup>10</sup>, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- e)** sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali;

<sup>6</sup> Codice della navigazione artt. 801, 802, 806, 807, 712, 713, 714, 729, 768.

<sup>7</sup> Codice della navigazione artt. 726, 727, 830.

<sup>8</sup> Codice della navigazione artt. 718, 792, 1058, 1235, 1236.

<sup>9</sup> Codice della navigazione art. 705.

<sup>10</sup> Di cui al Codice della navigazione art. 706

- e-bis)** propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;
- e-ter)** applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di Scalo e dal Manuale di Aeroporto;
- f)** fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società ENAV, ai Vettori e agli Enti interessati, in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime in concessione;
- g)** redige la Carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- h)** assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti;
- j)** assicura l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di efficienza, efficacia, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori privati assicurino condizioni di sicurezza ed operative adeguate agli standard fissati per lo scalo.

### 2.3.3 ENAV

Fatta salva<sup>11</sup> l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria, i servizi della navigazione aerea, nonché la redazione/pubblicazione delle carte ostacoli, sono forniti da ENAV S.p.a., per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza.

I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza o certificazione. ENAV S.p.A., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. La società ENAV cura, altresì, la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà.

Nelle more dell'emanazione del NOTAM, esplicativo delle cause che limitano la fornitura dei servizi d'istituto, ENAV fornisce tempestive notizie ad ENAC ed al Gestore in relazione a riduzioni del livello dei propri servizi.

### 2.3.4 ENTI DI STATO

Gli Enti di Stato operano in Aeroporto per lo svolgimento dei compiti istituzionali e si coordinano su impulso e sotto la supervisione di ENAC<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Codice della Navigazione art. 691-bis.

<sup>12</sup> Codice della Navigazione art. 718.

## 2.3.5 UTENTI AEROPORTUALI

Categoria che comprende tutti gli esercenti di attività di volo con o senza remunerazione. Gli utenti aeroportuali sono tenuti ad utilizzare le infrastrutture aeroportuali nel rispetto delle norme vigenti e di quanto previsto dal Regolamento di Scalo<sup>13</sup>.

## 2.3.6 PRESTATORI DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA, A TERZI O IN AUTOPRODUZIONE

I Prestatori/Autoproduttori appartenenti alla categoria in oggetto sono tenuti a garantire l'esercizio dell'attività nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri e sono tenuti ad assicurare, per il principio di responsabilità per le azioni od omissioni, l'autocontrollo e l'autocertificazione sulle attività di propria competenza; sono altresì tenuti a comunicare al Gestore ed a Enac l'eventuale mancato rispetto del Regolamento stesso<sup>14</sup>.

## 2.3.7 PRESTATORI DI ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE

I Prestatori appartenenti alla categoria in oggetto sono presenti sull'aeroporto allo scopo di offrire servizi per i passeggeri nel rispetto di quanto previsto nel Regolamento di Scalo<sup>15</sup>.

## 2.3.8 OBBLIGO DI RAPPRESENTANZA

Ogni operatore privato aeroportuale dovrà fornire al Gestore, per conto di ENAC, il nominativo del proprio rappresentante locale (diretto o delegato) con pieni poteri di rappresentanza, in particolare per quanto attiene a Security, Safety, Carta dei Diritti del passeggero e, per quest'ultimo, con particolare riguardo all'aspetto dell'effettiva capacità di assumere obbligazioni economiche (poteri di spesa) per conto del Vettore, nei limiti e con le modalità previste dalla normativa vigente, provvedendo altresì a comunicare in tempo reale gli eventuali aggiornamenti.

Il Gestore provvede a conservare e mantenere aggiornati gli elenchi, fornendone copia a ENAC - DA.

Inoltre, ogni operatore privato dovrà fornire al Gestore (Safety Manager), all'indirizzo di posta elettronica [gestdocsms@bologna-airport.it](mailto:gestdocsms@bologna-airport.it), i nominativi e relativi numeri telefonici di un Responsabile e del suo sostituto ai quali potere fare riferimento H24 per la gestione delle emergenze, dei relativi Piani e delle contingenze aeroportuali, provvedendo altresì a comunicare in tempo reale gli eventuali aggiornamenti. Tale figura dovrà disporre del necessario potere decisionale per potere ricoprire tale ruolo.

Il Gestore (Safety Manager) provvede a conservare e mantenere aggiornato l'elenco di tutti i reperibili, fornendone copia a ENAC-DA e Polizia aeroportuale.

---

<sup>13</sup> ENAC, Circolare APT-20

<sup>14</sup> ENAC, Circolare APT-20

<sup>15</sup> ENAC, Circolare APT-20

## 2.4 TESSERINO DI INGRESSO IN AEROPORTO

Il Tesserino di Ingresso in Aeroporto (T.I.A.) è il documento che abilita un soggetto all'accesso ed alla permanenza nelle specifiche aree aeroportuali, poste in land-side o in air-side, dove il soggetto espleta la propria attività.

Tutti i soggetti aeroportuali pubblici e privati devono essere muniti di Tesserino di Ingresso in Aeroporto (T.I.A.), rilasciato da ENAC-DA, sulla base dei presupposti e delle modalità previste dall'Ord. 1-2014, che definisce inoltre le categorie degli ulteriori titoli di accesso validi per l'ingresso in area sterile.

Il Tesserino di Ingresso in Aeroporto (T.I.A.) è uno strumento di sicurezza, promosso in sede di Comitato Interministeriale ed espressamente previsto nell'annesso 17 della Convenzione di Chicago e dal documento N°30 di sicurezza della CEAC e regolamentato nell'emissione nel Programma Nazionale di Sicurezza (Scheda 5 PNS).

In applicazione a tali norme il Comitato Interministeriale per la Sicurezza ne ha previsto l'uso presso tutti gli aeroporti internazionali della Repubblica Italiana.

L'inosservanza delle disposizioni comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa<sup>16</sup>.

Tutte le richieste di Tesserino di Ingresso in Aeroporto dovranno essere corredate da attestato di frequenza ai corsi di formazione e sensibilizzazione in materia di sicurezza aeroportuale, erogati da Istruttore certificato ENAC o da un Formatore incaricato dallo stesso.

Il T.I.A. deve essere sempre portato in modo visibile dal titolare durante l'orario di servizio e deve essere mostrato alle Autorità aeroportuali che ne facciano richiesta.

Il T.I.A. permette l'accesso alle diverse aree (airside e landside) dello scalo esclusivamente durante le ore di servizio, è strettamente personale e non può essere ceduto a terzi.

---

<sup>16</sup> Codice della navigazione art. 1174

## 2.5 COMITATI AEROPORTUALI

### 2.5.1 COMITATO UTENTI

Il Comitato Utenti è stato costituito in data 9 marzo 2000<sup>17</sup>.

Il Comitato Utenti costituito presso ogni aeroporto svolge funzioni consultive in relazione alla corretta attuazione dei principi stabiliti in materia di liberalizzazione, per l'organizzazione della fornitura dei servizi e per la determinazione dei corrispettivi per l'uso delle infrastrutture riservate alla società di gestione da ENAC.

L'ente di gestione aeroportuale convoca una consultazione almeno annuale con il Comitato degli Utenti e con i soggetti prestatori di servizi per la corretta attuazione di quanto stabilito dal decreto, per la determinazione dei prezzi massimi delle categorie dei servizi che sono oggetto di eventuale limitazione disposta a norma dell'articolo 12, comma 1, lettera b), per l'organizzazione della fornitura dei servizi stessi e per la determinazione dei corrispettivi per l'uso delle infrastrutture di cui all'art. 9.<sup>18</sup>

La società di gestione mette a disposizione degli Utenti la propria segreteria per l'invio delle convocazioni, la redazione dei verbali e la messa a disposizione di appositi locali per le riunioni.

Alle riunioni del Comitato Utenti è inoltre invitato il Direttore di Aeroporto.

### 2.5.2 COMITATO PER LA SICUREZZA AEROPORTUALE – C.S.A.

Il CSA è un Comitato (permanente) per la Sicurezza Aeroportuale (Security) previsto da una disposizione Ministeriale del 1970.

E' costituito da un organismo collegiale a carattere consultivo per la sicurezza generale dell'utenza, degli impianti aeroportuali e degli aeromobili, relativamente agli atti di interferenza illecita (attentati, dirottamenti aerei, etc.). L'ICAO<sup>19</sup> attribuisce al C.S.A. il compito di sviluppare e coordinare l'applicazione di misure di sicurezza sull'aeroporto.

Il Comitato formula pareri e raccomandazioni di in materia di:

- coordinamento di misure e procedure di security
- elaborazione ed aggiornamento del Piano di Sicurezza Aeroportuale
- vigilanza preventiva sugli atti di interferenza illecita contro l'Aviazione Civile (aeromobili, passeggeri, equipaggi, infrastrutture, impianti)
- interventi per presenza di ordigni esplosivi a bordo e a terra

<sup>17</sup> In riferimento a D.Lgs 13.1.1999 n. 18, art.8.

<sup>18</sup> D.Lgs. 18/99.

<sup>19</sup> Annesso 17 ICAO.

- interventi per dirottamenti o cattura di aeromobili.

Il Comitato di Sicurezza Aeroportuale è convocato dal Direttore dell'Aeroporto che lo presiede e lo coordina. Ne fanno parte, oltre al Direttore stesso, il Dirigente della Polizia di Frontiera, il Dirigente dell'ufficio di Dogana, il Comandante del Nucleo Carabinieri, il Comandante della Guardia di Finanza, il Comandante del Nucleo dei Vigili del Fuoco, il Dirigente dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo, il rappresentante della Società di Gestione, il rappresentante dell'Associazione dei Vettori operanti sullo scalo ed eventuali esperti di altre Amministrazioni ed Enti.

Il Comitato si riunisce su iniziativa del Direttore dell'Aeroporto. Al verificarsi di situazioni che ne richiedessero una convocazione straordinaria, i rappresentanti degli Enti e delle amministrazioni menzionati possono fare richiesta al Direttore dell'Aeroporto di convocare il Comitato.

I verbali relativi ai risultati degli incontri vengono inviati a cura di ENAC ai partecipanti e al Segretario del Comitato Interministeriale per la Sicurezza.

### 2.5.3 COMITATO DEI SERVIZI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE AEROPORTUALE

Il Gestore intende istituire e convocare un organo di coordinamento denominato "Comitato dei Servizi di Prevenzione e Protezione Aeroportuale" per i rischi che possono derivare alla salute e sicurezza sul lavoro degli utilizzatori di aree, impianti ed infrastrutture aeroportuali gestiti e/o mantenuti dal Gestore (ovvero non assegnati in uso esclusivo a terzi ma destinati ad un uso generalizzato da parte dei soggetti aeroportuali, pubblici e privati, e dei soggetti non aeroportuali). Di tale comitato fanno parte i Datori di Lavoro e/o R.S.P.P. dei vari operatori privati presenti sullo scalo o loro delegati. Il Comitato, oltre a costituire la sede d'elezione per le azioni di cooperazione e coordinamento al fine della riduzione dei rischi da interferenza previsti dalla normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, ha anche la finalità di individuare gli interventi di competenza di ciascun operatore privato.

Tutti gli operatori privati che operano sullo scalo hanno l'obbligo di partecipare al Comitato in ottemperanza a quanto previsto dal circolare APT19 punto 2.9., nonché di collaborare con il Gestore anche per gli aspetti di gestione delle emergenze, dell'evacuazione, della prevenzione incendi e pronto soccorso previsti dalla normativa<sup>20</sup>, e di partecipare inoltre alle esercitazioni periodiche di emergenza ed evacuazione.

### 2.5.4 SAFETY COMMITTEE

Nell'ambito della gestione del Safety Management System (S.M.S.) il Gestore ha istituito e presiede il Safety Committee, secondo quanto disposto dalla Circolare ENAC APT 22.

Tutti i soggetti aeroportuali hanno l'obbligo<sup>21</sup> di partecipare attivamente al Comitato, i cui membri, dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno, sono

---

<sup>20</sup> D.M. 10-03-98

<sup>21</sup> Circolare enac APT 22

da individuare nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni, sia pubbliche che private presenti in aeroporto.

ENAC partecipa al Comitato come osservatore.

Le finalità del Safety Committee, che prevede la partecipazione di tutti i soggetti operanti in airside, sono le seguenti:

- coinvolgere tutti gli operatori aeroportuali sugli obiettivi della sicurezza;
- analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate;
- coinvolgere gli operatori sui risultati del SMS (*trend analysis, risk assessment, azioni correttive, etc.*);
- analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti presenti nell'ambito del Comitato.

Qualora la complessità delle operazioni aeroportuali lo richieda, è possibile la costituzione di sottogruppi specializzati o gruppi di lavoro tematici.

## 2.5.5 LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM

È istituito presso l'Aeroporto di Bologna il "Local Runway Safety Team".

Secondo quanto indicato in APT30 Il Gestore, nella figura del Safety Manager, coordina il gruppo locale di sicurezza della pista (LRST), con il compito specifico di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista e, più in generale dell'area di manovra, onde poter concretamente contribuire all'adozione di idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni in pista.

Il "Local Runway Safety Team" è composto dai rappresentanti di:

- AOC
- ENAV
- ENAC
- ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA DEI CONTROLLORI DI VOLO (ANACNA)
- ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA DEI PILOTI
- AREA MOVIMENTO DEL GESTORE
- AREA PROGETTAZIONE DEL GESTORE
- AUTISTI MEZZI AEROPORTUALI

In particolare il LRST svolge i propri compiti in ragione delle seguenti attività:

### 1. proattive:

- verificare che le procedure di movimentazione adottate e la segnaletica realizzata non presentino elementi di ambiguità, in particolare per le operazioni in bassa visibilità;



- verificare che la campagna di sensibilizzazione locale tramite la distribuzione a tutti gli operatori di *local hot-spot maps* e/o altro materiale necessario per focalizzare l'attenzione di tutti gli operatori sui seguenti punti sensibili:
  - intersezioni, attraversamenti ed uscite di pista
  - aree non visibili dalla TWR
  - aree interessate da frequenti incursioni in pistasia adeguata allo scopo;
- verificare che le specificità aeroportuali che presentino potenziali fattori di rischio, soprattutto in occasione di lavori in area di manovra, risultino evidenziate tramite *hot-spot maps*, pubblicate in AIP;
- monitorare che la fraseologia adottata dagli operatori aeroportuali (in particolare autisti) rientri nell'ambito della fraseologia standard ICAO e non presenti potenziali ambiguità;
- monitorare che il contenuto dei corsi formativi e di istruzione orientati al personale in organico presso tutti i soggetti coinvolti ed operanti in aeroporto, finalizzati al mantenimento dell'autorizzazione alla guida nell'area di movimento, siano adeguati allo scopo (in particolare in termini di: uso di procedure di comunicazione, conoscenza dell'aeroporto, della segnaletica e delle procedure di circolazione e movimentazione).

## 2. reattive:

- analizzare e valutare, in accordo con la classificazione adottata nella presente circolare, ogni evento locale connesso con le incursioni di pista;
- identificare i potenziali pericoli e le conseguenze ("*hazard identification*"), determinare il rischio e valutare i possibili fattori di compensazione per riportare il rischio a livelli accettabili ("*risk-assessment*"), in relazione agli obiettivi di sicurezza preventivamente prefissati ("*runway safety programme*");
- identificare e proporre soluzioni e misure per prevenire le incursioni in pista.

### 2.5.6 COMITATO PER LA REGOLARITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI

Il comitato è composto da:

- RESP. CONTROLLO DI PROCESSO E QUALITÀ ADB (COORDINATORE)
- ENAC-DA (OSSERVATORE)
- ACCOUNTABLE MANAGER E POST HOLDER ADB
- DIRETTORE OPERAZIONI AEROPORTUALI ADB
- RESP. REGOLAMENTI E PROCEDURE – ADB
- RAPPRESENTANTE MH
- RAPPRESENTANTE AVIATION SERVICES
- RAPPRESENTANTE AVIAPARTNER
- RAPPRESENTANTE VETTORI (AOC)
- Rappresentante Aviazione Generale (ove necessario)

ed ha il compito di effettuare l'analisi degli eventi significativi che si verificano in aeroporto sulla base dei dati rilevati periodicamente dal Gestore. I dati vengono analizzati raccogliendo sul singolo evento il contributo del Gestore Aeroportuale e di tutti gli operatori aeroportuali interessati. Primo obiettivo del Comitato è quello di analizzare costantemente la regolarità delle operazioni e gli indicatori di qualità dei servizi aeroportuali con l'intento di determinare, ove necessario, azioni correttive, ad esempio, per il raggiungimento degli indicatori previsti nella Carta dei servizi.

Oggetto di approfondimento in seno al Comitato sono anche:

- i contenuti del report quotidiano del Gestore sui servizi di scalo
- i reclami dei passeggeri pervenuti alla Direzione Aeroportuale ENAC
- i reclami dei passeggeri pervenuti al Gestore Aeroportuale o ai Vettori
- le segnalazioni pervenute dagli ispettori ENAC-DA, nell'ambito della loro attività ispettiva
- le segnalazioni pervenute dai Vettori e dagli *Handler*
- i dati di *customer satisfaction*
- altre segnalazioni

Il Comitato dopo aver discusso e identificato le azioni di miglioramento, definisce i soggetti a cui attribuire la responsabilità della loro implementazione, concordando i tempi necessari per la loro esecuzione.

Il Responsabile Qualità del Gestore assicura la verifica dell'attuazione delle azioni concordate.

## 2.5.7 CARTA DEI SERVIZI

Il Comitato ristretto per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali è composto da:

- RESPONSABILE QUALITÀ ADB
- RAPPRESENTANTE ENAC DA
- ISPETTORE ENAC DA
- RAPPRESENTANTE DEGLI HANDLER AEROPORTUALI
- RAPPRESENTANTE DEI VETTORI

ed è responsabile della redazione della Carta dei Servizi del Gestore aeroportuale per l'individuazione degli obiettivi di miglioramento, analizzando le reali possibilità e le reali necessità dello Scalo.

A tal fine:

- ha accesso alla documentazione tecnica sulla base della quale vengono computati gli indicatori di qualità e vengono gestiti i reclami;
- valuta la correttezza delle metodologie utilizzate e la congruità dei livelli qualitativi effettivamente prestati, con quelli indicati nelle Carte dei servizi e con gli standard minimi di Scalo.

## 2.6 OBBLIGHI ASSICURATIVI

Fermo restando quanto previsto ai fini della certificazione per i prestatori di servizi di assistenza (rif. Circolare Enac Apt 2A), per quanto riguarda gli obblighi assicurativi si applica quanto segue.

Tutti gli operatori privati, la cui attività si svolga in ambito air side, (anche in riferimento a quanto indicato nel par. 2.2.10) devono stipulare e mantenere in vigore per tutta la durata della loro permanenza presso l'Aeroporto di Bologna, le seguenti polizze assicurative:

- a) polizza assicurativa a copertura dei rischi derivanti da incendio e rischi accessori a copertura dei danni ai fabbricati e agli impianti utilizzati dagli operatori privati, a valore di ricostruzione (si richiede un massimale non inferiore a € 500.000,00 e comunque parametrizzato alla tipologia di attività svolta dall'operatore privato).

Tale polizza deve assicurare anche i rischi relativi agli eventi atmosferici, i tumulti, gli scioperi, le sommosse, gli atti vandalici o dolosi, e deve prevedere un vincolo per gli assicuratori a non operare storni o diminuzioni di somme assicurate né disdetta della polizza senza il preventivo consenso del Gestore.

Per i beni oggetto di Convenzione Enac-Sab, la copertura assicurativa deve indicare, con esplicita clausola, il Gestore quale beneficiario della polizza stessa fino alla concorrenza del danno coperto.

- b) polizza a copertura della responsabilità per danni causati a terzi e/o cose, nell'esercizio della loro attività in ambito aeroportuale (si richiede un massimale "unico" RCT non inferiore a € 5.000.000,00, inclusi aeromobili per sinistro, con uguale importo per ciascuna persona e/o cose/animali).

La suddetta copertura assicurativa deve specificamente contenere le seguenti estensioni:

- clausola che preveda la qualifica di "terzi" nei confronti di tutti gli altri soggetti e/o operatori aeroportuali
- clausola che preveda la qualifica di "terzi" anche relativamente ai dipendenti del Gestore
- impiego di veicoli non targati a motore, mezzi meccanici e altre macchine utili per l'esecuzione dell'attività dell'operatore.

Per ciò che attiene le assicurazioni relative alla circolazione dei veicoli si applicano comunque le disposizioni previste dall'Ord. n°1/2014.

Le suddette polizze devono essere trasmesse in copia al Gestore.

Quanto qui indicato non solleva i soggetti aeroportuali dalla responsabilità per danni dagli stessi causati. Eventuali danni che non fossero indennizzabili dalle polizze assicurative, ovvero compresi nelle franchigie e/o eccedenze rispetto ai massimali di polizza, restano a carico dei soggetti stessi.

Tutti i soggetti aeroportuali, la cui attività si svolga in ambito *land side* devono possedere le stesse polizze assicurative di cui ai punti a. b. del presente articolo, con i seguenti massimali:

- massimale non inferiore a € 500.000,00 per la polizza di cui al punto a)

- massimale non inferiore a € 1.000.000,00 per la polizza di cui al punto b).

Il Gestore, in tutti i casi, non è tenuto a risarcire ai soggetti aeroportuali alcun danno subito da persone e/o da cose di sua proprietà in conseguenza di azioni di fulmine, caduta di aeromobili, incendio, scioperi, tumulti, sommosse, atti vandalici o dolosi, terrorismo o sabotaggio, o qualsiasi altro danno riconducibile a forza maggiore o caso fortuito.

## 3. SICUREZZA OPERATIVA, SICUREZZA SUL LAVORO E TUTELA AMBIENTALE

### 3.1 SICUREZZA OPERATIVA: SITUAZIONI DI RISCHIO

Ogni operatore privato che svolge un'attività nell'ambito del sedime aeroportuale ha l'obbligo di assicurare l'esercizio della stessa in conformità a tutte le norme comunitarie e nazionali, nonché alla regolamentazione ulteriormente dettata da ENAC e da DA nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali.

Ogni operatore privato dovrà altresì osservare tutte le norme, disposizioni e procedure aeroportuali vigenti presso lo Scalo, atte a ridurre i rischi operativi e ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture, degli impianti e delle attrezzature utilizzate, al fine di garantire l'operatività aeroportuale.

Con riferimento ad eventi e/o situazioni di rischio per la sicurezza della navigazione aerea (intesa come sicurezza del volo e/o delle operazioni a terra), il Gestore, ogni singolo Prestatore di servizi di assistenza a terra o ogni altro soggetto aeroportuale che, in base alle proprie conoscenze e competenze tecniche e professionali, percepisca/verifichi un pericolo anche solo potenziale per persone, cose o aeromobili, deve provvedere a fornirne tempestiva comunicazione a DA, senza che ciò implichi tuttavia uno specifico obbligo di vigilanza e la conseguente assunzione di una posizione di garanzia.

Ogni Prestatore di servizi di assistenza a terra può a tal fine avvalersi del numero di telefono interno 9912 (linea telefonica registrata), recapito messo a disposizione dal Gestore Aeroportuale per mettere in contatto il soggetto segnalante con DA. Il Prestatore dovrà fornire il proprio numero telefonico all'addetto del Gestore che lo comunicherà a DA al fine di agevolare il contatto diretto tra il soggetto segnalante e il funzionario DA in servizio.

#### 3.1.1 Richiesta di applicazione delle misure interdittive di carattere temporaneo

Il Gestore Aeroportuale, nel caso rilevi direttamente o riceva delle informazioni relative alla presenza di rischi, anche solo potenziali, per la sicurezza del volo e/o delle operazioni a terra e sia impossibilitato a contattare tempestivamente Enac-DA come previsto dalle modalità sopra descritte, è autorizzato da Enac DA (ex artt. 705, 718, 792 e 801 del CdN) a comunicare a TWR su linea registrata l'applicazione immediata delle seguenti misure interdittive di carattere temporaneo:

1. SOSPENSIONE TEMPORANEA DELLA PROCEDURA DI APPROVAZIONE DELLA MESSA IN MOTO
2. SOSPENSIONE TEMPORANEA DELLA MANOVRA DI RULLAGGIO ED EVENTUALE RICHIESTA DI RIENTRO AL PARCHEGGIO.

Le misure interdittive di carattere temporaneo sopra indicate dovranno essere quanto prima ratificate o annullate da Enac DA (o dal Gestore aeroportuale dietro autorizzazione di Enac DA) a TWR su telefono registrato.

In analogia a quanto già previsto al par. 2.1.8 in tema di chiusura dell'aeroporto, a seguito dell'applicazione delle misure interdittive di carattere temporaneo sopra indicate, nessun soggetto potrà avanzare nei confronti del Gestore o di Enac DA, alcuna pretesa di indennizzo o risarcimento.

Le disposizioni e le modalità di comunicazione relative agli ulteriori aspetti connessi alla sicurezza operativa sono disciplinati ai successivi paragrafi.

## 3.2 SICUREZZA OPERATIVA: PRESCRIZIONI

- a. Tutti i soggetti aeroportuali che operano in area airside hanno l'obbligo di cooperare per assicurare che l'area di movimento sia mantenuta in condizioni di pulizia e sicurezza e per assicurare che tutto il FOD sia rimosso appena trovato; in particolare il suddetto personale operante presso le aree esterne airside dovrà evitare, durante lo svolgimento delle proprie attività, la produzione di FOD, ovvero la dispersione di materiale, anche di piccole dimensioni, che possa essere aspirato dai motori aeronautici.

Prima di utilizzare la piazzola/area di sosta assegnata, Il Prestatore/ Autoprodotto/ Esercente/ Vettore con base sull'aeroporto, dovrà accertarsi che la piazzola stessa sia completamente sgombera da automezzi, fod, ostacoli e materiale di qualsiasi genere; tale controllo dovrà essere effettuato dai soggetti citati anche immediatamente dopo la partenza dell'aeromobile assistito.

Tutte le zone dell'area di movimento utilizzate per il carico/scarico degli aerei cargo e postali, sono particolarmente soggette a contaminazione da cinghie, corde, chiodi, filo metallico, reggette, carta, plastica e legno. Detti materiali, appena rinvenuti, devono essere raccolti e inseriti negli appositi contenitori distribuiti sul piazzale, a cura del personale delle società di assistenza (Prestatori).

In caso di rilascio di FOD gli stessi Prestatori hanno l'obbligo di provvedere a raccoglierlo e inserirlo negli appositi contenitori; qualora ciò non fosse possibile, oppure nel caso di quantità notevoli, essi dovranno segnalarlo al SAF del Gestore per la successiva immediata rimozione.

E' vietato depositare e/o abbandonare anche temporaneamente i rifiuti di bordo sulle piazzole di sosta.

I soggetti privati aeroportuali si impegnano a indennizzare i costi sostenuti dal Gestore a seguito della rimozione di FOD da loro direttamente generati, secondo quanto indicato al §2.2.10 del RdS. Nell'ottica di salvaguardia della safety, all'interno dell'area di movimento ed in particolare nelle piazzole di sosta, durante il transito di aeromobili, dovrà essere presente solo il personale adibito alle operazioni di assistenza, fatte salve situazioni particolari per cui è prevista la partecipazione di persone esterne alle operazioni autorizzate all'accesso ed alla presenza sottobordo (ad es: attività cerimoniali, voli inaugurali, voli di Stato, eventi specifici).

- b.** Ogni operatore privato dovrà ottenere per il proprio personale, ove previsto, le autorizzazioni e le abilitazioni nominative stabilite da Enac-DA per l'uso o la manovra di determinate apparecchiature o impianti (guida automezzi, transito in aree particolari ecc.). Il Gestore inoltre, ai fini della sicurezza operativa, si riserva la facoltà di richiedere a Prestatori / Autoproduttori / Vettori, e di trasmettere alla DA, la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento del rispettivo personale sulla base di programmi addestrativi approvati dall'ENAC. [vedi Cap. 5 Obblighi Formativi].
- c.** Tutti gli operatori privati dovranno adempiere a quanto specificamente previsto riguardo alla circolazione di mezzi e persone, sulla base di quanto indicato nel Manuale della patente ADC (M.O./A.T.) sez 12.  
In particolare si sottolinea:
- il divieto di fumare in tutta l'area air-side, anche a bordo dei mezzi
  - l'obbligo di presenza di un estintore a bordo dei mezzi operativi aeroportuali che operano sull'apron
- d.** Al termine delle singole operazioni di assistenza lato aria, tutti i veicoli e le attrezzature devono essere ritirati dal piazzale aeromobili e collocati nelle apposite aree di sosta e di stoccaggio (vedi § 7.7.6).
- e.** Per motivi di sicurezza o per consentire il regolare svolgimento dell'attività aeroportuale, il Gestore si riserva la facoltà di disporre la rimozione di mezzi, carrelli, contenitori e ogni altro bene che ingombri i piazzali aeromobili, le vie di circolazione e le vie di fuga o che comunque si trovi al di fuori degli spazi consentiti. All'operatore privato inadempiente saranno addebitati i costi sostenuti e gli eventuali ulteriori danni. [vedi § 2.2.10].
- f.** Il Gestore, nell'ambito delle funzioni attribuite ex art. 705 C.d.N., effettua un'attività quotidiana di controllo sulle operazioni effettuate in apron, secondo quanto specificato al par 12.1.
- g.** Qualora vengano rilevati danneggiamenti di qualsiasi genere alle aree pavimentate, questi dovranno essere immediatamente segnalati al SAF.
- h. Relitti aeronautici** <sup>22</sup>  
Qualora venga ritrovato un oggetto somigliante o riconducibile ad una parte di aeromobile, il SAF:
- richiede al personale tecnico presente sullo scalo di identificare la parte di aeromobile rinvenuta; il personale tecnico presente sullo scalo è invitato a prestare la massima collaborazione all'attività di identificazione degli oggetti classificati come presunte parti di aeromobili.
  - in base alle indicazioni ricevute dal personale tecnico dei Vettori, qualora l'oggetto rinvenuto sia classificabile come "parte di aeromobile" e qualora sia stato identificato il volo o il tipo di aeromobile di appartenenza, provvede tramite la TWR, ove sia ancora

---

<sup>22</sup> CdN art.993 e Codice Civile art.933

possibile, ad informare del ritrovamento e della sua tipologia il comandante del volo/i interessato/i; qualora non sia stato identificato in tempi brevi il volo o il tipo di aeromobile di appartenenza, informa via e-mail, direttamente o tramite COS, i Prestatori e i Vettori inseriti nella lista di distribuzione "Informativa Cos" per le azioni di competenza, allegando le fotografie dell'oggetto.

- qualora l'aeromobile sia stato identificato, restituisce la parte al Vettore (in sua assenza all'Handler), comunicando l'avvenuta consegna a SMS Reporting e ad Enac-DA via e-mail;
- redige un rapporto relativo al ritrovamento allegando le fotografie dell'oggetto rinvenuto: tale rapporto verrà inviato in copia a ENAC-DA ed al Vettore (qualora identificato) e ne verrà conservata copia presso il SAF per un anno
- provvede alla consegna dell'oggetto all'ENAC-DA, qualora non sia stato possibile identificare l'aeromobile interessato.



## 3.2.1 PRESENZA DI CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In condizioni di bassa temperatura, in relazione ai rischi connessi alla formazione di ghiaccio sulle pavimentazioni aeroportuali, sono stabilite le seguenti norme comportamentali:

- prestare maggiore attenzione durante la guida, in modo particolare quando ci si avvicina ad un aereo o ad un incrocio, e mantenere la necessaria distanza di sicurezza rispetto agli ostacoli mobili e fissi;
- non abbandonare mai un veicolo con il motore acceso;
- i passeggeri in arrivo e in partenza devono essere avvisati dallo staff, rispettivamente sottobordo e al gate di imbarco, affinché esercitino una particolare attenzione in presenza di superfici trattate con fluidi de-icing/anti-icing, in quanto molto scivolose, soprattutto nelle zone verniciate, nonché in presenza di neve o ghiaccio sul piazzale;
- il sale comune (cloruro di sodio) non deve mai essere impiegato per sghiacciare il piazzale a causa del suo effetto corrosivo sull'aeromobile e del rischio di ingestione nei motori. Nel caso vi sia la necessità di sghiacciare aree limitate (rampe di imbarco, zone di operazioni sotto la stiva degli aeromobili) è possibile utilizzare sale aeronautico (formiato di sodio);
- gli operatori dei veicoli per il rifornimento di acqua potabile o per lo svuotamento delle *toilette* devono porre attenzione affinché non si verifichino perdite di liquido che potrebbero potenzialmente ghiacciarsi;
- il lavaggio dei veicoli e delle attrezzature è permesso solo nelle apposite aree di lavaggio e comunque solo con temperature superiori allo zero;
- i Vettori, i provider di servizi catering, e tutti gli operatori coinvolti, devono assicurare che ghiaccio, acqua ed altri liquidi provenienti dai *galley* o da altre parti degli aeromobili non vengano scaricati sul piazzale;
- nel caso di perdite di liquido con conseguente formazione di ghiaccio, deve essere immediatamente informato il SAF per le verifiche di competenza.

In presenza di temporali e/o fulmini non è consentito:

- effettuare operazioni di rifornimento carburante;
- utilizzare le cuffie (interfono) per le comunicazioni ground/cockpit.

In presenza di vento, tutti i soggetti aeroportuali sono tenuti ad assicurare l'ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza e a rimuovere tempestivamente l'eventuale fodo rilevato, al fine di garantire il mantenimento delle condizioni di safety dell'area di movimento e delle rimanenti superfici airside.

## 3.2.2 SEGNALAZIONE DI INCIDENTI / INCONVENIENTI DI SUPERFICIE

*Per questo argomento si rimanda anche a: Manuale Operativo/Allegati Tecnici Sez. 17 " Safety report-GSR-VSR e segnalazioni SGSSL " e Manuale di Aeroporto in vigore , sez 11- All. 6 " Manuale SMS"*

### 3.2.2.1 GENERALITÀ

Ogni Prestatore/Autoprodotto/Vettore ha l'obbligo di segnalare immediatamente al Gestore tutti gli incidenti, inconvenienti, situazioni di rischio, danneggiamenti e infortuni nonché tutti gli altri eventi dannosi che si stiano verificando o si siano verificati all'interno del sedime aeroportuale e si impegna altresì a indennizzare i costi sostenuti dal Gestore a seguito di danneggiamenti da lui direttamente causati su infrastrutture, impianti e mezzi di proprietà del Gestore, secondo quanto riportato al §2.2.11.

La segnalazione dell'evento deve essere effettuata immediatamente tramite telefono al SAF (tel. 347-5412943, numero breve tramite telefono fisso 6020) o in alternativa al COS tramite telefono fisso (9912) o radio (151), fornendo i seguenti particolari:

- NOMINATIVO
- N. DI TELEFONO/RADIO
- LUOGO
- NATURA DELL'INCIDENTE/INCONVENIENTE
- SEGNALAZIONE DI DANNI O FERITI
- SERVIZI DI EMERGENZA GIÀ RICHIESTI.

Qualora l'informativa pervenga al COS, questo provvederà ad attivare il SAF che provvederà successivamente ad informare il ROA.

Il luogo dell'incidente/inconveniente deve essere isolato e i mezzi, impianti, velivoli coinvolti non devono essere spostati o manomessi fino all'arrivo del SAF e, qualora presente, del Safety Manager o di altro Ente aeroportuale (Vigili del Fuoco, Primo Soccorso Aeroportuale, Polizia, ENAC-DA), salvo i casi in cui la loro rimozione sia necessaria nell'interesse della sicurezza o per effettuare un salvataggio.

La scena dell'incidente dovrà essere fotografata prima della rimozione o della modifica dello scenario, salvo gli aspetti di sicurezza e/o soccorso di cui al precedente comma, e tutti gli operatori aeroportuali dovranno collaborare con il Saf e il Safety Manager per l'acquisizione delle informazioni utili all'investigazione dell'evento e alla conseguente apertura di eventuali azioni e raccomandazioni preventive/correttive.

Sarà cura di AdB intervenire per ripristinare la piena agibilità aeroportuale, richiedendo ove necessario ogni tipo di intervento interno o esterno, e tenendo costantemente informati gli Enti aeroportuali coinvolti o interessati. Tutto il personale aeroportuale ritenuto necessario è tenuto a

collaborare con il Gestore Aeroportuale, sotto la supervisione della DA, per il ripristino dell'agibilità aeroportuale, fatti salvi gli aspetti di tutela della sicurezza e igiene del lavoro.

### 3.2.2.2 REPORTING

La segnalazione degli incidenti/inconvenienti che si verificano nell'area airside costituisce per la Società di Gestione uno degli elementi essenziali per il mantenimento di un alto livello di sicurezza operativa; a questa si aggiunge inoltre la segnalazione di quelle anomalie (mancati incidenti / inconvenienti, condizioni di rischio) che non hanno causato incidenti o eventi di pericolo, ma che in concomitanza con altri fattori avrebbero potuto condizionare la sicurezza delle operazioni.

Tali segnalazioni concorrono, oltre che alla conoscenza e al miglioramento della gestione sia degli eventi, che dei rischi potenziali (prima che questi possano causare un incidente o un inconveniente grave), anche alla definizione e/o alla revisione, in coordinamento con tutti gli operatori aeroportuali, delle procedure predisposte per l'esecuzione di tutte le attività in airside.

Le segnalazioni di inconvenienti/incidenti pervengono alla Società di Gestione tramite i seguenti canali di Reporting:

- 1) Canale obbligatorio nazionale "eE-MOR", secondo quanto riportato nella circolare ENAC GEN01A;
- 2) Canali locali "obbligatorio" e "volontario", secondo la politica adottata dal Safety Management System dello Scalo (Circolare ENAC APT 22).

A tale attività di segnalazione, di tipo sia "obbligatorio" che "volontario", è chiamato tutto il personale operante sull'Aeroporto, nei confronti del quale viene garantita un'adeguata riservatezza relativamente alle generalità ed alle informazioni fornite, a meno di richieste specifiche da parte delle Autorità competenti.

### 3.2.2.3 I CANALI DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORI NAZIONALI

Presso lo scalo è attivato il sistema di raccolta Nazionale (eE-MOR) dei "Mandatory Occurrence Reports", ovvero l'insieme delle segnalazioni che hanno per oggetto determinati eventi e che specifici soggetti operanti nel settore aeronautico hanno l'obbligo di inoltrare ad ENAC, direttamente o tramite Gestore Aeroportuale, secondo quanto prescritto nella circolare ENAC GEN 01A .

Tale sistema, denominato eE-MOR, non mira alla determinazione di colpe e responsabilità, ma ha come unici obiettivi il censimento e l'analisi degli eventi, al fine di prevenire incidenti e inconvenienti gravi. Nella banca dati dell'ENAC confluiscono tutte le informazioni relative ad incidenti ed eventi (intesi come inconvenienti e/o inconvenienti gravi); i dati vengono elaborati tramite un apposito database nazionale e vengono utilizzati esclusivamente a scopo di identificazione e valutazione dei rischi e della conseguente prevenzione.

L'obiettivo dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile è quello di sensibilizzare tutti gli operatori aeroportuali che svolgono, a qualsiasi titolo, attività in airside, relativamente all'importanza di

identificare i processi di potenziale criticità, prima che queste possano degenerare e causare incidenti, con danni economici e sociali per l'intera comunità oltre che per i soggetti coinvolti.

La trasmissione obbligatoria all'ENAC dei dati riguardanti le citate evenienze, da parte dei soggetti direttamente coordinati da AdB, presso lo scalo di Bologna avviene a cura dell'ufficio SMS attraverso l'inserimento on-line nel database ENAC tramite il sito web ;

La funzione deputata all'invio del eE-MOR all'interno dell'organizzazione del Gestore Aeroportuale è il Safety Manager.

Tuttavia, qualora un referente della Safety intenda provvedere in prima persona a registrare un eE-MOR, copia della segnalazione dovrà essere obbligatoriamente inoltrata, per conoscenza, anche al Gestore.

**In ogni caso la segnalazione dovrà essere inoltrata ad ENAC entro 72 ore dal verificarsi dell'evento.**

### 3.2.2.4 I CANALI DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORI E VOLONTARI VIGENTI SULLO SCALO

Il Reporting System dell'Aeroporto di Bologna è stato implementato al fine di favorire tre canali di segnalazione:

- A. Canale Volontario**, attraverso la compilazione del Modulo "*Voluntary Safety Report*" (Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 17) ;
- B. Canale Referenziato**, attraverso la compilazione del Modulo "*Ground Safety Report*" (Manuale Operativo/Allegati tecnici, sez. 17);
- C. Canale di Sorveglianza**, attraverso la compilazione del Modulo "*Operator Ground Safety Report*".

Qualsiasi segnalazione sarà trattata in modo confidenziale; pertanto i dati personali non saranno resi pubblici e non saranno usati a scopo disciplinare.

Salvo che il fatto costituisca reato, e fatte salve le norme nazionali dettate in materia di accesso alle informazioni da parte dell'autorità giudiziaria in sede penale, le informazioni relative agli eventi raccolti sono utilizzate unicamente per fini di prevenzione.

#### **A. CANALE VOLONTARIO (VSR)**

Tale canale è stato istituito allo scopo di identificare tutti gli eventi anomali che gli operatori che svolgono, a qualsiasi titolo, attività in airside, intendano segnalare al Gestore Aeroportuale.

Il canale "volontario" incentiva la segnalazione anonima e volontaria di tutti gli eventi che abbiano o avrebbero potuto compromettere la sicurezza delle operazioni.

Qualora il contenuto della segnalazione volontaria rientri nella classificazione eE-MOR, il Safety Manager ottempererà agli obblighi previsti dalla circolare APT GEN 01A, segnalando le informazioni contenute nel VSR.

Tutti gli operatori airside che intendono effettuare una segnalazione di sicurezza operativa al Gestore, possono compilare il modulo “*Voluntary Safety Report*” e inviarlo all’indirizzo di posta elettronica [gestdocsms@bologna-airport.it](mailto:gestdocsms@bologna-airport.it).

Presso l’area airside nel corridoio d’ingresso all’entrata STAFF/PSSA, è inoltre disponibile la cassetta **VOLUNTARY SAFETY REPORT**, che gli operatori possono utilizzare per inoltrare tali segnalazioni.

## **B. CANALE REFERENZIATO (GSR)**

Il canale “referenziato” GSR è destinato ai referenti della Safety nominati in sede di Safety Committee, che devono segnalare al Gestore:

- gli eventi previsti dalla Circ. ENAC GEN 01A, che il Gestore trasmetterà ad ENAC Centrale tramite segnalazione eE-MOR;
- ogni altra situazione che abbia o che avrebbe potuto compromettere la sicurezza delle operazioni;

Tale canale è stato istituito per sensibilizzare le varie Società operanti in airside alla cultura della segnalazione.

I Referenti nominati dei membri del Safety Committee, una volta compilato il modulo GSR, sono tenuti ad inviarlo all’indirizzo di posta elettronica [SMSreporting@bologna-airport.it](mailto:SMSreporting@bologna-airport.it)

## **C. CANALE DI SORVEGLIANZA (OGSR)**

Il canale di “Sorveglianza”, già attivo dal 1995, raccoglie tutte le segnalazioni di eventi e di “mancati eventi” rilevati dal Gestore o di cui il Gestore sia stato tempestivamente informato.

Il Safety Supervisor compila un apposito modulo denominato “Operator Ground Safety Report” (OGSR) riportando tutte le informazioni necessarie alla identificazione e valutazione del rischio.

I Safety Supervisor devono inviare gli OGSR:

- all’indirizzo di posta elettronica [SMSreporting@bologna-airport.it](mailto:SMSreporting@bologna-airport.it)
- a Enac-DA

Il Safety Manager, in ottemperanza alla Circolare GEN 01A, valuta la segnalazione e l’eventuale apertura di un eE-MOR.

### *3.2.2.5 REGISTRAZIONE ED ELABORAZIONE DEI DATI DI REPORTING*

Il Safety Manager provvede alla registrazione di tutti i dati di reporting tramite un apposito database implementato da ADB al fine di consentirne l’analisi e l’elaborazione periodica e la relativa emissione di report.

## **Redazione Report Periodici**

Il Safety Manager ha pianificato la redazione di:

### a) Report periodico

Il report periodico viene redatto almeno una volta all'anno e riporta:

- la panoramica della classificazione degli eventi;
- le cause e le conseguenze;
- le attività e le procedure coinvolte;
- se ritenuto rilevante, le fasce orarie in cui si sono verificati gli eventi analizzati;
- i soggetti principali coinvolti negli eventi;
- la tipologia di avarie aeromobili identificate;
- i risultati delle indagini specifiche effettuate;
- le azioni correttive e preventive eventualmente attivate.

I report periodici sono illustrati e diffusi dal Safety Manager in occasione dei Safety Committee.

### b) Report finalizzato

Il report finalizzato viene redatto in caso di eventi particolari per i quali sia richiesta un'analisi immediata e la conseguente gestione di specifiche azioni correttive/preventive.

Destinatari dei report sono i membri del Safety Committee e il Safety Board.

### c) Safety Bulletin

Il Safety Bulletin è un bollettino periodico a carattere informativo e formativo, rivolto principalmente agli operatori *front-line*, che contiene messaggi di sensibilizzazione, articoli di safety, messaggi di *warning* destinati a tutto il personale operativo. Viene diffuso via mail ai membri del Safety Committee.

### d) Safety Notice

È un documento elaborato dal Safety Manager che riporta informazioni operative di safety relative all'aeroporto, elaborate in caso di eventi particolari o nel caso in cui si rilevi la necessità di focalizzare l'attenzione su particolari argomenti. È indirizzato ai piloti e al personale di volo ed è da considerarsi un documento da inserire nel *recurrent training* dei vettori.

## **3.2.2.6 INVESTIGAZIONI**

A seguito di segnalazioni riguardanti:

- un incidente (urto aeromobile-mezzo, evento di jet-blast sulle aree di movimento, FOD, ecc.)
- un mancato evento (rischio di urto aeromobile-mezzo, *jetblast*, FOD, *runway incursion*, ecc.)
- una criticità segnalata in termini infrastrutturale/impiantistico (segnaletica poco visibile, criticità viabilità airside, ecc.)
- qualsiasi evento che avrebbe potuto compromettere la sicurezza operativa in air side

il Safety Manager può aprire un'indagine finalizzata all'identificazione delle cause dell'evento, al fine di valutare il rischio generato e applicare eventuali azioni correttive e/o raccomandazioni.

Tutti gli operatori aeroportuali dovranno fornire ogni dato/informazione/documento/altro supporto, finalizzato all'identificazione delle cause a fini preventivi.

Il Safety Manager, al fine di acquisire il maggior numero di informazioni possibili relative ad un evento, può avvalersi di apposite interviste agli operatori coinvolti.

### 3.2.3 CIRCOLAZIONE IN AREA AEROPORTUALE

Ai fini della circolazione nell'ambito dell'aeroporto "G. Marconi" di Bologna, le aree aeroportuali sono suddivise in:

- Lato Città (Landside)
- Lato Aria (Airside)

#### 3.2.3.1 CIRCOLAZIONE LATO CITTÀ E PARCHEGGI

La circolazione sulle strade aperte all'uso pubblico, delimitate da apposita segnaletica, è disciplinata in conformità a quanto riportato nelle ordinanze Enac-DA vigenti. I relativi segnali di obbligo, di divieto e di indicazione sono conformi al Regolamento del Codice della Strada.

La rimozione dei veicoli parcheggiati in divieto di sosta o posizionati, senza la prevista autorizzazione, all'interno di stalli/parcheggi riservati, sarà effettuata secondo quanto specificato nelle succitate ordinanze.

I compiti di vigilanza e di controllo sulla circolazione sono svolti dagli organi competenti a norma dell'art. 12 del Codice della Strada.

Per tutto quanto non specificamente disciplinato nel presente paragrafo, si rimanda alle norme del Codice della Strada.

Le aree di sosta (parcheggi) per automobili sono distinte in aree dedicate ai passeggeri e ai clienti e aree dedicate al personale aeroportuale. La loro regolamentazione è trattata all'interno del paragrafo 2.2.7.

#### 3.2.3.2 CIRCOLAZIONE LATO ARIA

Le modalità di accesso e di circolazione all'interno dell'area aeroportuale "Lato Aria", sono disciplinate dalle ordinanze e dalle disposizioni in vigore emesse da ENAC-DA<sup>23</sup>, in conformità alle norme del Codice della Strada (fatte salve alcune specifiche deroghe) e dalla normativa allegata al RdS (Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez. 12 "Regolamento e Manuale per la guida airside").

Chiunque debba essere impiegato, in via continuativa, alla guida di veicoli nelle aree aeroportuali "Lato Aria", oltre a possedere la patente di guida valida per la categoria a cui il veicolo impiegato appartiene, deve essere in possesso anche dell'apposita abilitazione (*Airside Driving Certificate*, di seguito denominata "ADC"); si rimanda la trattazione specifica della disciplina della circolazione in tutte le aree Lato Aria ai paragrafi successivi alla specifica sezione del Manuale Operativo/Allegati Tecnici del RdS, Sez. 12 - "Regolamento e manuale per la guida airside".

La circolazione lungo la strada perimetrale è disciplinata all'interno della sez. 24 del Manuale Operativo /Allegati tecnici "Accesso e circolazione sulla strada perimetrale".

In assenza di disciplina specifica vige l'obbligo di rispettare il Codice della Strada su tutte le aree Airside.

---

<sup>23</sup> Ord 1-2014



## 3.2.3.2.1 AUTOMEZZI DI STATO

Gli automezzi di proprietà dello Stato possono accedere, circolare o sostare nell'ambito delle aree di manovra e degli spazi doganali, solo per motivi di servizio; l'accesso è, comunque, consentito solo se il veicolo è munito di logo di identificazione e/o disco di Stato e/o certificazione di veicolo in servizio di Stato, o permesso veicolare rilasciato da Enac DA.

I mezzi di stato condotti da personale privo di patente aeroportuale devono essere scortati, sull'airside, da personale dotato di patente aeroportuale, possibilmente appartenente allo stesso Ente o ad altro Ente di stato.

In assenza di schermatura antifiamma, l'accesso all'area di movimento è consentito quando l'aeromobile interessato e quelli limitrofi hanno i motori spenti e non sono interessati da operazioni di rifornimento carburante.

## 3.2.3.2.2 AUTOMEZZI DI SERVIZIO

Gli automezzi di servizio possono accedere alle aree di movimento e agli spazi doganali solo se muniti di:

- permesso veicolare rilasciato da Enac DA secondo quanto previsto dall'ord.1-2014
- tutte le dotazioni previste ed elencate nel Manuale Operativo/Allegati Tecnici del RdS Sez. 12 : Regolamento e manuale per la guida airside – parte 2, Manuale per l'operatore, cap. 2.
- copertura assicurativa conforme a quanto previsto al §2.6 del RdS.

## 3.2.3.2.3 AMBULANZE ESTERNE

L'accompagnamento in zona airside delle ambulanze provenienti dall'esterno (es: assistenza ai passeggeri barellati ecc.) è a cura del Vettore, o del Prestatore che assiste il volo su cui parte o arriva il passeggero in assistenza. Il Vettore, o il Prestatore che fornisce assistenza, deve mettere in atto le attività necessarie e/o propedeutiche ai fini dell'accompagnamento in zona airside delle autombulanze provenienti dall'esterno (es: informativa ai varchi, veicolo per la scorta ecc.), così come anche indicato al successivo §8.3.2.7.

All'interno dell'ambulanza, oltre al passeggero in partenza, è ammesso un numero massimo di 2 accompagnatori muniti di carta d'imbarco

Per il solo ingresso di ambulanze in emergenza (ovvero ambulanze, con lampeggianti e sirena accesi, utilizzate per rispondere ad un rischio grave per la vita delle persone), il SAF provvederà ad assicurare la scorta direttamente o tramite Follow-me attenendosi a quanto previsto dalla SEZ.27 del MO/AT del RdS.

#### 3.2.3.2.4 AUTOMEZZI PRIVATI

L'accesso degli automezzi privati all'interno degli spazi doganali è soggetto in generale a preventiva autorizzazione di ENAC-DA e al rispetto delle prescrizioni relative alla circolazione interna aeroportuale.

Per l'accesso in airside gli automezzi privati devono essere in possesso del permesso veicolare rilasciato da ENAC-DA e delle specifiche dotazioni veicolari.

Gli automezzi privati che necessitano di circolare in airside devono inoltre essere in possesso di una copertura assicurativa conforme a quanto previsto al §2.6 del RdS.

#### 3.2.3.3 ACCESSO DEI MEZZI NEI CANTIERI IN AREA DI MANOVRA

*Per questo argomento si rimanda a: Manuale Operativo/Allegati Tecnici sez. 15 "Manuale Airside Safety "*

#### 3.2.3.4 PATENTE AEROPORTUALE

*Per questo argomento si rimanda a: Manuale Operativo/Allegati Tecnici sez. 12 "REGOLAMENTO E MANUALE PER LA PATENTE ADC"*

Le modalità per l'ottenimento dell'ADC da parte di tutti i soggetti privati e pubblici aeroportuali sono contenute all'interno della sezione 12 del Manuale Operativo/Allegati Tecnici del RdS.

Al Gestore viene delegato l'incarico di gestire il rilascio dell'abilitazione ADC.

La ADC deve essere sempre portata al seguito del conducente e deve essere esibita ad ogni richiesta degli organi competenti. Tale documento non sostituisce la patente di guida, che resta l'unico documento valido ai fini dell'abilitazione alla guida in airside delle varie categorie di veicoli; l'abilitazione citata (ADC) costituisce pertanto unicamente una qualificazione aggiuntiva a condurre gli stessi nelle aree aeroportuali airside.

## 3.3 SICUREZZA ED IGIENE SUL LAVORO

*Per questo argomento si rimanda anche: Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sezioni 1,2,3,8,9,13.*

1. Ogni operatore privato deve osservare tutte le disposizioni legislative vigenti e future con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 e D.M. 10/03/98 e successive modifiche e integrazioni.
2. Ogni datore di lavoro deve osservare tutte le disposizioni legislative vigenti in tema di sicurezza e igiene sul lavoro, con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i. (valutazione dei rischi, individuazione delle misure preventive e protettive, individuazione e consegna dei dispositivi di protezione individuale, formazione ed informazione del personale, programmi di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature ecc.). In particolare:
  - a. ogni Datore di Lavoro ha l'obbligo e la responsabilità di svolgere le attività di cooperazione e coordinamento per la sicurezza ai sensi dell'art.26 del D. Lgs 81/08, con le imprese appaltatrici e/o che svolgano attività in contemporanea nella medesima area, al fine di eliminare o, ove non fosse possibile, di ridurre al minimo, i rischi da interferenza elaborando un unico documento di valutazione dei rischi da interferenza (DUVRI).
  - b. ogni Datore di Lavoro, dovrà effettuare la verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle proprie imprese appaltatrici, in relazione alle attività che affiderà loro in appalto mediante contratti d'opera o di somministrazione.
  - c. ai sensi degli artt. 36 e 37 del D. Lgs 81/08, ogni Datore di Lavoro dovrà provvedere affinché ciascun lavoratore riceva un'adeguata informazione e/o formazione in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, nonché verificare che anche le proprie imprese appaltatrici effettuino detta attività di informazione/formazione del personale.  
Il Gestore, su specifica richiesta, potrà collaborare alla formazione e informazione del personale per gli argomenti di specifica competenza.
  - d. tutto il personale operante in aeroporto dovrà indossare, sotto il controllo e responsabilità del proprio datore di lavoro, i DPI (Dispositivi di Protezione Individuale) previsti a seguito dei rischi individuati per l'area di lavoro e per la mansione svolta; dovrà inoltre indossare un abbigliamento che, in modo chiaro e univoco, consenta di individuarne immediatamente la Società/Azienda di appartenenza.
  - e. ogni Datore di Lavoro dovrà assicurare che tutti i propri mezzi, attrezzature ed impianti siano costantemente e correttamente mantenuti secondo un programma di manutenzione preventiva redatto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente e di quanto previsto dal libretto d'uso e manutenzione, a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza.

3. Tutti i soggetti aeroportuali dovranno assicurare che nella circolazione a piedi e con mezzi all'interno delle aree aeroportuali, sia rispettata la segnaletica orizzontale e verticale predisposta, nonché il rispetto dei limiti di velocità, adeguandoli comunque alle condizioni atmosferiche ed ambientali.
- In particolare dovranno essere rispettate le disposizioni di circolazione indicate nel paragrafo 3.2.3 "Circolazione in area aeroportuale". A tale riguardo si sottolinea:
- l'obbligo, per tutto il personale che opera in area esterna Air-Side, di indossare indumenti ad alta visibilità
  - il divieto di circolare con mezzi a motore endotermico in tutte le aree chiuse, allo scopo di evitare l'accumulo di gas di scarico tossici per gli operatori.
4. Tutti gli operatori privati, prima di utilizzare impianti centralizzati o di uso esclusivo (nastri riconsegna bagagli, banchi check-in, impianto di rifornimento acqua potabile, etc), devono accertarsi che gli stessi siano in perfette condizioni, e in particolare devono controllare l'efficienza dei dispositivi di sicurezza e degli organi di comando. Gli impianti centralizzati ed attrezzature/beni di uso comune devono essere utilizzati secondo le istruzioni e regole d'uso comunicate dal Gestore [vedi anche Manuale Operativo/Allegati Tecnici]. Ogni malfunzionamento riscontrato dovrà essere comunicato al PTE.
5. Tutti gli operatori privati devono inoltre rispettare le seguenti disposizioni:
- É vietato posizionare carica batterie all'interno di aree chiuse.
  - É fatto obbligo di rispettare la segnaletica di sicurezza presente presso aree, impianti centralizzati o attrezzature/beni di uso comune e di segnalarne al PTE l'eventuale danneggiamento, assenza o obsolescenza.
  - É obbligatorio, relativamente allo stoccaggio di prodotti chimici e delle sostanze pericolose, assicurare l'idoneità dei locali e verificare l'eventuale incompatibilità con altri prodotti presenti nel deposito.
  - E' vietato stoccare sostanze pericolose e materiale contenente sostanze pericolose senza opportune vasche di contenimento e/o utilizzando contenitori non idonei e senza etichettatura.
  - É obbligatorio che tutte le sostanze e i preparati classificati pericolosi siano opportunamente etichettati e accompagnati dalla scheda di sicurezza descrittiva ai sensi del DM 4/4/97.
  - E' obbligatorio, nel caso vengano effettuate operazioni che possono essere causa accidentale di versamenti, avere a disposizione idonee attrezzature per la raccolta della sostanza accidentalmente versata.
6. Nel caso fosse riscontrata la necessità di interventi di disinfestazione, derattizzazione e disinfezione nelle aree, vie, impianti ed infrastrutture aeroportuali gestiti e/o mantenuti dal Gestore (ove quindi non assegnati in uso esclusivo a terzi ma destinati ad un uso generalizzato da parte dei soggetti aeroportuali -pubblici e privati- e soggetti non aeroportuali), si dovrà darne comunicazione al PTE.

Spetta al Gestore porre in essere tutte le misure e i dispositivi di carattere generale, previsti dalle normative in tema di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro, necessari a prevenire i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori propri e dei soggetti terzi connessi all'utilizzo di aree, impianti, mezzi e infrastrutture aeroportuali da lui mantenuti, ove quindi non assegnati in uso esclusivo a terzi, ma destinati ad un uso generalizzato da parte degli operatori privati e dei soggetti non aeroportuali.

### 3.3.1 PREVENZIONI INCENDI E GESTIONE DELLE EMERGENZE (D.M. 10/03/98)

1. Tutti i Soggetti aeroportuali dovranno, osservare il D.M.10/03/98 in tema di prevenzione incendi e gestione delle emergenze (valutazione del livello del rischio di incendio del luogo di lavoro e/o di singole parti del luogo medesimo, conseguenti misure di prevenzione e protezione, piani di emergenza, formazione del personale, esercitazioni).

In particolare:

- a. ogni datore di lavoro dovrà redigere apposite procedure interne di gestione dell'emergenza per le aree di propria pertinenza, in cui siano formalizzati gli incarichi agli addetti nominati. Per i luoghi ubicati nello stesso edificio e facenti capo a titolari diversi, i piani redatti dai singoli Datori di Lavoro dei differenti soggetti aeroportuali che vi operano, dovranno essere coordinati tra di loro.

A tale riguardo il Gestore ha redatto scheda Divulgativa del proprio PIE (Piano interno di emergenza ed evacuazione ai sensi del D.M. 10/03/98) che viene riportata nel Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 13, e al quale i soggetti privati aeroportuali dovranno attenersi per redigere il proprio Piano di emergenza interno.

- ogni datore di lavoro dovrà individuare i lavoratori incaricati della lotta antincendio e della gestione delle emergenze e agli stessi dovrà essere erogata apposita "formazione" (sulla base del programma didattico previsto dall'All. IX del D.M. 10/03/98) in relazione alla classificazione del "livello di rischio d'incendio" scaturita dalla suddetta valutazione.
- b. ogni Datore di lavoro dovrà garantire che tutti i lavoratori siano comunque a conoscenza delle:
    - azioni da mettere in atto in caso di emergenza
    - procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate sia dai lavoratori che dalle altre persone presenti
    - disposizioni per richiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato o del Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo
    - specifiche misure per assistere le persone disabili

Quanto sopra con particolare attenzione per quei luoghi di lavoro che sono aperti a soggetti non aeroportuali (p.e. le aerostazioni), in quanto tali soggetti devono essere tutelati, sulla base di quanto previsto dal Codice Penale, come i lavoratori dipendenti.

- c. tutti i Datori di lavoro dovranno assicurare l'effettuazione, almeno una volta all'anno, delle esercitazioni antincendio e di evacuazione dei locali da loro gestiti coadiuvandosi, ove possibile, con le altre Aziende/Società delle strutture aeroportuali dove è previsto un piano di emergenza coordinato.
2. Qualsiasi stato di emergenza in qualunque area aeroportuale dovrà essere comunicato al SAF e/o al ROA per gli accertamenti di eventuali conseguenze su aeromobili o sull'operatività aeroportuale, e per attivare gli opportuni provvedimenti di carattere aeronautico in accordo al PEA, in coordinamento con gli Enti Aeroportuali interessati.
3. In caso di intervento di squadre di pronto intervento esterne che devono accedere alle aree Airside, è obbligatorio allertare i varchi carrabili EST e/o OVEST del loro arrivo, al fine di agevolare l'ingresso ed eventualmente, l'accompagnamento sul luogo dell'evento.
4. Durante lo svolgimento delle proprie attività è vietato ingombrare/ostacolare le uscite di emergenza, le vie di fuga, i presidi e gli impianti antincendio e/o finalizzati a fronteggiare una emergenza (idranti, estintori, defibrillatori, ecc.) nonché gli accessi ai locali tecnici (cabine elettriche, centrali termiche, ecc.).
5. Le porte allarmate esistenti in area aeroportuale, quando risultino identificate come uscite di emergenza, possono essere utilizzate solo nei casi di evacuazione. Nel caso si renda necessario usufruire di una porta allarmata per motivi diversi, si dovrà richiedere preventivamente autorizzazione alla Polizia di Stato.
6. Il malfunzionamento e/o l'avvenuto utilizzo di attrezzature antincendio o di qualunque altra attrezzatura predisposta per fronteggiare un'emergenza presente nelle aree e infrastrutture aeroportuali gestite e/o mantenute da Sab (ove quindi non assegnati in uso esclusivo a terzi, ma destinati ad un uso generalizzato da parte dei soggetti aeroportuali -pubblici e privati- e soggetti non aeroportuali), dovrà essere comunicato al PTE.

## 3.4 TUTELA AMBIENTALE

Ogni operatore privato, dovrà assicurare l'osservanza delle disposizioni legislative vigenti e future in materia ambientale con particolare riferimento agli adempimenti previsti per gli aspetti seguenti:

- contenimento dell'inquinamento acustico dovuto ad attività aeronautiche (AIP – ENR 1.5-4 §2 e AIP - AD2 LIPE) che recepisce le procedure di contenimento dell'inquinamento acustico)
- contenimento dell'inquinamento atmosferico generato da sorgenti fisse (Es. impianti, depositi, ecc.) ai sensi dei DPR 412/93, DPR 203/88, DPR 25/07/91e DM 471/99, D.Lgs 152/06 e s.m.i.
- prevenzione e controllo da rischio ambientale dovuto ad incidente rilevante ai sensi del D.Lgs 334/99 e s.m.i.
- tutela dei corpi idrici ricettori ai sensi del D. Lgs 152/06 ed s.m.i.
- gestione dei rifiuti ai sensi del D. Lgs 152/06 e s.m.i.

### 3.4.1 INQUINAMENTO ACUSTICO

Essendo quello generato dall'esercizio degli aeromobili l'elemento predominante di inquinamento acustico, il Gestore per garantire il rispetto del DM 31/10/97 e la relativa zonizzazione acustica ha realizzato apposito sistema di monitoraggio certificato collegato alla traccia radar. La gestione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale è regolata da un'apposita procedura interna.

È compito e responsabilità del Gestore (Direzione Infrastrutture – Area Sostenibilità, Ambiente, Energia e Sicurezza sul lavoro):

- eseguire una post-elaborazione dei dati del sistema per verificarne l'esattezza e redigere appositi report mensili tra i quali quello di verifica del rispetto della procedura antirumore vigente;
- verificare il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale approvata in sede di riunione ai sensi dell'Art. 5 del DM 31/10/97;
- segnalare a ENAC-DA le presunte violazioni alla procedura antirumore;
- mantenere in efficienza il sistema di monitoraggio;

È compito e responsabilità di ENAV rilasciare al Gestore, non oltre le 24 ore successive, il file giornaliero relativo ai tracciati radar del giorno precedente.

È compito e responsabilità della DA richiamare le compagnie aeree al rispetto delle procedure antirumore in essere presso l'aeroporto ed emettere le eventuali sanzioni.

### 3.4.2 INQUINAMENTO IDRICO E DEL SUOLO

Il Gestore è titolare delle principali autorizzazioni agli scarichi idrici; tali autorizzazioni prevedono due tipi di scarico:

- acque reflue derivanti da acque meteoriche di dilavamento delle superfici pavimentate
- acque reflue assimilabili alle acque reflue domestiche

La rete fognaria aeroportuale è quindi dotata di due tipi di scarichi in fognatura:

- scarichi in acque superficiali;
- scarichi nella fognatura comunale.

Attualmente il Gestore non detiene scarichi di tipo industriale.

Ogni operatore privato che abbia una immissione nella rete fognaria del Gestore dovrà assicurare l'immissione in tali scarichi di acque conformi alle normative vigenti<sup>24</sup>. Eventuali variazioni di attività che possano comportare modifiche delle caratteristiche di immissione dovranno essere preventivamente autorizzate dal Gestore, che si riserva di richiedere le eventuali modifiche e/o la realizzazione di opportuni impianti di abbattimento.

Ogni operatore privato che abbia una immissione nella rete fognaria del Gestore, dovrà darne comunicazione a quest'ultimo ed effettuare un'analisi annuale delle acque di scarico con prelievo immediatamente a monte del punto di immissione nella rete aeroportuale per verificare il rispetto dei limiti di legge. Il Gestore si riserva la facoltà di effettuare prelievi a campione presso i punti di immissione nella rete aeroportuale degli operatori privati. Se l'analisi del campione prelevato non rispetta i limiti individuati dalla norma in materia, sarà responsabilità e onere dell'operatore privato provvedere agli interventi di risanamento e/o riqualificazione dello scarico.

Ove possibile, l'operatore privato concessionario di aree e strutture, dovrà realizzare una rete fognaria indipendente da quella del Gestore e ottenere preventivamente le autorizzazioni dagli Enti territoriali preposti.

É obbligatorio informare preventivamente il Gestore della realizzazione di qualsiasi deposito di sostanze e preparati pericolosi all'interno del sedime aeroportuale.

Sono classificati "sostanze e preparati pericolosi" i prodotti rispondenti alle seguenti definizioni:

- "sostanze": gli elementi chimici e loro composti, allo stato naturale o ottenuti mediante qualsiasi procedimento di produzione, compreso gli additivi necessari per mantenere la stabilità dei prodotti e le impurità derivati dal procedimento impiegato.
- "preparati": le miscele o soluzioni costituite da due o più sostanze.

Sono classificati "sostanze e preparati pericolosi" i prodotti:

*esplosivi, comburenti, infiammabili, tossici, nocivi, corrosivi, irritanti, sensibilizzanti, cancerogeni, mutageni, tossici per il ciclo riproduttivo, pericolosi per l'ambiente.*

---

<sup>24</sup> DLgs 152/99 e s.m.i. ed ogni altra norma di settore



In caso di attività che possano comportare un inquinamento del suolo ai sensi del D.Lgs 152/06 e s.m.i, ogni subconcessionario di strutture dovrà trasmettere a Sostenibilità e Ambiente AdB (tel. 051-6479199) la relazione tecnica degli interventi di bonifica previsti. Il Gestore si riserva la facoltà di effettuare controlli presso i diversi siti dei sub concessionari. In caso di mancato rispetto di quanto previsto dalla norma suddetta, sarà responsabilità e onere dell'operatore aeroportuale provvedere agli adempimenti previsti.

Tutti i soggetti aeroportuali devono inoltre rispettare le seguenti disposizioni:

- a. è vietato stoccare sostanze pericolose e materiale contenente sostanze pericolose senza opportune vasche di contenimento;
- b. è obbligatorio che tutte le sostanze ed i preparati classificati pericolosi siano opportunamente etichettati e accompagnati dalla scheda di sicurezza descrittiva, ai sensi del DM 4/4/97e s.m.i, redatta anche in lingua italiana;
- c. la movimentazione delle citate sostanze deve avvenire con il fusto o contenitore chiuso;
- d. è obbligatorio avere a disposizione, nel caso vengano effettuate operazioni che possono essere causa accidentale di versamenti (travasi, allacciamento, aggiunte, etc.), idonee attrezzature per la raccolta della sostanza accidentalmente versata;
- e. è vietato abbandonare fusti e materiale contenente sostanze pericolose nel sedime aeroportuale;
- f. è vietato versare sostanze pericolose nelle caditoie della rete fognaria e sul terreno.

Ogni operatore privato aeroportuale dovrà segnalare immediatamente al SAF qualsiasi sversamento di liquidi o altri contaminanti presso le aree esterne di uso comune (piazzali, viabilità, ecc.), al fine di consentirne la rimozione con idonee attrezzature e salvaguardare le condizioni di sicurezza e tutela dell'ambiente.

I Prestatori/Vettori/Autoproduttori si impegnano a indennizzare i costi sostenuti dal Gestore a seguito di versamenti dagli stessi direttamente causati, secondo quanto indicato al §2.2.11 del RdS.

### *3.4.2.1 SVERSAMENTI ACCIDENTALI*

Il sistema fognario aeroportuale è dotato di impianti di trattamento (disoleazione e decantazione) delle acque di dilavamento delle superfici impermeabilizzate, in grado di trattenere il carico inquinante in caso di versamento accidentale di sostanze potenzialmente pericolose per l'ambiente, che dovesse interessare le caditoie. Ai fini della tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo, AdB garantisce l'accurata pulizia e manutenzione, ordinaria e straordinaria, dei suddetti impianti di trattamento e del bacino di laminazione denominato "Cava Olmi".

Si evidenzia inoltre che i depositi di sostanze e preparati pericolosi attualmente presenti all'interno dei locali/edifici/aree aeroportuali (a titolo esemplificativo: depuratore, officina, area stoccaggio liquidi de-icing, centrale tecnologica, etc) sono dotati di vasche di contenimento al fine di contenere l'accidentale sversamento del prodotto.

Le procedure per la gestione degli sversamenti accidentali di sostanze e preparati pericolosi e di idrocarburi sono descritte nel Manuale di Aeroporto, Sezione 4 Procedure Operative PO28 "GESTIONE SVERSAMENTI DI SOSTANZE E PREPARATI PERICOLOSI" e sono riferite alle attività svolte da tutti gli operatori aeroportuali.

### 3.4.3 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Ogni subconcessionario di strutture che abbia sorgenti fisse di immissione in atmosfera significative ai sensi del D.Lgs 152/06 e s.m.i. ed impianti termici ai sensi del DPR 412/93 e s.m.i. dovrà effettuare un'analisi annuale dei fumi per verificare il rispetto dei limiti di legge. Il Gestore si riserva la facoltà di effettuare prelievi a campione presso i diversi siti dei subconcessionari. Qualora l'analisi del campione prelevato non rispetti i limiti individuati dalla normativa in materia, sarà responsabilità e onere dell'operatore aeroportuale provvedere agli interventi di risanamento e/o riqualificazione dello scarico.

### 3.4.4 ATTIVITÀ A RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE

Ogni operatore privato che svolga attività soggette al rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs 334/99 è tenuto a prendere tutte le misure idonee a prevenire gli incidenti rilevanti e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente. In caso di attività soggette al decreto suddetto, ogni Subconcessionario di strutture dovrà comunicare all'Area Sostenibilità e Ambiente del Gestore l'avvenuta adozione delle appropriate misure finalizzate all'eventuale successivo coordinamento. Il Gestore si riserva la facoltà di effettuare controlli presso i diversi siti dei soggetti aeroportuali. In caso di mancato rispetto di quanto previsto dalla normativa suddetta, sarà responsabilità e onere dell'operatore privato provvedere agli adempimenti previsti.

## 4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

*Per questo argomento si rimanda anche a: Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez. 17 "SAFETY REPORT-GSR-VSR e segnalazioni SGSSL" e Manuale di Aeroporto in vigore, sez 11- All. 6 "MANUALE SMS"*

Il Safety Management System costituisce un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nel rispetto dell'insieme dei requisiti regolamentari, relativi sia alle infrastrutture, sia alle operazioni dettati dalla normativa vigente. Il Safety Management System valuta, inoltre, l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire, ove necessario, con opportune azioni correttive/preventive.

Obiettivo principale del SMS è la prevenzione degli incidenti.

Essendo l'SMS relativo a tutte le attività afferenti la safety aeroportuale, tutti i soggetti che intervengono in tale attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le relative procedure.

Ciascun soggetto aeroportuale privato e pubblico è tenuto a collaborare con i programmi di sicurezza, riportando immediatamente al Gestore qualsiasi incidente, inconveniente o evento che abbia, o avrebbe potuto, compromettere la sicurezza delle operazioni e a fornire al Gestore, in corso di indagine SMS, tutta la documentazione e le informazioni necessarie ad identificarne le cause.

Il principio che deve ispirare la realizzazione di tale flusso informativo è quello della cooperazione tra tutti i soggetti interessati per ottenere la massima condivisione delle informazioni e la partecipazione attiva di tutti alla gestione del sistema.

In tal senso il Gestore provvede alla correlazione funzionale tra la propria attività operativa e quella dei diversi soggetti aeroportuali che operano in aeroporto al fine di stabilirne la coerenza con la safety delle operazioni.

Scopo dell'SMS, poiché esso si riferisce al "sistema aeroporto" nel suo complesso, è quello della collaborazione fattiva con tutti i soggetti pubblici e privati in ottica di safety.

A tal fine ciascun soggetto<sup>25</sup> è tenuto ad individuare all'interno della propria organizzazione una figura referente delle attività di reporting. È inoltre prevista la possibilità per ogni addetto di inoltrare segnalazioni volontarie, anche in forma anonima, riguardanti eventi correlati alla safety, con l'obiettivo di estendere quanto più possibile la conoscenza di tali eventi, nell'ottica di una cultura "non punitiva" orientata alla individuazione e soluzione delle problematiche di safety.

Il Gestore Aeroportuale, coerentemente con quanto disposto dall'APT 22, si riserva inoltre azioni di sorveglianza e audit presso tutti i soggetti aeroportuali privati, i quali non possono rifiutarsi di sottoporsi a tali audit.

<sup>25</sup> Circolare ENAC – APT 22, §3

Al fine di garantire l'obbligo alla partecipazione all'SMS, è stato costituito il "SAFETY COMMITTEE" (come precisato al §2.5.4), al quale tutti i soggetti aeroportuali hanno l'obbligo di partecipare attivamente.

## 5. OBBLIGHI FORMATIVI

La formazione aeroportuale obbligatoria per tutti gli operatori al fine del rilascio della Carta di Identità Aeroportuale è costituita da:

- corso di formazione e sensibilizzazione in materia di Security (vedi §2.4)
- corso Airside Safety, per gli operatori che operano in area air-side, in possesso di T.I.A. con banda di colore verde/giallo/rosso
- patente aeroportuale - ADC, per il personale che accede e opera in air-side alla guida di un mezzo/veicolo (vedi § 3.2.2.3).

### 5.1 FORMAZIONE AIRSIDE SAFETY

*Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 15: "MANUALE AIRSIDE SAFETY"*

Ogni operatore privato ha la responsabilità e l'onere di assicurare la formazione del proprio personale e di quello dei suoi fornitori sul comportamento da mettere in atto per garantire gli standard di sicurezza operativa per il settore di competenza. Qualora richiesto, il Gestore può eseguire formazione in materia di Airside Safety senza entrare nel merito dei rischi specifici della mansione svolta, che rimane in capo al datore di lavoro, ma evidenziando i rischi generici propri dell'area airside.

### 5.2 FORMAZIONE IN MATERIA DI SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Ogni soggetto aeroportuale privato e pubblico ha la responsabilità e l'onere di assicurare la formazione del proprio personale e di quello dei propri fornitori in conformità ai requisiti del Safety Management System (vedi cap.4)

Le esigenze formative saranno condivise in sede di Safety Committee.

### 5.3 ADDESTRAMENTO PER L'UTILIZZO DEGLI IMPIANTI E DEI SISTEMI MESSI A DISPOSIZIONE DAL GESTORE

I seguenti impianti e sistemi vengono messi a disposizione dal Gestore:

- SCARICO BOTTINI
- BANCHI ACCETTAZIONE E BILANCE
- NASTRI ACCETTAZIONE BAGAGLI
- NASTRI SMISTAMENTO BAGAGLI
- NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI
- SISTEMI PER L'INFORMATIVA AL PUBBLICO
- STOCCAGGIO LIQUIDO DE-ICING
- CONTENITORI PER LO STOCCAGGIO RIFIUTI

Per ogni singola tipologia di impianto il Gestore, nella sua funzione di proprietario, fornirà ad ogni singolo Prestatore / utilizzatore copia dei manuali d'uso (Manuale Operativo/Allegati tecnici). Al fine di garantire l'aggiornamento del Manuale Operativo/Allegati tecnici (contenente i Manuali d'uso) la lista di distribuzione sarà gestita con le stesse modalità utilizzate per il Regolamento di scalo (§1.2).

Il Gestore in caso di messa in esercizio di nuovi impianti e nel caso di modifiche significative a quelli esistenti, nella figura del responsabile di funzione coinvolto, renderà noto ai Prestatori / utilizzatori il programma dei corsi di formazione / aggiornamento per l'utilizzo di tali impianti, che dovranno essere seguiti dai responsabili per la formazione degli Handler / utilizzatori con frequenza obbligatoria.

## 5.4 ADDESTRAMENTO A CURA DEGLI HANDLER E DEI VETTORI

Prestatori/Autoproduttori/Vettori devono tenere costantemente aggiornato e addestrato il personale proprio e quello delle ditte operanti per proprio conto, sulla base di un proprio piano di formazione che deve essere visionato dal Gestore ed approvato da ENAC DA riguardante i seguenti argomenti:

- MEZZI DI RAMPA
- PIANI DI CARICO
- DANGEROUS GOODS REGULATIONS
- DE-ICING
- LVP
- GUIDA E CIRCOLAZIONE LATO ARIA
- AMS

L'ENAC e il Gestore, ognuno per le attribuzioni di competenza, potranno richiedere in qualsiasi momento la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento e/o aggiornamento periodico del personale presente in aeroporto.

Ai fini dell'addestramento dovranno essere tenute in particolare considerazione anche le Raccomandazioni Eu-Ops.

## 5.5 FORMAZIONE DI TUTTO IL PERSONALE IN CONTATTO CON IL PUBBLICO VIAGGIANTE

È responsabilità di tutti i prestatori ed operatori aeroportuali, inclusi i subconcessionari, il cui personale nello svolgimento del proprio lavoro può entrare in contatto con i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, pur non prestando direttamente assistenza ai PRM, di provvedere alla loro formazione in linea con quanto specificamente previsto dalla normativa vigente.

(Regolamento CE 1107/2006 e Circolare ENAC GEN 02A ed eventuali successivi emendamenti).

## 6. ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

L'impresa che intende accedere al mercato dei servizi a terra deve presentare domanda in bollo indirizzata alla Direzione Aeroportuale dell'ENAC competente per territorio e, per conoscenza, alla Direzione Gestioni Aeroportuali dell'ENAC e alla Società di Gestione dell'Aeroporto (a quest'ultima verrà inviata solo la copia della domanda, senza documentazione allegata) secondo quanto previsto della circolare ENAC APT-02B.

L'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è consentito ai Prestatori di servizi di handling, o ai Vettori in auto assistenza, secondo quanto definito dalla normativa vigente.

Al fine di consentire all'ENAC di svolgere, nell'ambito del processo di rilascio della certificazione, gli accertamenti documentali e le verifiche sull'organizzazione, sul personale, sulle risorse strumentali, e sulle procedure, nonché le verifiche di ordine economico ed amministrativo, la domanda citata dovrà essere inoltrata almeno 90 giorni prima dell'inizio previsto delle operazioni. Al termine dell'iter di certificazione, ENAC-DA notificherà al Gestore Aeroportuale il rilascio della certificazione al Prestatore/Autoproduttore.

### 6.1 INIZIO DELLE ATTIVITÀ E PREDISPOSIZIONE DEL REGISTRO DEI PRESTATORI

L'inizio delle attività dovrà avvenire, pena la decadenza del certificato o della specifica del certificato (qualora si tratti di un'estensione dei servizi di assistenza a terra su altri aeroporti), entro e non oltre sei mesi dal rilascio della certificazione.

Il Gestore nei 30 giorni successivi al ricevimento da parte di ENAC dell'attestazione di idoneità, richiede al Prestatore/Autoproduttore i seguenti dati, al fine dell'iscrizione del Prestatore nel Registro dei Prestatori:

- NR. CERTIFICATO
- RAGIONE SOCIALE;
- INDIRIZZO E-MAIL DI RIFERIMENTO PER COMUNICAZIONI;
- TIPOLOGIA/E DI SERVIZIO SVOLTA DI CUI ALL'ALL. A AL D. LGS 18/99;
- COPIA DEL CERTIFICATO DI IDONEITÀ;
- COPIA DEL MANUALE DELLE OPERAZIONI;
- NOMINATIVO ED E-MAIL DEL RESPONSABILE DI SCALO;
- NOMINATIVO DEL REFERENTE SECURITY;
- NR. DEL RECAPITO DI SERVIZIO;
- NOME E RECAPITO TELEFONICO DEL REFERENTE PER LA GESTIONE EMERGENZE E DI UN SUO ALTERNATO;
- PER OGNI DIPENDENTE:
  - COGNOME E NOME;
  - DATA DI NASCITA;

- LUOGO DI NASCITA;
- N. BADGE E SCADENZA.
- PER OGNI MEZZO:
  - DESCRIZIONE MEZZO;
  - MODELLO;
  - NUMERO TELAIO;
  - NUMERO SERIE;
  - NUMERO TARGA (SE IL MEZZO È TARGATO).
- COPIA DELLE ASSICURAZIONI SOTTOSCRITTE;
- IL VETTORE AEREO AL QUALE SI INTENDONO PRESTARE I SERVIZI, OVE APPLICABILE
- LA DECORRENZA E LA DURATA DELL'ACCORDO RAGGIUNTO CON IL VETTORE, OVE APPLICABILE
- EVENTUALI SUBAPPALTI E, PER I SERVIZI DATI IN SUBAPPALTO PER CUI È RICHiesto, COPIA DEL CERTIFICATO DI IDONEITÀ RILASCIATO DA ENAC DEL SUBAPPALTATORE.

Nella e-mail di richiesta dati il Gestore specificherà che nel caso di richiesta di locali il Prestatore/Autoprodotto deve presentare specifica domanda.

Il Gestore, compatibilmente alla capacità infrastrutturale e alle esigenze operative, si adopererà per soddisfare tutte le richieste pervenute, assegnando gli spazi ed i locali disponibili sulla base di criteri adeguati, trasparenti, non discriminatori ed obiettivi, mediante la formalizzazione di appositi contratti di cui darà comunicazione alla DA.

Il Prestatore ha facoltà di richiedere altresì un incontro col Gestore al fine di definire gli ulteriori aspetti inerenti l'avvio delle attività presso lo scalo.

Lo stesso Gestore ha facoltà di richiedere un incontro con il Prestatore al fine di definire alcuni aspetti inerenti all'attivazione delle attività.

In caso di mancato accordo o di valutazione negativa, il Gestore ne dà opportuna informazione al Prestatore ed alla DA per il seguito di competenza di cui all'art. 10 del D.Lgs. 18/99.

Il Prestatore ha l'obbligo di comunicare al Gestore i dati richiesti e di fornire tempestivamente gli aggiornamenti in caso di variazione dei dati forniti.

Copia del Registro dei Prestatori aggiornato deve essere consegnata dal Gestore alla DA entro il 31 gennaio di ogni anno.

## 6.2 REDAZIONE DEL "VERBALE DI ACCESSO E INIZIO ATTIVITÀ"

Raccolte tutte le informazioni necessarie ed effettuate le necessarie verifiche, per ogni nuovo Prestatore che inizia l'attività presso lo scalo, il Gestore e il Prestatore predispongono il Verbale di Accesso e Inizio Attività sulla base del seguente modello:



## VERBALE DI ACCESSO E INIZIO ATTIVITÀ

Prestatore: \_\_\_\_\_

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., in qualità di Gestore presso lo scalo di Bologna e la società \_\_\_\_\_, in qualità di prestatore dichiarano che:

- la società \_\_\_\_\_ svolge attività come prestatore di servizi (*indicare Tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs 18/99*)
- la società \_\_\_\_\_, ha fornito al Gestore aeroportuale i seguenti dati, che verranno inseriti nel Registro dei Prestatori:
  - Nr. certificato
  - Ragione sociale
  - Indirizzo e-mail di riferimento per comunicazioni
  - Tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs 18/99
  - Copia della certificazione di idoneità
  - Copia del Manuale delle Operazioni
  - Nominativo ed e-mail del Responsabile di scalo
  - Nominativo del Referente Security
  - Nr del recapito di servizio
  - Nome e recapito telefonico del referente per la gestione Emergenze e di un suo alternato
  - Per ogni dipendente:
    - cognome e nome
    - data di nascita
    - luogo di nascita
    - n. badge e scadenza
  - Per ogni Mezzo:
    - descrizione mezzo
    - modello
    - numero telaio
    - numero serie
    - numero targa (se il mezzo è targato)
  - Copia delle Assicurazioni sottoscritte
  - Se applicabile, il Vettore aereo al quale si intendono prestare i servizi
  - Se applicabile, la decorrenza e la durata dell'accordo raggiunto con il Vettore.
  - Eventuali subappalti e, per i servizi dati in subappalto per cui è richiesto, copia del certificato di idoneità rilasciato da ENAC del subappaltatore
- la società \_\_\_\_\_ si impegna a comunicare al Gestore ogni variazione intervenuta rispetto ai dati presentati, è inoltre fatto obbligo alle parti della tempestiva comunicazione di ogni variazione intervenuta relativamente ai voli serviti, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni
- Aeroporto G. Marconi di Bologna per quanto concerne l'accesso nelle aree aeroportuali sottoposte a restrizioni (security e safety) fa riferimento alle specifiche ordinanze emesse dalla ENAC-DA di Bologna e a quanto previsto nel Regolamento di scalo. Il Prestatore è pertanto tenuto ad attenersi a quanto prescritto in tali documenti.
- Aeroporto G. Marconi di Bologna garantisce tramite adeguata informativa e opportuni aggiornamenti del Regolamento di Scalo adeguata informativa relativamente alle misure di Sicurezza, Safety e Security adottate presso lo scalo di Bologna
- Aeroporto G. Marconi di Bologna e \_\_\_\_\_ concordano che per i voli privi di contratto si seguiranno le modalità indicate nel RdS
- \_\_\_\_\_ attesta che gli edifici, i locali, le aree e gli impianti consegnati dal Gestore sono idonei allo svolgimento delle attività e al previsto utilizzo

---

Il *Verbale di Accesso* viene sottoscritto dai rappresentanti del Prestatore e del Gestore, muniti dei poteri previsti; il documento è archiviato dal Gestore e rimane a disposizione di Enac-DA.

## **6.3 RAPPORTI CON GLI UTENTI (VETTORI)**

Il Prestatore agirà in piena autonomia per la stipula dei rapporti contrattuali con i Vettori utenti per quanto riguarda i servizi espletati.

## **6.4 CESSIONE DEI SERVIZI**

Salvo diverso regime, espressamente autorizzato dall'ENAC, è fatto assoluto di divieto di affidare a terzi i servizi per i quali il Prestatore ha ottenuto dall'ENAC la certificazione d'idoneità.

## 7. GESTIONE OPERAZIONI SULL'APRON

Le disposizioni contenute nel presente Regolamento si applicano a tutti gli aeromobili che fanno uso o che richiedono di fare uso delle strutture di AdB.

### 7.1 RICHIESTE PARTICOLARI

Eventuali richieste particolari che esulino dalla normale operatività e che non siano specificamente trattate nel presente Regolamento, a titolo esemplificativo:

- VOLI INAUGURALI
- IMBARCO/SBARCO DI PERSONALITÀ
- VOLI UMANITARI E DI EMERGENZA
- VOLI DI STATO STRANIERI IN MISSIONE CHE UTILIZZANO PASSAGGI E/O VARCHI DIVERSI DALLE NORMALI PROCEDURE
- VOLI NAZIONALI DI STATO PER TRASPORTO TRUPPE O PER DEPORTATI, ECC.

dovranno essere indirizzate al Gestore (Clearance o, in sua assenza, al COS), da parte dell'Utente o del Prestatore, con un anticipo sufficiente a consentire, secondo la specificità di ciascuna richiesta, di potere concordare la predisposizione e la conseguente adozione delle necessarie misure organizzative e di coordinamento.

Le modalità di assistenza ai voli ambulanza (trasporto equipe medica e/o organi da trapianto e/o passeggeri che necessitano di assistenza sanitaria) sono descritte all'interno della Sez.27 del Manuale Operativo/Allegati tecnici

## 7.2 OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITÀ

Le procedure applicate in condizioni di visibilità ridotta sono descritte nel documento “*PROCEDURE AEROPORTUALI IN CONDIZIONI DI RIDOTTA E BASSA VISIBILITÀ*” Ed 01-10 rev.3, (Manuale Operativo/tecnicisti/Allegati Tecnici del Regolamento di Scalo, SEZIONE 22). Il documento stabilisce le procedure, conformi alla normativa vigente, a cui devono attenersi i soggetti aeroportuali in condizioni di ridotta e bassa visibilità sull’aeroporto.

A seguito di attivazione del sistema di teleallertamento da parte di TWR, gli uffici operativi dei Prestatori/Enti previsti da procedura ricevono da COS, tramite lo stesso sistema, l’informazione relativa a:

- RICHIESTA DI PREDISPOSIZIONE DELLE LVP
- ATTIVAZIONE DELLE LVP
- RAGGIUNGIMENTO DELLE CONDIZIONI DI VISIBILITÀ 3
- DISATTIVAZIONE DELLE LVP E RIPRISTINO DELLA PREDISPOSIZIONE LVP
- CANCELLAZIONE DELLA PREDISPOSIZIONE LVP

L’informazione viene inoltre diffusa tramite attivazione dei pannelli luminosi collocati ai varchi d’ingresso in airside (varco Est e varco Ovest); i soggetti privati non dotati di sistema di teleallertamento e Enac-DA ricevono l’informazione tramite e-mail inviata dal COS (lista di distribuzione “Informativa COS”).

## 7.3 APRON MANAGEMENT SERVICE

La procedura di *APRON MANAGEMENT SERVICE* è contenuta nella sez. 14 del Manuale Operativo/Allegati Tecnici del Regolamento.

## 7.4 ATTIVITÀ DI PIAZZALE E CONTROLLO DELLE PIAZZOLE/AREE DI SOSTA AEROMOBILI

La parte che segue riporta le procedure riferite alle attività di assistenza connesse all'utilizzo dell'apron da parte dei Prestatori/Autoproduttori/Esercenti di servizi di assistenza a terra.

*Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 15 "MANUALE AIRSIDE SAFETY", sez.25 "PROCEDURE OPERATIVE PER OPERAZIONI DI MARSHALLING, MESSA IN MOTO, PUSH-BACK, POWER-BACK E AUTOMANOVRA" e sez.26 "PROCEDURA DI IMBARCO E SBARCO A PIEDI"*

### 7.4.1 AVIAZIONE COMMERCIALE

#### 7.4.1.1 ASSEGNAZIONE E UTILIZZO PIAZZOLE

I Prestatori/Autoproduttori ricevono con un anticipo di 24 ore la programmazione giornaliera dell'assegnazione delle piazzole di sosta aeromobili, tramite apposito report elaborato dal Sistema operativo del Gestore; in casi di inefficienza del sistema, la programmazione è resa nota tramite telex, posta elettronica o fax.

Le variazioni rispetto alla programmazione delle piazzole vengono comunicate tramite apposito avviso generato nel report del Sistema GS. Per le modifiche che intervengono nei 10 minuti precedenti l'inizio del previsto utilizzo della piazzola, il Prestatore interessato riceve anche una comunicazione via telex SITA. In casi di inefficienza del Sistema GS, le variazioni saranno comunicate tramite telex SITA, mentre in caso di inefficienza della rete, le variazioni potranno essere comunicate via telefono, fax o posta elettronica.

Per i voli in partenza con aeromobile proveniente da hangar o da piazzola di sosta diversa da quella di arrivo (a seguito di successivo spostamento), il Prestatore/Autoproduttore/Esercente riceve dal COS l'assegnazione definitiva della piazzola (conferma o eventuale variazione del pianificato), con relativo orario di inizio disponibilità, in tempo utile per consentire le operazioni di traino dell'aereo e di allestimento del volo, rispetto allo STD o all'ultimo ETD comunicato dal Prestatore /Autoproduttore/Esercente. Le modalità di informazione saranno le medesime previste per la modifica dell'assegnazione della piazzola di sosta.

La disponibilità della piazzola di sosta cessa 5 minuti dopo lo STD o l'ultimo ETD comunicato dal Prestatore/Autoproduttore/Esercente. Ogni eventuale impegno aggiuntivo, non appena noto, dovrà essere richiesto dal Prestatore/Autoproduttore/Esercente tramite aggiornamento del previsto orario di partenza dell'aeromobile, da effettuarsi attraverso invio di messaggio standard IATA "MVT" agli indirizzi BLQAAXH, BLQSTXH, BLQOWXH (le analoghe richieste degli Esercenti dovranno essere inoltrate telefonicamente al COS). Il COS valuterà la possibilità di prolungare l'uso della piazzola o richiederà lo spostamento dell'aeromobile, dandone comunicazione al riferimento indicato dal Prestatore/Autoproduttore/Esercente.

Qualora AdB ritenga necessario il traino di un aeromobile su una piazzola di sosta differente da quella assegnata, sia per motivi tecnici che operativi, dovrà ufficializzarne la richiesta al Prestatore /Autoprodotto/Esercente con un preavviso di almeno 30 minuti. Entro tale termine il Prestatore/Autoprodotto/Esercente dovrà provvedere ad informare il Comandante e/o il tecnico del volo e ad effettuare l'operazione.

Al termine dell'utilizzo, e comunque non oltre 10 minuti dopo lo sblocco, il Prestatore/Autoprodotto/Esercente dovrà lasciare la piazzola completamente sgombra da FOD, tacchi, e materiali di qualsiasi genere, e comunque in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata dal volo successivo (vedi anche par. 3.2 comma "a").

Gli estintori, predisposti da AdB, sono disponibili nelle aree delimitate ad essi dedicate. In caso di necessità il Prestatore/Autoprodotto/Vettore, dovrà provvedere a posizionarli come previsto e, al termine dell'utilizzo, a riporli nelle aree destinate allo stazionamento degli stessi.

#### *7.4.1.2 COORDINAMENTO TWR / GESTORE AEROPORTUALE*

Il rullaggio degli aeromobili sulle aircraft stand taxilane "N" e "U" deve essere sempre preventivamente coordinato via radio tra FOLLOW-ME e TWR.

In presenza di problematiche di agibilità aeroportuale, quando ritenuto opportuno dal SAF/COS e/o dalla TWR, sarà effettuato il relativo coordinamento tra gli stessi.

#### *7.4.1.3 NORME DI MOVIMENTAZIONE E CIRCOLAZIONE AEROMOBILI SUL PIAZZALE DI SOSTA*

- Indipendentemente dall'autorizzazione al movimento fornita dalla Torre di Controllo, i Comandanti sono sempre responsabili dell'adozione di tutte le precauzioni necessarie ad evitare collisioni con altri aeromobili. Nel caso in cui due aeromobili si avvicinino frontalmente, ciascun pilota dovrà provvedere a sterzare sulla propria destra. Nel caso di percorsi convergenti dovrà essere data precedenza a chi proviene da destra; inoltre, l'aeromobile che deve dare la precedenza potrà impegnare il percorso solo dopo che il primo aeromobile si sia allontanato a una distanza sufficiente ai fini della sicurezza;
- i Comandanti degli aeromobili in arrivo o in partenza devono rispettare le indicazioni fornite dal FOLLOW-ME, dai marshaller e dalla segnaletica aeroportuale orizzontale e verticale;
- un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra anche quando è fermo sulla piazzola;
- le operazioni di rullaggio devono essere effettuate con la massima attenzione allo scopo di evitare effetti connessi al *jet-blast/slip-stream* dei motori;
- non è ammesso il rullaggio degli aeromobili su aree prive dell'apposita segnaletica orizzontale;
- il diritto di precedenza è disciplinato nella Sez. 3 del Manuale AdC.
- il traffico veicolare dovrà prestare particolare attenzione alla segnaletica verticale ed orizzontale presente in prossimità delle piazzole adibite all'automanovra o al power-back e

dovrà altresì arrestarsi in prossimità del bordo esterno delle piazzole sulle quali siano in atto operazioni di entrata/messa in moto/uscita in automanovra, come pure durante le operazioni di uscita degli aeromobili in power-back, e/o a seguito di segnalazione dal *marshaller* o dell'addetto FOLLOW-ME; non è altresì consentita la presenza di veicoli nelle "no parking area" durante la movimentazione degli aeromobili sulle piazzole ad esse adiacenti;

- durante le operazioni di push-back e di traino, power-back e instradamento in automanovra non è consentita la presenza, sulle aree interessate, di personale estraneo alla manovra da eseguire;
- per quanto concerne gli attraversamenti delle *aircraft stand taxilane* "N" e "U", vedi § 7.4.1.4.1.

#### 7.4.1.4 CIRCOLAZIONE DI VEICOLI SULLE AIRCRAFT STAND TAXILANE

##### 7.4.1.4.1 ATTRAVERSAMENTO DELLA STRADA DI SERVIZIO IN CORRISPONDENZA DELLE AIRCRAFT STAND TAXILANE "N" E "U"

Per quanto concerne gli attraversamenti delle *aircraft stand taxilane* "N" e "U" si richiamano, in particolare, le seguenti norme:

- a. nessun veicolo, ad eccezione dei FOLLOW-ME, trattori spinta/traino aeromobili, mezzi di verifica agibilità e manutenzione, ovvero di emergenza e soccorso, può percorrere l'*aircraft stand taxilane* denominata "U";
- b. l'attraversamento delle *aircraft stand taxilane* "N" e "U" è consentito esclusivamente percorrendo la strada di servizio secondo il percorso delimitato dalla segnaletica orizzontale;
- c. percorrendo la strada di servizio, prima di intersecare le *aircraft stand taxilane* "N" e "U" è obbligatorio arrestarsi presso le posizioni di stop individuate con specifica segnaletica orizzontale e verticale ed accertarsi che non siano in corso movimenti di aeromobili.

##### 7.4.1.4.2 CIRCOLAZIONE DI VEICOLI SULLE AIRCRAFT STAND TAXILANE "N", "U", "W", "Z"

Il Follow-me è l'unico mezzo autorizzato ad operare stabilmente sulle *aircraft stand taxilane* "N", "U", "W", "Z", in costante ascolto radio con TWR.

Tutti i rimanenti mezzi che necessitano di operare stabilmente sulle *aircraft stand taxilane* citate (a titolo indicativo: spazzatrice aeroportuale, mezzi sgombero neve, mezzi di manutenzione, etc.) sono tenuti a comunicare preventivamente alla TWR l'inizio e la fine della propria attività e a rimanere in continuo contatto radio con TWR durante la permanenza sulle *aircraft stand taxilane*. I mezzi e veicoli di grandi dimensioni (a titolo indicativo autobotti, autobus, mezzi de-icing, etc.) che non abbiano la possibilità di effettuare la manovra di uscita dallo stand o l'inversione di marcia

in altro modo, sono autorizzati ad occupare (purchè per il minor tempo possibile) le *aircraft stand taxilane* "N", "U", "W", "Z" con obbligo di rispettare le seguenti condizioni:

- i veicoli che necessitano di circolare sulle *aircraft stand taxilane* "N", "U", "W", "Z" devono separarsi autonomamente da aeromobili, altri veicoli, personale e mezzi presenti sulla medesima *aircraft stand taxilane* e sulle aree ad essa adiacenti;
- l'*aircraft stand taxilane* da percorrere potrà essere interessata solo sul percorso più breve utilizzabile per fare rientro in sicurezza sulle ASA/ESA;
- prima di interessare le *aircraft stand taxilane*, l'autista del mezzo dovrà verificare l'assenza, sulle stesse e sulle aree adiacenti, di aeromobili in rullaggio, di aeromobili in fase di *push-back/power-back*, di aeromobili con luci *anti-collision* accese, di situazioni di potenziale pericolo, nonché di altri veicoli, personale e mezzi dando la precedenza agli aeromobili in moto;
- qualora ritenuto necessario (visibilità ridotta, difficoltà di manovra, etc.) l'autista del mezzo potrà contattare il Follow-me per richiedere assistenza nella manovra da effettuare.

NB: Per le manovre di mezzi/veicoli che interessano le *aircraft stand taxilane* "N", "U", "W", "Z", per brevi tratti e per brevi periodi di tempo, non sono richiesti la comunicazione radio a TWR nè il contatto radio continuo con TWR.

Le operazioni di *push-back* approvate da TWR non necessitano di coordinamento radio tra il trattorista/personale in cuffia e la TWR, ad eccezione delle operazioni di *push-back* di aeromobili sulla *taxiway* "T" regolamentate nella sez.25 del M.O/A.T. del RdS.

#### 7.4.1.5 FOLLOW-ME

Il servizio FOLLOW-ME è effettuato da AdB (con orario H24 sugli apron 1-2-3 e, sull'apron 4, solo in orario notturno) e da TAG Bologna (solo sull'apron 4 in orario diurno).

**IL SERVIZIO FOLLOW-ME È OBBLIGATORIO PER LE SEGUENTI OPERAZIONI EFFETTUATE DAL VETTORE/ESERCENTE/PRESTATORE/AUTOPRODUTTORE:**

- a. rullaggio/*air-taxi/ground-taxi* sugli apron degli aeromobili in arrivo, fino alla rispettiva piazzola di sosta, inclusi gli elicotteri (per i quali vige anche l'obbligo di assistenza in partenza a cura del *Marshaller*) rif. Sez. 25 del M.O/A.T.;
- b. rullaggio sulla *aircraft stand taxilane* "U" degli aeromobili in arrivo (dall'ingresso sull'apron fino alla piazzola assegnata) e degli aeromobili in partenza (dalla AHP U4 fino alla *aircraft stand taxilane* "Z") incluse le operazioni di attraversamento della strada di servizio e la guida agli aeromobili in entrata e in uscita dall'area militare "Orione";
- c. rullaggio sulla *aircraft stand taxilane* "N" degli aeromobili in arrivo (dall'entrata sull'apron fino all'area di rifornimento AVGAS) e degli aeromobili in partenza (dall'area di rifornimento AVGAS fino alla *taxilane* "Z"), incluse le operazioni di attraversamento della strada di servizio;



- d. rullaggio, sulla *aircraft stand taxilane "V"* e sull'apron 4, degli aeromobili in arrivo e partenza (servizio a cura di TAG in orario diurno e di AdB in orario notturno) in accordo alle procedure in vigore (par 7.4.2 del RdS);
- e. rullaggio degli aeromobili su tutti gli apron e sull'area di manovra, in accordo alle procedure LVP in vigore;
- f. rullaggio degli aeromobili sull'*apron* in presenza di specifiche prescrizioni operative e/o di Safety;
- g. rullaggio in automanovra degli aeromobili in partenza da stand nose-in (sez.25 del M.O/A.T.);
- h. traino degli aeromobili sull'area di movimento (p.e. in caso di prova motori o di riposizionamento richiesto dal COS). Per questa tipologia di assistenza le relative richieste saranno soddisfatte compatibilmente con le attività operative in corso e il Vettore dovrà fornire al COS l'orario stimato di rientro sull'apron;
- i. assistenza all'attraversamento della strada di servizio per gli aeromobili in entrata/uscita, mediante traino, da/per gli hangar adiacenti ai piazzali 1 e 2, (previa richiesta al COS via FAX +39-051-6479911 o SITA BLQOWXH);
- j. trasferimento degli eventuali mezzi/attrezzature di Handling dall'apron fino all'area di effettuazione della prova motori (e viceversa), rif. par. 7.4.1.12;
- k. assistenza agli elicotteri VVF in accordo alla procedura specificata nella sez. 28 del M.O/ A.T. del RdS

Il servizio Follow-me dovrà essere richiesto tramite chiamata alle radio n. **201 o 202** da effettuarsi almeno 10 minuti prima del STD/ETD dell'operazione da effettuare .

Il servizio può inoltre essere richiesto in presenza di problematiche specifiche, a tutela della safety; in tale circostanza il servizio sarà fornito appena disponibile.

#### 7.4.1.6 GUIDA E POSIZIONAMENTO DEGLI AEROMOBILI SULLA PIAZZOLA ASSEGNATA

Al fine di ridurre le comunicazioni via radio sulla frequenza veicolare tra TWR e Addetto airside (Follow-me), l'accesso degli aeromobili sull'apron è gestito tramite la seguente associazione tra le piazzole di sosta e le taxiway comunemente denominate raccordi brevi secondo la tabella seguente:

TAXIWAY	STAND
TS	116, 115, 114, 113, 112, 111
TR	110, 109, 108, 107
TQ	106, 105
TU	104, 102, 103, 1031, 1032, 2201, 2202, 219, 218
TP	217, 216, 215, 214,
TN	211, 212, 213, TAXILANE N
TM	208, 209, 210
TL	205, 206, 2801, 2051
TW	TUTTI GLI STAND DELL'APRON 3

Sulla base dello stand assegnato, individuabile sia dalla TWR sia dal Follow-Me attraverso il sistema ADM, ed in conformità a quanto riportato in tabella, l'addetto Follow-me si posiziona sull'apron, in prossimità della *taxiway* corrispondente, in attesa dell'aeromobile da guidare fino allo stand assegnatogli.

TWR fornisce agli aeromobili in arrivo, diretti alle piazzole di sosta, le istruzioni al rullaggio indicando la *taxiway* in prossimità della quale è posizionato il Follow-me e lo stand assegnato.

Il Follow-me, in caso sia impossibilitato a raggiungere la posizione prevista prima dell'arrivo dell'aeromobile, dovrà comunicare alla TWR il ritardo previsto.

Al fine di garantire l'ordinato e spedito movimento del traffico aereo in area di manovra, ogni qualvolta ritenuto opportuno, la TWR instruirà il Follow Me ad attendere l'aeromobile in corrispondenza di *taxiway* diverse da quelle specificate in tabella.

A sua volta l'Addetto Follow-Me dovrà comunicare alla TWR, in tempo utile, particolari esigenze operative sui piazzali (Es.: stand occupato, assegnazione diversa di uno stand, presenza di ostacoli sul piazzale, etc), che possano implicare l'utilizzo di *taxiway* diverse da quelle sopra indicate per il necessario coordinamento.

A seguito di richiesta della TWR, il Follow-me può iniziare la guida degli aeromobili in arrivo anche dalla *taxiway* "T" o dalla pista di volo; tale procedura, attuabile in presenza di particolari condizioni meteo o in presenza di lavori sull'area di manovra, ha lo scopo di favorire la sicurezza delle operazioni di rullaggio e di liberare più velocemente l'area di manovra.

Gli aeromobili che accedono alle piazzole di sosta sono tenuti a seguire le indicazioni fornite dal Follow-me. In presenza di determinate esigenze tecnico-operative, è consentito fermare gli aeromobili in posizione più arretrata rispetto alle barre di stop presenti sulla piazzola, fermo restando l'obbligo di mantenimento dei franchi alari e di coda previsti (APT-24 e s.m.i.) rispetto agli ostacoli fissi/mobili più vicini ed alle aree operative adiacenti.

#### **7.4.1.7 OPERAZIONI PRELIMINARI ALL'UTILIZZO DEGLI STAND 306 E 307 PER LA SOSTA DI AEROMOBILI DI CODICE ICAO "E"**

Prima dell'arrivo degli aeromobili di codice ICAO "E" sugli stand 306 e 307, le aree di sosta mezzi adiacenti all'apron 3 dovranno essere liberate da mezzi e da altro materiale/veicoli/attrezzature a cura dei Prestatori / Vettori / Autoproduttori che utilizzano tali aree.

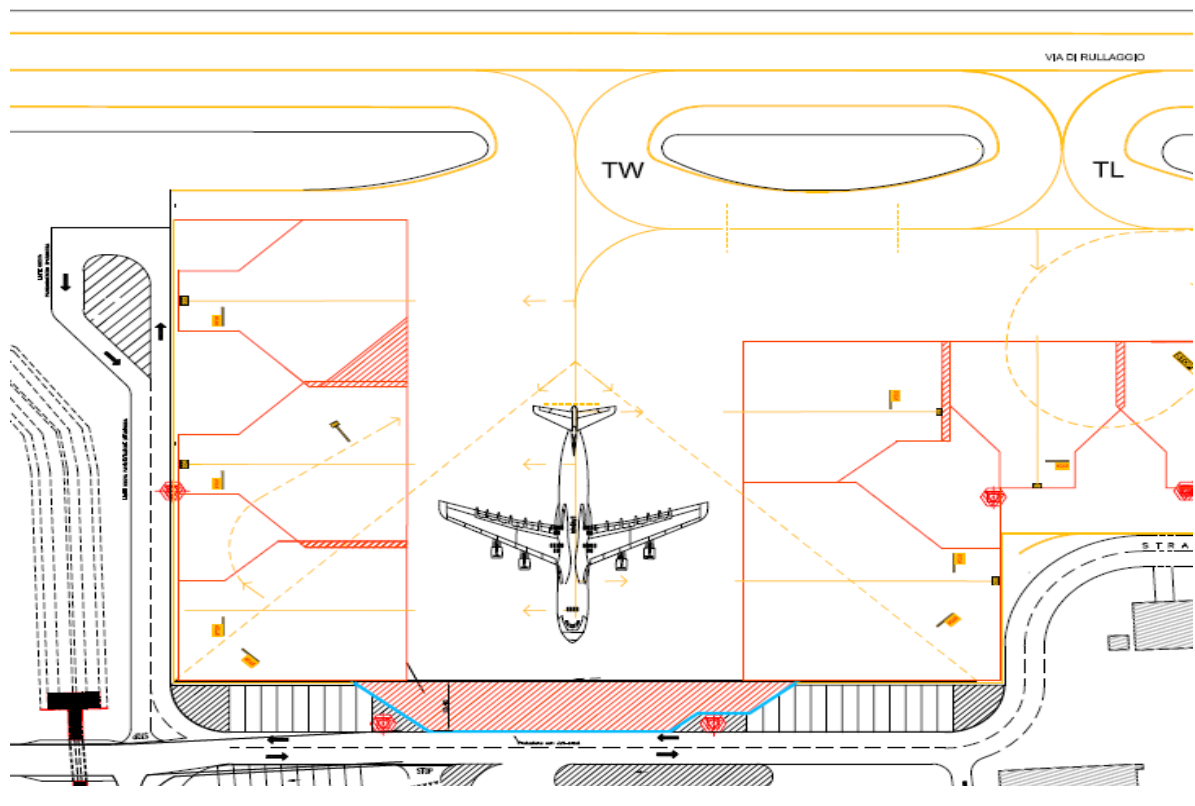
Per gli aeromobili di codice ICAO "E" o superiori, la presenza dei *wing-man* è obbligatoria solo per la manovra di uscita (sez. 25 del M.O./A.T).

## 7.4.1.8 UTILIZZO DELLA AIRCRAFT STAND TAXILANE "W" PER LA SOSTA DI AEROMOBILI

Per necessità di carattere eccezionale è consentita la sosta di un singolo aeromobile (di qualsiasi codice ICAO) sull'*aircraft stand taxilane* "W" in modalità *nose-south* (**FIG 7.C**), assicurando il mantenimento delle condizioni di safety e di operatività delle aree interessate, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- il movimento di persone, mezzi, veicoli e attrezzature da utilizzare per l'assistenza agli aeromobili in sosta sulla *taxilane* "W" non dovrà mai interessare l'*aircraft stand taxilane* "Z";
- le relative operazioni di push-back dovranno avvenire spingendo gli aeromobili di codice ICAO "A", "B", "C", "D" sulla AHP "W1" e spingendo gli aeromobili di codice ICAO "E" e "F" sulla *taxiway* "T" in accordo alla procedura e alle indicazioni riportate nelle sez. 23 e 25 del M.O./A.T.

FIGURA 7.C



## 7.4.1.9 RESTRIZIONI OPERATIVE PER AEROMOBILI DI CODICE ICAO "D", "E", "F"

In base alle caratteristiche infrastrutturali, l'Aeroporto di Bologna è classificato con il "Reference code ICAO" 4D.

Sono comunque presenti delle limitazioni infrastrutturali che determinano specifiche procedure operative per gli aeromobili di codice ICAO "D", "E", "F". In particolare, anche a causa di un interasse di 50,00 m esistente tra l'asse della *main taxiway* "T" e l'*aircraft stand taxilane* "Z" la movimentazione di tutti gli aeromobili appartenenti ai codici ICAO "D", "E", "F", deve attenersi alle prescrizioni e alle procedure descritte nel MDA sez.3 "CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO", par.3 "Prescrizioni e limitazioni per aeromobili di Codice D, E, F" a cui si rimanda.

## 7.4.1.10 UTILIZZO DELL'APU

L'APU (*Ausiliary Power Unit*) dovrà essere acceso non prima di 60' dall'orario schedato di partenza e dovrà essere spento non oltre 20' dopo il *block-on*, salvo specifica autorizzazione della DA, da richiedere di volta in volta solo per motivi eccezionali.

Come previsto dall'Ord. 33-2010, tale disposizione non si applica a:

- VOLI DI STATO
- AEROMOBILI DI STATO
- VOLI UMANITARI DI RICERCA E SOCCORSO
- VOLI PROVA
- VOLI SPECIFICAMENTE AUTORIZZATI DALLA DA.

## 7.4.1.11 PROVE MOTORI

### 7.4.1.11.1 PROVE MOTORI A PIENO REGIME

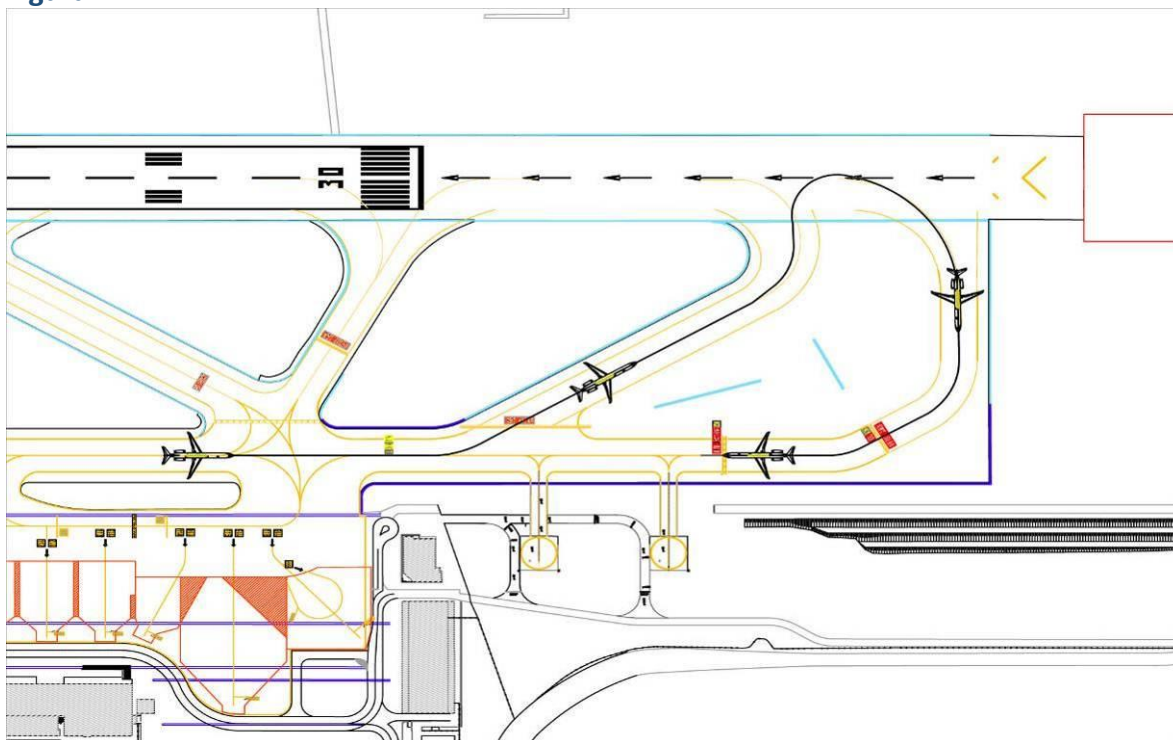
Le prove motori a pieno regime sono vietate dalle 23.00 alle 06.00 LT e dalle 14.00 alle 16.00 LT, tranne che agli aeromobili di pronto impiego.

Come previsto dall'Ord. 33-2010, tale disposizione non si applica a:

- VOLI DI STATO
- AEROMOBILI DI STATO
- VOLI UMANITARI DI RICERCA E SOCCORSO
- VOLI PROVA
- VOLI SPECIFICAMENTE AUTORIZZATI DALLA DA

La posizione prevista per le prove motori a pieno regime è situata sulla *taxiway "K"*, con la prua dell'aeromobile posizionata sulla RHP "K2" e con orientamento dell'aeromobile "nose-west" (vedi figura 1); tale posizione è raggiungibile con rullaggio o traino lungo le *taxiway "J"* e "K".

**Figura 1**



- a. L'informativa per l'effettuazione di prove motori sulla posizione K2 "nose-west", con l'indicazione della durata stimata e degli eventuali mezzi/attrezzature necessari alla sua

effettuazione (scala per i passeggeri, GPU, etc.), deve essere inoltrata dal Prestatore / Autoproduttore / Esercente al COS, che la comunica telefonicamente a TWR.

Il COS, una volta ricevuto da TWR il nulla-osta per le attività di competenza, comunica al Prestatore/Autoproduttore/Esercente che il comandante / tecnico abilitato può mettersi in contatto con TWR. Le operazioni di traino dell'aeromobile fino alla zona prevista per la prova motori, ed il relativo rientro sull'apron, devono essere eseguite a cura del Prestatore/Autoproduttore/Esercente con la presenza del Follow-me. In alternativa, gli aeromobili che necessitano di effettuare prova motori sulla posizione K2 "nose-west" possono rullare autonomamente, o con la guida del Follow-me, alla posizione prevista.

**NB LA POSIZIONE K2 – "NOSE-WEST" NON È UTILIZZABILE IN CONDIZIONE DI LVP PREDISPOSTE O ATTIVATE**

**b.** E' richiesta la supervisione del Follow-me anche per il trasferimento degli eventuali mezzi/attrezzature dall'apron fino all'area di effettuazione della prova motori (e viceversa). Gli eventuali mezzi presenti sull'area di manovra devono essere parcheggiati sulla taxiway "T", in prossimità dell'aeromobile, e comunque in posizione tale da mantenere i previsti affrancamenti rispetto agli aeromobili che operano sull'area di manovra.

**c.** La richiesta del Prestatore / Autoproduttore / Esercente di utilizzare mezzi/attrezzature per l'assistenza a prove motori sull'area di manovra, sottintende la capacità dello stesso Prestatore/Autoproduttore/Esercente di intervenire immediatamente per rimuoverli dalla loro posizione qualora richiesto da TWR.

#### 7.4.1.11.2 PROVE MOTORI AL MINIMO DELLA POTENZA

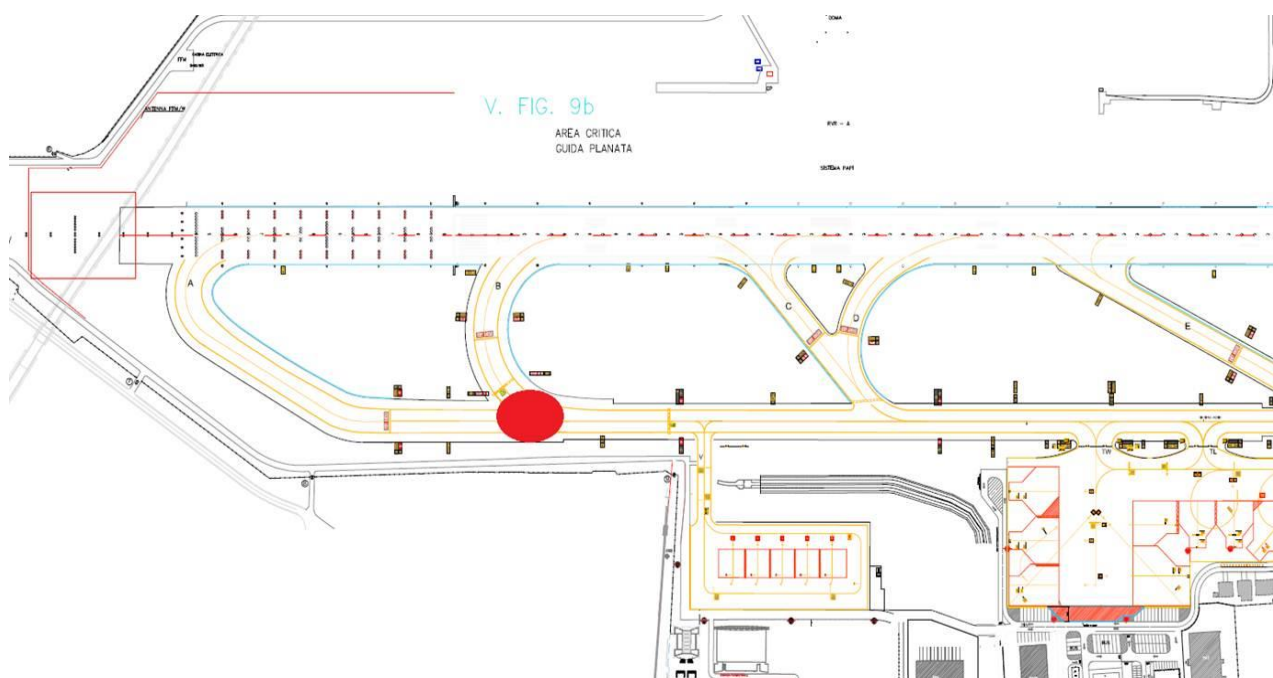
Le prove motori al minimo della potenza possono essere effettuate per un breve periodo di tempo, solo dagli aeroplani, su tutte le piazzole di sosta AD ESCLUSIONE DEGLI STAND 102, 103, 1031, 1032 e ad esclusione degli stand in automanovra; non sono consentite prove motori di elicotteri sui piazzali 1, 2 e 3.

Prima dell'effettuazione di tali prove il Prestatore/Autoproduttore/Esercente dovrà darne preventivo avviso al COS (che trasmetterà l'informativa a TWR e al Follow-me) e dovrà assicurare, durante la loro effettuazione, il rispetto e il mantenimento delle condizioni di safety sul piazzale.

Per le prove motori effettuate sul piazzale 4, il Prestatore/Autoproduttore/Esercente dovrà darne preventivo avviso anche a TAG.

## 7.4.1.12 AEROMOBILE SOGGETTO AD AZIONE ILLEGALE – AEROMOBILE DA ISOLARE

Un aeromobile soggetto ad azione illegale o comunque che necessiti di essere isolato dalle normali attività aeroportuali, dovrà essere parcheggiato sulla taxiway T **in corrispondenza dell'intersezione con la taxiway B (vedi pallino rosso nella figura sotto), in modalità nose-East o nose-West**, fatte salve differenti disposizioni fornite da ENAC-DA e/o, dall'Autorità di Pubblica Sicurezza.





## 7.4.2 AVIAZIONE GENERALE

Le caratteristiche del piazzale 4 e le operazioni consentite sono disciplinate all'interno dell'Ord. 13/2008/BLQ.

Con riferimento a tale Ordinanza si specificano i seguenti aggiornamenti:

1. La citata taxiway "V" è attualmente denominata "TV"
2. Le "verifiche e le attività" previste al par. 1 e al par. 3.4 "OPERAZIONI DI AEROPLANI DI DIMENSIONI SUPERIORI ALLA CLASSE B ICAO E DI ELICOTTERI DI DIMENSIONI SUPERIORI A M. 12,75 DI *OVERALL WIDTH*", sono attualmente applicabili per aeroplani di dimensioni non superiori al codice C Icao e agli elicotteri (solo se dotati di ruote) con larghezza fuori tutto (*overall width*) non superiore a 12,75 metri.
3. le indicazioni relative alle aree di atterraggio per gli elicotteri in arrivo previste al par 3.2 "OPERAZIONI CONSENTITE AGLI AEROMOBILI IN ARRIVO SUL PIAZZALE 4", sono da considerarsi aggiornate da quanto indicato al par. 2.1.2.4 del Regolamento di Scalo

La società TAG ha ricevuto da Adb la delega funzionale al coordinamento della movimentazione degli aeromobili sul piazzale 4.

Per quanto concerne la movimentazione di aeromobili di Aviazione Generale sugli apron 1, 2 e 3 è necessario fare riferimento anche alla Sez.27 del M.O./A.T. "VOLI AMBULANZA (TRASPORTO EQUIPE MEDICA E/O ORGANI DA TRAPIANTO E/O PASSEGGERI CHE NECESSITANO DI ASSISTENZA SANITARIA)" e al § 7.4.1.5 (Follow-me).

I Prestatori che operano sul Piazzale 4 sono responsabili dell'effettuazione in sicurezza di tutte le operazioni di rispettiva competenza (a titolo indicativo: utilizzo e posizionamento mezzi, imbarco/sbarco passeggeri, assistenza aeromobili ed equipaggi, *de-icing*, ecc.).



## 7.4.3 VOLI DI STATO

Fatto salvo quanto indicato al § 2.1.2.3 con riferimento all'autorizzazione al parcheggio, le richieste di assegnazione di specifica piazzola di sosta (per ragioni di Stato e di security) devono essere inoltrate dall'Ente di Stato interessato al COS (tel. 051-6479908/9909, fax 051-6479911) con il maggior anticipo possibile. Tale notifica deve sempre prevedere le seguenti informazioni:

- Tipologia di aeromobile
- Orario previsto di arrivo e di partenza
- Eventuali servizi richiesti

Gli eventuali successivi aggiornamenti di orario dovranno essere tempestivamente comunicati a COS, utilizzando i riferimenti sopra indicati.

Le richieste di servizi di handling successive a quelle formulate contestualmente alla notifica del volo, dovranno essere inoltrate dall'Ente richiedente a Marconi Handling telefonicamente o tramite frequenza Charlie (131.400).

Le informazioni ricevute da COS verranno inoltrate via e-mail al Prestatore incaricato dell'assistenza (Marconi Handling) ed in copia alla locale Polaria ([pds@bologna-airport.it](mailto:pds@bologna-airport.it)), per le attività di competenza.

COS provvederà ad assegnare all'aeromobile un'idonea piazzola di sosta (privilegiando, quando operativamente possibile, l'assegnazione di uno stand in automanovra) ed invierà, all'atterraggio del volo, specifica comunicazione tramite e-mail alla locale Polizia di Frontiera e al Prestatore di assistenza.

### 7.4.3.1 PROCEDURA DI ENTRATA/USCITA AEROMOBILI DALL'AREA MILITARE "ORIONE"

L'accesso/uscita da/per l'area militare "Orione" sono consentiti agli aeromobili di Stato sia in moto che trainati a motori spenti, con obbligo di presenza del FOLLOW-ME per la guida sulle *aircraft stand taxilane* "U" e "Z".

Le operazioni di aeromobili militari che necessitano di accedere all'area militare "Orione" devono essere notificate dall'Ente di Stato interessato al COS (tel. 051-6479908, fax 051-6479911) con il maggior anticipo possibile; tale notifica deve sempre prevedere le seguenti informazioni:

- Tipologia di aeromobile
- Orario previsto di arrivo e di partenza
- Contatto telefonico/e-mail dell'Ente richiedente

Relativamente alla guida aeromobili di Stato sulla *aircraft stand taxilane* "U", AdB, a seguito di valutazione dell'addetto Follow-me, fornirà i *wing-man* eventualmente necessari in base alla tipologia di aeromobile previsto.

## 7.5 SERVIZIO DE/ANTI-ICING E DE-SNOWING AEROMOBILI

### 7.5.1 RESPONSABILITÀ

Presso lo scalo di Bologna, in ottemperanza all'art. 889 del C.d.N. e in ottemperanza a quanto specificamente disposto da ICAO – Annesso 6, Ch. 4.5.4 e dal Doc. ICAO 9640 “*Manual of Aircraft Ground De/anti-icing Operations*” Ch1.6, nonché dal Reg. CE 859/2008, è **esclusivo compito e responsabilità del Vettore, in persona del Comandante o altro personale del Vettore appositamente delegato, eseguire la valutazione tecnica delle condizioni meteo in atto in relazione alle capacità operative dell'aeromobile e decidere conseguentemente se usufruire o meno del servizio *de-icing*, *anti-icing* e *de-snowing* per il proprio aeromobile, nonché decidere in merito alla composizione percentuale della miscela liquido/acqua richiesta per le particolari condizioni in essere.**

Il servizio viene svolto a richiesta del Comandante o di altro personale del Vettore appositamente delegato ed è effettuato da operatori aeroportuali certificati, con personale espressamente addestrato e certificato per tale attività.

La richiesta di effettuazione del servizio è effettuata dal Comandante al Prestatore tramite compilazione di apposita modulistica messa a disposizione dal Prestatore.

### 7.5.2 MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio di *de-icing*, *anti-icing* e *de-snowing*, inteso quale servizio di handling<sup>26</sup>, viene effettuato a cura degli Handler certificati, direttamente sulle piazzole assegnate ai singoli aeromobili; attualmente il servizio *de-anti-icing* sullo scalo di Bologna viene effettuato da un unico Prestatore.

Per motivi attinenti alla sicurezza, le operazioni di *de/anti-icing* e *de-snowing* dovranno essere effettuate esclusivamente da personale addestrato e certificato secondo le normative vigenti; le operazioni potranno iniziare solo qualora, a seguito di coordinamento tra il Comandante e il personale del Prestatore del servizio e dell'Handler presenti sottobordo, siano state verificate le condizioni di sicurezza dell'aeromobile, uomini e mezzi presenti sulla piazzola di sosta.

Le operazioni di *de-anti-icing* dovranno essere effettuate preferibilmente ad imbarco concluso.

I Prestatori che effettuano il servizio *de-icing* sono tenuti ad aggiornare tempestivamente il COS (via telefono registrato 9912, telex o fax), in corso di operativo, relativamente al numero dei mezzi disponibili qualora tale numero possa avere impatto sull'operatività del servizio.

---

<sup>26</sup> In base al DLgs. 18/1999 all. A.

## 7.5.3 DEFINIZIONE DELLA SEQUENZA DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO

Al fine di definire le corrette priorità nelle sequenze di effettuazione del servizio *de/anti-icing*, i voli che operano sullo scalo sono stati classificati all'interno di 3 gruppi in accordo alla successiva tabella.

<b>GRUPPO 1</b>	<b>VOLI DI STATO / MILITARI / UMANITARI / TRASPORTO ORGANI - AMBULANZA</b>
<b>GRUPPO 2</b>	<b>VOLI DI AVIAZIONE COMMERCIALE (DI LINEA E CHARTER)</b>
<b>GRUPPO 3</b>	<b>VOLI DI AVIAZIONE GENERALE; VOLI TAXI; VOLI AD USO PROPRIO</b>

### 7.5.3.1 CRITERI APPLICATI PER LA DEFINIZIONE DELLA SEQUENZA DE-ICING

- I voli appartenenti al Gruppo 1 hanno sempre la priorità, nell'effettuazione del servizio, sui voli appartenenti ai gruppi 2 e 3;
- Nell'ambito dei voli appartenenti al gruppo 1 la priorità dovrà essere attribuita ai voli ambulanza e trasporto organi
- I voli appartenenti al Gruppo 3 vengono inseriti in sequenza in ragione di un volo ogni 4 voli appartenenti al Gruppo 1 e/o 2;
- Fermi restando i criteri stabiliti ai punti precedenti, il principio base applicato per la definizione della sequenza di effettuazione del servizio *de/anti-icing* prevede che i voli vengano inseriti in sequenza dal COS sulla base dell'orario schedulato di partenza (STD) e/o degli eventuali successivi ETD comunicati dai Vettori/Prestatori tramite invio di telex SITA (formato MVT o testo libero) agli indirizzi BLQAAXH, BLQSTXH, BLQOWXH (NB al fine della definizione delle sequenze de-icing i DLY MVT con codice 75 non verranno considerati);
- NB: per i voli ritardati, l'ETD inserito dagli Handler ai fini della collocazione in sequenza per il servizio *de-icing* (ad esclusione dei voli appartenenti al Gruppo 1) non potrà mai essere inferiore all'orario definito come segue:
  - ATA+ 25 MINUTI (PER GLI AEROMOBILI CHE HANNO UN TEMPO DI TRANSITO SCHEDULATO DI 25' E PER GLI AEROMOBILI DI CODICE "B" ICAO),
  - ATA+35 MINUTI (AEROMOBILI DI CODICE "C" ICAO)
  - ATA+45 MINUTI (AEROMOBILI DI CODICE "D" ICAO)
  - ATA+60 MINUTI (AEROMOBILI DI CODICE "E" ICAO)

Non sono considerati accettabili, ai fini della collocazione in sequenza, eventuali ETD che risultino inferiori all'orario STD del volo.

I prestatori di servizi di assistenza sono tenuti ad assicurare un coerente e tempestivo aggiornamento dei rispettivi ETD, che costituiscono la base per una corretta definizione delle sequenze *de-icing*.

In presenza di ETD non aggiornati relativi a voli che hanno richiesto di usufruire del servizio *de-icing*, Sab si riserva di aggiornare tali ETD e di apportare le necessarie modifiche alle sequenze di effettuazione del servizio, allo scopo di ottimizzare l'impiego dei mezzi *de-icing*.

#### 7.5.4 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLE SEQUENZE IN CASO DI ORARI STD/ETD COINCIDENTI

In presenza di voli appartenenti al medesimo gruppo (vedi par. 7.5.3), per la definizione della sequenza *de-icing* verranno applicati i seguenti criteri:

- 1** IN PRESENZA DI 2 VOLI (DI CUI UNO SOGGETTO A SLOT) CHE PRESENTANO: 1) IL MEDESIMO STD, O 2) IL MEDESIMO ETD, O 3) STD E ETD COINCIDENTI → **PRECEDENZA AL VOLO SOGGETTO A SLOT;**
- 2** IN PRESENZA DI 2 VOLI (UNO CON STD E UNO CON ETD) I CUI ORARI COINCIDANO: → **PRECEDENZA AL VOLO IN ORARIO (STD);**
- 3** IN PRESENZA DI 2 VOLI CON IL MEDESIMO ETD → **PRECEDENZA IN BASE AGLI ORARI STD;**
- 4** IN PRESENZA DI 2 VOLI CON IL MEDESIMO STD → **PRECEDENZA ALL'AEROMOBILE DI MINORI DIMENSIONI (RIFERIMENTO OGGETTIVO= MTOW);** IN CASO DI UGUALE MTOW, LA PRECEDENZA SARÀ DATA AL VOLO CON MAGGIOR NUMERO DI PASSEGGERI ACCETTATI.

#### 7.5.5 GESTIONE DELLE PRIORITA'

Salvo specifica richiesta dell'Handler di collocazione in sequenza dello specifico volo (da comunicare al COS tramite invio di un nuovo ETD mediante specifico messaggio SITA), le seguenti tipologie di voli saranno nuovamente collocate dal COS in sequenza *de-icing* **con "priorità"** sugli altri aeromobili appartenenti ai gruppi 2 e 3:

- aeromobili che non siano pronti a ricevere il trattamento *de-icing* richiesto (p.e. a causa di operazioni di imbarco e/o carico/scarico ancora in corso, o in mancanza di modulo scritto compilato dal Vettore/Handler riportante gli estremi del trattamento da effettuare, etc.); in questo caso il Prestatore che effettua il servizio (previo avviso al COS) provvederà ad assegnare autonomamente i mezzi *de-icing* ai successivi voli in sequenza;
- aeromobili che hanno già effettuato il trattamento *de-icing* e che rientrano allo stand dopo le operazioni di *push-back*/rullaggio (indipendentemente dal motivo del rientro);
- aeromobili in sosta sull'apron che intendano effettuare un ulteriore trattamento *de-icing* (incluso i voli ai quali sia scaduto lo slot o l'*holdover-time*).

Per segnalare l'attribuzione della priorità sopra indicata, il COS provvederà ad inserire le sopracitate tipologie di aeromobili al primo posto della sequenza de-icing, evidenziando l'informativa "PRIORITA'" nel telex riportante le sequenze di effettuazione del servizio.

## 7.5.6 MODALITA' DI RICHIESTA DEL SERVIZIO

La richiesta di servizio *de-icing* deve essere inoltrata via telex SITA all'ufficio del Prestatore fornitore del servizio e in copia al COS (BLQOWXH); tale richiesta dovrà riportare il numero di volo, l'STD/ETD del volo e la tipologia di trattamento richiesto; gli Handler sono tenuti ad evidenziare, all'atto della richiesta del servizio, l'eventuale condizione "*volo appartenente al Gruppo 3*".

### 7.5.6.1 RICHIESTE DI TRATTAMENTI PRE-IMBARCO

Le richieste di servizio *de-icing* da effettuarsi prima dell'imbarco dei passeggeri potranno essere accolte, previa valutazione del Prestatore fornitore del servizio, solo qualora l'esecuzione di tale richiesta non provochi ritardi, a proprio esclusivo giudizio, sull'effettuazione del servizio ai rimanenti aeromobili in sequenza; l'accoglimento di eventuali richieste del tipo in oggetto, dovrà essere reso noto dal Prestatore del servizio al COS, via telex Sita, indicando la sequenza nella quale sarà inserito l'aeromobile considerato.

## 7.5.7 MODALITÀ DI DIFFUSIONE DELLE SEQUENZE

La sequenza di effettuazione del servizio de-icing, riportante gli STD/ETD forniti dagli Handler, sarà resa nota dal COS, tramite invio di telex Sita, al Prestatore fornitore del servizio, agli Handler e ai Vettori che ne facciano esplicita richiesta a AdB.

Tutte le modifiche alla sequenza già comunicata, saranno rese note dal COS mediante l'invio di un nuovo telex riepilogativo.

## 7.5.8 SPECIFICHE DEL TRATTAMENTO

Le specifiche relative al servizio richiesto devono essere comunicate esclusivamente in forma scritta dai Vettori (o dagli Handler in rappresentanza dei Vettori), al Prestatore del servizio *de-icing* nella persona dei suoi dipendenti/preposti sottobordo.

Le sequenze di invio dei mezzi *de-icing* e *de-snowing* agli aeromobili che fanno richiesta del trattamento, vengono gestite direttamente dal Prestatore del servizio *de-icing* che coordina i mezzi ed il personale.

Il servizio viene effettuato utilizzando mezzi semoventi equipaggiati di lance per l'erogazione dei liquidi a terra e di lance collocate su cestello elevabile.

Le operazioni di *de-icing* possono avvenire solo su aeromobili a motori spenti e in assenza di altre operazioni sottobordo, e devono tenere conto dei tempi di “*holdover*” previsti all’interno delle specifiche tabelle riferite al liquido impiegato in presenza di determinate condizioni atmosferiche.

## 7.5.9 SERVIZIO DE-ICING AVIAZIONE GENERALE

Gli Handler di Aviazione Generale utilizzeranno il servizio *de-icing* erogato dal Prestatore del servizio. Relativamente alle modalità di richiesta, definizione delle sequenze e erogazione del servizio dovrà essere osservata la procedura prevista nel Regolamento di Scalo (§7.5 e successivi sottoparagrafi).

Per gli Handler di Aviazione Generale che non utilizzano la rete Sita, Il telex previsto per la richiesta, può essere sostituito da comunicazione tramite e-mail da inviare al COS ([cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it)) seguita da telefonata di avviso della richiesta inviata.

## 7.5.10 STOCCAGGIO LIQUIDI E SUPPORTO TECNICO

Lo stoccaggio dei liquidi impiegati per le operazioni di *de-icing* e *de-snowing* (glicole e acqua calda) è effettuato in apposite cisterne collocate in un locale dedicato (vedi § 7.7.4).

Il supporto tecnico per i mezzi *de-icing* e per l’impianto di stoccaggio liquidi (glicole ed acqua), a cura di AdB, sarà presente quotidianamente dalle 0530 alle 2200; in condizioni di prevista neve, tale servizio verrà esteso H24.

## 7.6 RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI

Le operazioni di rifornimento carburante (con o senza passeggeri a bordo o in fase di sbarco/imbarco) sono regolate per lo scalo di Bologna dalla Procedura Operativa PO27 “*Procedura Rifornimento carburante aeromobili*”, inserita nel Manuale di Aeroporto, sezione 4.

Sono stabilite regole di priorità nel rifornimento nei casi di richiesta simultanea del servizio. Il diritto alla priorità può essere esercitato solo dal momento in cui l’aeromobile interessato è effettivamente pronto per ricevere il servizio; il diritto di priorità non può essere esercitato qualora sia già in corso l’assistenza ad un altro volo di qualsiasi tipologia (inclusi charter o taxi), che abbia richiesto assistenza prima di altri voli di maggiore “priorità”. L’ordine di priorità previsto è il seguente:

- 1 VOLI DI EMERGENZA/SANITARI (PRIORITA’ INCONDIZIONATA);
- 2 VOLI REGOLARI DI LINEA (VOLI PROGRAMMATI STAGIONALI IN CONCESSIONE GOVERNATIVA);
- 3 VOLI CHARTER;
- 4 VOLI TAXI.

Il servizio di rifornimento di carburante tramite autobotte non è consentito sul piazzale 4. Qualora tale servizio venga richiesto dagli aeromobili di Aviazione Generale, i Prestatori coordineranno con COS (e-mail: [cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it), tel. 051-6479909/08) l’assegnazione di una piazzola di sosta sul piazzale principale e l’assistenza del Follow-me AdB. Il Prestatore provvederà altresì ad inoltrare al Rifornitore la richiesta di rifornimento sul piazzale principale.

La sosta sarà consentita solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni di rifornimento.

### 7.6.1 RIFORNIMENTO CARBURANTE DA IMPIANTO FISSO

Le operazioni di rifornimento carburante sul piazzale 4 possono avvenire esclusivamente tramite l’impianto fisso collocato sul lato Est del piazzale, che eroga unicamente carburante JET-A1; le operazioni di rifornimento vengono effettuate in orario 06.00-22.00 a cura del personale TAG nell’apposita area dedicata.

Relativamente agli aeromobili che necessitino di rifornimento al di fuori dell’orario di servizio dell’impianto fisso, TAG provvederà a richiedere a COS ([cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it)) la disponibilità di piazzole di sosta sui piazzali 1, 2 e 3 ed i singoli Prestatori/Autoproduttori/Esercenti provvederanno a coordinare preventivamente con le società di rifornimento carburante le necessarie attività di assistenza.

La sosta sugli apron 1, 2 e 3 sarà consentita solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni di rifornimento.

## 7.6.2 RIFORNIMENTO CARBURANTE AVGAS 100LL

I Prestatori di assistenza, a seguito di richiesta di rifornimento di Avgas 100LL pervenuta dagli aeromobili di Aviazione Generale, provvederanno ad informarne COS (e-mail: [cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it), tel. 051-6479909/08), comunicando l'orario di previsto rifornimento. La guida di tali aeromobili da/per l'impianto Avgas deve avvenire obbligatoriamente sotto la guida del FOLLOW-ME AdB. Il Prestatore provvederà ad inoltrare a Air-BP (Gestore dell'impianto) la richiesta di rifornimento Avgas.

Il servizio di rifornimento Avgas è disponibile tutti i giorni dalle ore 08.00 alle 20.00 locali. Possono accedere all'area Avgas con motori in moto solamente aeroplani con apertura alare non superiore a 15 metri.

L'accesso all'area AVGAS, tramite rullaggio, è consentito a un solo aeromobile alla volta.

In presenza di operazioni di rifornimento AVGAS in corso, possono accedere all'area AVGAS solo aeromobili trainati (nel rispetto dei franchi alari previsti per tale operazione) con obbligo di supervisione del traino da parte del FOLLOW-ME.

Il rifornimento di AVGAS per tutte le tipologie di elicotteri (a pattini o a ruote), ovunque posizionati, è consentito solo mediante traino a motori spenti fino all'apposita area dedicata, da coordinare tra Prestatore, Sab e rifornitore di AVGAS.

L'accesso degli elicotteri alla posizione di rifornimento AVGAS è consentito solo mediante traino a motori spenti, nel rispetto dei franchi alari previsti.



## 7.7 MEZZI, IMPIANTI E ATTREZZATURE DI RAMPA

### 7.7.1 UTILIZZO, MANUTENZIONE E SICUREZZA OPERATIVA DEGLI IMPIANTI

**Tutti i soggetti aeroportuali hanno la responsabilità di utilizzare in ogni circostanza, per le loro mansioni, mezzi, impianti ed attrezzature in stato di piena efficienza e che abbiano eseguito la prevista manutenzione programmata e/o straordinaria.**

Il Prestatore/Autoprodottoore dovrà accedere alle postazioni di erogazione/scarico con i propri automezzi di assistenza rispettando le regole di utilizzo stabilite da AdB <sup>27</sup>e/o indicate in loco, sostando solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni di erogazione/scarico, evitando di interferire, per ragioni operative e di sicurezza, con le attività di altri soggetti presenti nell'area e, in particolare, lasciando l'impianto pulito e pronto per un nuovo utilizzo.

Eventuali variazioni temporanee relative alla fornitura dei servizi saranno indirizzate da AdB al riferimento indicato dal Prestatore/Autoprodottoore/Vettore.

### 7.7.2 SVUOTAMENTO BOTTINI DI BORDO

*Per questo argomento si rimanda al Manuale Operativo/Allegati Tecnici sez.1, "DEPURATORE – MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE ED ISTRUZIONI PER L'UTILIZZO DELLA BOTOLA DI SCARICO " e Manuale Operativo/Allegati Tecnici sez.7 "GESTIONE RIFIUTI"*

### 7.7.3 STOCCAGGIO TEMPORANEO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DALLE ATTIVITÀ DI PULIZIA INTERNA DEGLI AEROMOBILI

*Per questo argomento si rimanda al Manuale Operativo/Allegati Tecnici , sez.7 "GESTIONE RIFIUTI "*

### 7.7.4 IMPIANTO STOCCAGGIO DEGHIACCIANTI

#### **Liquido de/anti-icing pavimentazioni**

Il trattamento antighiaccio della pista di volo (anti-icing) e per le superfici pavimentate airside è svolto dal Gestore.

Nell'area aeroportuale è disponibile un punto di stoccaggio e rifornimento liquido pista ubicato nel fabbricato *hangar de-icing* zona Ovest.

#### **Liquido de/anti-icing aeromobili**

Il trattamento antighiaccio degli aeromobili (*de-icing*) è svolto dai prestatori dei servizi di assistenza a terra che scelgono sul mercato il tipo di liquido da utilizzare sulla base dei requisiti vigenti.

<sup>27</sup> Manuale Operativo/Allegati tecnici.

Il controllo della conformità del liquido *de-icing/anti-icing* è svolto dal PH Progettazione e Manutenzione Sistemi in conformità alla procedura contenuta nel Manuale di Aeroporto (Sez. 4 - PO23).

È compito del Gestore Aeroportuale garantire il mantenimento del glicole nelle condizioni richieste, affinché gli utilizzatori siano in grado di prelevarlo alla temperatura e nello stato fisico chimico tali da assicurare l'efficacia del trattamento.

Nell'area aeroportuale air-side di BLQ sono disponibili:

- n.1 punto di stoccaggio e rifornimento liquido antighiaccio per aeromobili ubicato nel fabbricato hangar de-icing zona Ovest;
- n.1 punto di produzione, stoccaggio e rifornimento acqua calda ubicato nel suddetto fabbricato.

Il rifornimento dei mezzi destinati all'erogazione del liquido antighiaccio per gli aeromobili viene effettuato dall'operatore del mezzo.

## 7.7.5 MANUTENZIONE MEZZI

Ogni operatore privato è responsabile della manutenzione dei propri mezzi. La società di gestione eroga attività manutentive anche a mezzi di altre società operanti sull'Aeroporto tramite apposito contratto di fornitura del servizio.

## 7.7.6 AREE E STALLI DI PARCHEGGIO E STOCCAGGIO

Ciascun Prestatore / Autoproduttore / Vettore dovrà posizionare i propri mezzi / automezzi esclusivamente all'interno delle aree assegnate o in quelle di utilizzo comune, così come definito all'interno della planimetria allegata (Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez. 10).

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore può fare richiesta di aree e stalli di uso esclusivo secondo quanto indicato nel presente Regolamento, al capitolo 2.2.

- a. Tutti i mezzi, quando non utilizzati, dovranno essere lasciati spenti, per prevenire l'inquinamento ambientale e acustico in ambito aeroportuale, e frenati.
- b. Tutti i mezzi dovranno essere parcheggiati ordinatamente e avendo cura di non lasciare, per i mezzi che ne sono dotati, teli o teloni non adeguatamente fissati, per ragioni di sicurezza e di immagine dell'aeroporto. I carrelli (per bagagli, pallet, container) e i contenitori (ULD) dovranno essere posizionati, all'interno delle aree assegnate, in modo ordinato e tale da poter essere parcheggiati e prelevati, in qualsiasi momento, agevolmente, rapidamente e in condizioni di sicurezza.
- c. Le aree operative non assegnate a un singolo Prestatore/Autoproduttore, ubicate a margine delle piazzole di sosta aeromobili (ESA)<sup>28</sup>, se non diversamente indicato in loco, sono a disposizione dei

---

<sup>28</sup> ESA, Equipment Service Area, area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa (APT-24).

mezzi destinati all'assistenza del volo in arrivo sulla piazzola di riferimento. Tali postazioni potranno essere occupate esclusivamente da mezzi/automezzi che, per dimensioni, caratteristiche tecniche o velocità di spostamento, non possono essere agevolmente trasferiti.

In ogni caso il Prestatore/Autoproduttore non potrà occupare le suddette postazioni prima di 20 minuti dal previsto orario di blocco dell'aeromobile in arrivo e dovrà lasciarle completamente sgombre contestualmente allo sblocco del medesimo aeromobile, a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, e del regolare funzionamento dello Scalo.

**NB: le ESA adiacenti agli stand nose-in su cui insistono stand in automanovra e le ESA adiacenti al percorso di un aeromobile che rulla da/per uno stand in automanovra, devono essere mantenute completamente sgombrare da personale, veicoli e mezzi fino a quando l'aeromobile in arrivo ha spento i motori o fino a quando l'aeromobile in partenza si sia portato a distanza di sicurezza.**

- d. Gli stalli per autobus interpista presso gli arrivi e le uscite d'imbarco, saranno a disposizione del Prestatore / Autoproduttore interessato per il tempo strettamente necessario all'imbarco/sbarco dei passeggeri. L'accosto ai punti di sbarco presso le aerostazioni avverrà secondo la sequenza di arrivo degli interpista, che dovranno sostarvi esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo sbarco dei passeggeri.

## 7.8 ATTIVITÀ DI PULIZIA E LAVAGGIO AEROMOBILI

Le attività di pulizia rientranti nella categoria specifica di cui all'Allegato A del D.Lgs. n°18, che presuppongono anche il lavaggio di superfici interne e/o esterne dell'aeromobile, devono necessariamente rispettare le seguenti prescrizioni ambientali e operative:

- a. Le attività devono essere svolte solo da Prestatori certificati da Enac per tale tipo di attività.
- b. Il Prestatore che intende effettuare il lavaggio esterno dell'aeromobile deve darne comunicazione via e-mail, con almeno 24 ore di anticipo, agli indirizzi [ambiente@bologna-airport.it](mailto:ambiente@bologna-airport.it) e [dutystationmanager@bologna-airport.it](mailto:dutystationmanager@bologna-airport.it), specificando:
- data e orario previsto delle operazioni di lavaggio
  - registrazione dell'aeromobile su cui il servizio verrà eseguito
  - tipologia di prodotti utilizzati per il lavaggio
  - attrezzature e veicoli utilizzati per il lavaggio
  - ottemperanza alle norme in materia previste dal presente paragrafo.
- c. Il lavaggio esterno deve essere eseguito utilizzando acqua con eventuale aggiunta di prodotto detergente altamente biodegradabile e diluito in percentuale massima del 20% (20 cl di prodotto ogni litro di acqua).
- d. Il lavaggio esterno può essere effettuato solo con getto d'acqua a bassa pressione.
- e. Il liquido di risulta deve essere inoltre raccolto e travasato in bidoni a chiusura ermetica da inviare a smaltimento.

- f. Durante il lavaggio esterno il Prestatore deve adottare tutti gli accorgimenti atti a garantire che la quantità minima di liquame raggiunga il sistema fognario. A tal fine, possono essere utilizzati teli impermeabili provvisti di bordo di contenimento posti sotto la fusoliera/parti dell'aeromobile sottoposte a lavaggio, procedendo, se necessario, all'aspirazione del liquido.
- g. Lo stoccaggio e smaltimento dei liquami deve essere effettuato a cura del Prestatore e nessuno stoccaggio provvisorio può essere svolto nel sedime aeroportuale.
- h. In caso di lavaggio delle superfici interne dell'aeromobile, queste devono essere lavate e asciugate avendo cura di raccogliere l'eventuale liquame e utilizzando equipaggiamenti a bassa pressione
- i. In caso di pulizia dei carrelli dell'aeromobile, le superfici devono essere lavate e asciugate avendo cura di raccogliere l'eventuale liquame e utilizzando equipaggiamenti a bassa pressione sia per il lavaggio che per l'asciugatura.

Tali prescrizioni hanno esclusivamente finalità di tutela ambientale e pertanto gli aspetti di safety restano normati nell'ambito del rapporto contrattuale tra Vettore e Prestatore e sono, quindi, sotto la loro esclusiva responsabilità.

## 8 ASSISTENZA PASSEGGERI E BAGAGLI

### 8.1 GESTIONE BAGAGLI IN ARRIVO

#### 8.1.1 NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI IN ARRIVO

**Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici Sez. 06 "ISTRUZIONI D'USO BANCHI CK-IN – GATE - MOLI – NASTRI DI RICONSEGNA BAGAGLI"**

- a) La programmazione giornaliera dei nastri di riconsegna bagagli viene effettuata da AdB sulla base dei voli presenti nel calendario e resa nota al Prestatore/Autoproduttore tramite Sistema GS. L'assegnazione dei nastri di riconsegna viene aggiornata da AdB tramite invio di msg MVT standard IATA agli indirizzi Sita BLQAAXH, BLQSTXH, BLQOWXH, sulla base delle sequenze di arrivo dei voli in funzione degli orari ETA comunicati dai Vettori/ Prestatori.  
AdB provvede alla diffusione della relativa informativa al pubblico tramite monitor PIDS.
- b) A fronte di particolari problemi tecnici e/o operativi, per ottimizzare il servizio reso al passeggero, AdB potrà comunque disporre in qualsiasi momento un'assegnazione diversa dei nastri rispetto all'informazione precedentemente diffusa, provvedendo all'immediata comunicazione al riferimento del Prestatore/Autoproduttore indicato, il quale provvederà a darne avviso ai passeggeri con un apposito annuncio in sala arrivi.
- c) Per motivi operativi un nastro di riconsegna bagagli potrà essere assegnato a più voli contemporaneamente. Lo scarico dei bagagli sui nastri, in tal caso, avverrà secondo la sequenza di arrivo dei carrelli.
- d) In prossimità dei nastri riconsegna bagagli (lato air-side), sono segnalate la viabilità e le aree di accosto per i carrelli bagagli; ciascun Prestatore / Autoproduttore dovrà rispettare la viabilità e depositare i bagagli sul molo indicato, dopo aver avviato il nastro assegnato.  
Particolare attenzione dovrà essere posta dai trattoristi del Prestatore/Autoproduttore nell'attraversamento del passaggio pedonale utilizzato dai passeggeri durante gli sbarchi/imbarchi dei voli parcheggiati nelle piazzole idonee alle operazioni di imbarco e sbarco a piedi, nonché ai passaggi posti nelle vicinanze dei moli di imbarco ove hanno luogo le operazioni di imbarco dei Passeggeri a Ridotta Mobilità (es. Molo D e Molo E).
- e) Il nastro di riconsegna bagagli viene messo a disposizione del Prestatore/ Autoproduttore da AdB a partire da **+5'** e **fino a +40' minuti rispetto all'orario Landing** originato dal COS. Il Prestatore/Autoproduttore dovrà utilizzare il nastro di riconsegna bagagli assegnato conformemente a quanto indicato nella Sez. 06 del Manuale Operativo/Allegati Tecnici, al fine di consentire l'aggiornamento dell'informativa al pubblico, nonché la registrazione dei tempi di riconsegna. Lo scarico dei bagagli sui nastri di riconsegna dovrà essere effettuato nel minor tempo possibile. Qualora, per problemi operativi, non sia possibile completare la riconsegna entro 40

minuti dall'orario di Landing, il Prestatore/Autoproduttore dovrà tempestivamente darne comunicazione al COS, tramite numero telefonico interno 9909-9908.

- f) Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà sostare nelle aree di accosto ai nastri di riconsegna per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico dei bagagli sui nastri, rimuovendo subito i trattori, i carrelli e i contenitori bagagli vuoti.
- g) Nel caso in cui un Prestatore/Autoproduttore trovi l'area di accosto al nastro di riconsegna assegnatogli ancora occupata dal precedente utilizzatore, dovrà attendere il proprio turno in posizione tale da non creare intralcio al normale flusso di trattori e carrelli.
- h) Ciascun Prestatore/Autoproduttore sarà comunque responsabile dei bagagli prelevati da un aeromobile in arrivo fino all'avvenuta riconsegna degli stessi al proprietario e del loro corretto scarico al nastro assegnato.
- i) Il Prestatore/Autoproduttore dovrà porre cura, in particolare, ad evitare lo scarico al nastro arrivi di qualsiasi tipologia di arma e di bagaglio in transito. Eventuali inosservanze, implicanti l'intervento di rimozione del bagaglio in oggetto da parte di AdB, comporteranno l'addebito al Vettore del costo dell'operazione di rimozione sopra detta, secondo quanto indicato al §2.2.10.
- j) Il Prestatore/Autoproduttore dovrà inoltre provvedere, nel caso in cui i bagagli in transito pervengano erroneamente in area riconsegna bagagli air side, al riavvio dei bagagli stessi al nastro partenze o sottobordo.
- k) Nel caso di prevista ritardata consegna bagagli, a fronte di problematiche tecniche dell'aeromobile, di scioperi o altro, il Prestatore / Autoproduttore dovrà darne avviso ai passeggeri in attesa, attraverso il previsto annuncio locale e dovrà darne tempestiva comunicazione al COS per le necessarie valutazioni di impiego della struttura.
- l) Nel caso di malfunzionamento/avaria dei monitor (PIDS) o del sistema di assegnazione dei nastri riconsegna bagagli, il Prestatore/Autoproduttore provvederà ad indicare ai passeggeri in arrivo, tramite apposito annuncio locale, il nastro dedicato al loro volo.

## 8.1.2 RICONSEGNA BAGAGLI FUORI-SAGOMA

La riconsegna dei bagagli fuori-sagoma (§8.2.2 e §8.2.6), dal piazzale all'interno delle sale arrivi, dovrà avvenire utilizzando le due postazioni dotate di rulliera a ciò dedicate, collocate all'interno di ciascuna sala di riconsegna.

- a) I bagagli fuori-sagoma dovranno essere portati dal Prestatore/Autoproduttore sulle rulliere dedicate di riconsegna bagagli.
- b) Fino al momento della presa in consegna da parte del proprietario, il Prestatore / Autoproduttore / Vettore resterà responsabile, a tutti gli effetti, dei bagagli fuori-sagoma.

## 8.1.3 RICONSEGNA DEI CONTENITORI ANIMALI

- a) I contenitori di dimensioni normali dovranno essere portati dal personale del Prestatore/Autoproduttore sui nastri riconsegna fuori-sagoma.
- b) I contenitori di dimensioni fuori-sagoma dovranno essere scaricati a cura del Prestatore/Autoproduttore sui nastri riconsegna fuori-sagoma.
- c) Fino al momento della presa in consegna da parte del proprietario, gli animali restano in custodia al Prestatore/Autoproduttore.

## 8.1.4 RICONSEGNA ARMI IN ARRIVO

Il servizio di riconsegna armi deve essere assegnato dal Vettore a un'impresa di sicurezza, la quale provvede ad espletare il servizio con personale certificato (art.3 DM 85/99).

Le modalità di esecuzione del servizio dovranno essere concordate tra Vettore, impresa di sicurezza e Polizia.

Il Vettore è tenuto a comunicare al Prestatore di riferimento le modalità concordate per la riconsegna al passeggero delle armi in arrivo.

## 8.1.5 ARMI RUSH DISGUIDATE

Le armi che per diverse motivazioni risultassero disguidate (mancato ritiro, errore di caricamento etc.) dovranno essere consegnate dal personale Security all'ufficio di Polizia di Frontiera che provvederà alla loro custodia sino al ritiro da parte del proprietario.

## 8.1.6 RESTITUZIONE BAGAGLI IN PARTENZA

Durante il periodo di permanenza dei bagagli nell'area di smistamento, il Prestatore / Autoproduttore / Vettore, nel caso si renda necessario restituire tutti o parte dei i bagagli accettati(p.e. a seguito di cancellazioni, di ritardi consistenti o altro), si farà carico di prelevare i bagagli dall'area smistamento e di depositarli sul nastro/i di riconsegna concordati con il COS. La richiesta di assegnazione del nastro deve essere inoltrata in forma scritta dal Prestatore a COS che provvederà a comunicare la struttura assegnata.

Il COS privilegerà l'assegnazione del nastro di riconsegna n° 6 o, qualora non disponibile, procederà ad assegnarne uno diverso all'interno dell'area arrivi Schengen.

Qualora sia necessario accedere alle sale arrivi per recuperare il bagaglio da stiva già accettato, i passeggeri dovranno utilizzare la Scala Transiti posta nelle vicinanze del gate n° 10.

## 8.1.7 GESTIONE BAGAGLI NON RITIRATI

- a) AdB eseguirà la rimozione dai nastri o dai punti di riconsegna fuori-sagoma degli eventuali bagagli non ritirati dai passeggeri, provvedendo a consegnarli ai rispettivi uffici Lost & Found.
- b) La rimozione dai nastri dei bagagli in arrivo con procedura Rush, è a carico del Vettore/Prestatore/Autoproduttore.
- c) Nel caso in cui i bagagli debbano essere riavviati con aeromobile verso altra destinazione (bagagli rush), i Prestatori/Autoproduttori/Vettori dovranno provvedere all'etichettatura e al riavviamento degli stessi nel rispetto di tutte le norme di legge vigenti e future, in particolare di quelle riguardanti i controlli di sicurezza stabiliti dalle leggi di Pubblica Sicurezza nonché dalle Circolari e dalle Ordinanze della DA/Bologna.

## 8.1.8 BAGAGLI SOGGETTI A RESTRIZIONI SANITARIE/DOGANALI

Qualora i funzionari di Dogana lo ritengano opportuno o dietro segnalazione dei Prestatori / Autoproduttori / Vettori, il bagaglio, accompagnato o meno dal passeggero, in arrivo a Bologna in condizioni igieniche precarie o sprovvisto di idonea documentazione sanitaria/doganale, deve essere rimosso dalla sala arrivi a cura del Prestatore, secondo la procedura riportata di seguito:

- qualora la merce venga giudicata dai funzionari della Dogana **non per uso personale**:
  - a) In caso di materiale deperibile/di origine animale, l'addetto Lost & Found del Prestatore / Autoproduttore interessato, provvede ad inserire il bagaglio in oggetto dentro un idoneo contenitore a tenuta stagna (sacco di plastica ad alta densità di colore diverso da quelli utilizzati per i rifiuti urbani) che deve essere ermeticamente chiuso per evitare la fuoriuscita di liquidi o di odori sgradevoli.
  - b) In tutti i casi (sia di materiale deperibile/di origine animale che non deperibile): l'addetto Lost & Found del Prestatore / Autoproduttore interessato, emette una Dichiarazione sommaria dalla quale risulta che i bagagli sono assimilati a merce.
  - c) Il bagaglio assimilato a merce viene trasferito a cura del Prestatore / Autoproduttore al Magazzino Temporanea Custodia presso l'area Merci import.

Quando l'ente preposto (Sanità, Dogana, Veterinario) fornisce l'autorizzazione alla distruzione della merce "in abbandono", sarà cura della società che gestisce il "magazzino di temporanea custodia" procedere allo smaltimento nel rispetto della normativa vigente.

- Qualora la merce venga giudicata dai funzionari della Dogana **per uso personale**:
  - a) In caso di prodotti deperibili/di origine animale, il materiale viene posizionato da parte dell'addetto Lost & Found all'interno degli appositi contenitori predisposti da AdB, collocati presso le uscite degli arrivi Schengen e extra Schengen.
  - b) In caso di prodotti non deperibili, il materiale viene consegnato dall'addetto Lost & Found al funzionario della Dogana per essere collocato presso il deposito della Dogana gestito dall'Ente.



## 8.1.9 CARRELLI PORTABAGAGLI A DISPOSIZIONE DEI PASSEGGERI

AdB fornisce a pagamento i carrelli portabagagli; le rastrelliere di raccolta e distribuzione sono collocate in apposite aree identificate da specifica segnaletica, collocate in area partenze, in area arrivi e presso i parcheggi a pagamento. Presso le sale arrivi sono posizionate macchine cambia valuta. AdB assicura il recupero e reintegro dei carrelli nei punti raccolta.

L'utilizzo dei carrelli portabagagli a pagamento è consentito esclusivamente ai passeggeri e/o ai loro accompagnatori.

I danni eventualmente cagionati a tali carrelli, alle cose e/o alle persone, saranno posti a carico dell'utilizzatore dei carrelli stessi.

## 8.2 GESTIONE BANCHI ACCETTAZIONE E BAGAGLI IN PARTENZA

Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez. 06 "ISTRUZIONI D'USO BANCHI CK-IN – GATE - MOLI – NASTRI DI RICONSEGNA BAGAGLI" e Sez 3 "AREA TERMINAL MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE "

### 8.2.1 ASSEGNAZIONE BANCHI ACCETTAZIONE

La società di gestione mette a disposizione dei Prestatori i banchi check-in necessari per le operazioni di accettazione sulla base delle modalità di seguito riportate.

La pianificazione e la successiva assegnazione dei banchi check-in sono effettuate da AdB sulla base dei voli presenti nel Calendario Voli, della disponibilità dei banchi accettazione e tenuto anche conto delle richieste avanzate da ciascun Prestatore/Autoprodotto in termini di numero di banchi e dei relativi tempi di utilizzo.

**La programmazione su base stagionale** è predisposta da AdB a seguito della valutazione delle richieste inoltrate da ciascun Prestatore/Autoprodotto ovvero tenendo principalmente conto del numero dei banchi check-in richiesti per l'accettazione dei voli in loro assistenza, dei tempi di utilizzo necessari, nonché delle eventuali posizioni concordate in via preliminare con la società di gestione (es: isola banchi check-in). A tal fine le richieste dei singoli Prestatori/Autoprodotto relative alla pianificazione dei banchi check-in dovranno essere inoltrate a: "PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE" (e-mail [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it)) entro 20 giorni dall'inizio della stagione IATA di riferimento, affinché il Gestore possa effettuare le proprie valutazioni e richiedere eventualmente adeguamenti o correttivi finalizzati al rispetto degli standard qualitativi e della corretta gestione dei flussi dei passeggeri e dei bagagli. Una volta definita la pianificazione su base stagionale sulla base modalità precedentemente descritte, tutte le successive proposte di modifica/integrazione dovranno essere inoltrate dai Prestatori/Autoprodotto, con il maggior anticipo possibile, a: "PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE".

**La prevista pianificazione**, in termini di numero dei banchi e di distribuzione dei voli assistiti nelle isole assegnate, viene diffusa con cadenza settimanale sulla intranet da AdB (PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE). Eventuali richieste di modifica/integrazione rispetto a tale programmazione devono essere inviate dai Prestatori/Autoproduttori, con il maggior anticipo possibile, a: "PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE".

**La programmazione giornaliera** è diffusa ai Prestatori/Autoproduttori da AdB attraverso il Sistema Informatico. In caso di inefficienza del Sistema Informatico, AdB provvederà a comunicare la programmazione giornaliera agli operatori coinvolti, tramite invio fax di un documento riepilogativo oppure a mezzo telex SITA.

Eventuali esigenze supplementari rispetto al numero dei banchi assegnati, lo spostamento dei voli in un'isola diversa da quella assegnata o l'uso, da parte di un Prestatore/Autoproduttore, di banchi diversi da quelli previsti in fase di programmazione, devono essere richieste per iscritto a: PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE o, in corso di operativo, al COS (e-mail [cos@bologna-airport.it](mailto:cos@bologna-airport.it) o telex all'indirizzo Sita BLQOWXH).

Esigenze supplementari giornaliere in termini di numero di postazioni e/o tempo di utilizzo, dovute ad esigenze operative, devono essere inoltrate a COS tramite telex all'indirizzo SITA BLQOWXH. A seguito della ricezione di tale richiesta, il COS valuterà la disponibilità e la comunicherà via telex al richiedente.

**LE RICHIESTE PROGRAMMATE, LE RICHIESTE SUPPLEMENTARI E QUELLE RELATIVE ALLO SPOSTAMENTO DA UN' ISOLA ALL'ALTRA, SARANNO SODDISFATTE PREVIA VERIFICA DI DISPONIBILITÀ DA PARTE DEL GESTORE.**

In caso di guasti, di motivate esigenze manutentive o comunque legate all'infrastruttura, ovvero a fronte di eventi eccezionali, la società di gestione potrà richiedere lo spostamento di uno o più banchi accettazione tra quelli disponibili, per il tempo necessario a riparare il guasto o fino a quando vi sia il perdurare della circostanza o dell'evento che ha determinato la modifica all'allocazione precedentemente concordata. Tali spostamenti saranno comunicati al Prestatore/Autoproduttore da PIANIFICAZIONE OPERATIVA E CLEARANCE o, in corso di operativo, dal COS.

I Prestatori/Autoproduttori dovranno rispettare la programmazione concordata per quanto riguarda l'occupazione dei banchi di accettazione, e non potranno utilizzare un numero superiore degli stessi rispetto a quanto richiesto, fatto salvo quanto previsto per le richieste di banchi supplementari espressamente concordate.

## VOLI CANCELLATI

- a) Per i voli cancellati nel corso della giornata operativa, ovvero qualora la cancellazione occorra entro le 24 ore antecedenti l'orario schedato di partenza, in assenza di esplicita rinuncia inviata via telex a COS, i banchi accettazione vengono mantenuti a disposizione del Prestatore/Autoproduttore per le operazioni di assistenza/riprotezione dei passeggeri.

- b) In caso di voli cancellati dopo le operazioni di accettazione, eventuali necessità di banchi per l'assistenza e/o la riprotezione dei passeggeri devono essere richieste al COS tramite telex all'indirizzo BLQOWXH.

## VOLI DIROTTATI:

In caso di necessità derivanti dalla presenza di passeggeri e bagagli provenienti da altri scali, a fronte di dirottamento, il previsto inizio delle operazioni di accettazione ed il numero di banchi necessari devono essere richiesti al COS con telex indirizzato a BLQOWXH.

### 8.2.2 USO DEI BANCHI ACCETTAZIONE

- a) Il Prestatore/Autoproduttore fornirà le proprie etichette e/o carte di imbarco. La qualità dei materiali impiegati per etichette e/o per le carte di imbarco dovrà essere concordata con la funzione ICT del Gestore per verificarne la compatibilità con le stampanti installate. A tale riguardo, il Prestatore/ Autoproduttore fornirà preventivamente dei campioni a ICT, in quantità sufficiente a garantire i test di corretto funzionamento.
- b) Il Prestatore/Autoproduttore dovrà attivare il monitor sovrastante il singolo banco check-in (§10.2.10) prima dell'inizio delle operazioni di accettazione, nonché disattivarlo al termine delle stesse. Durante l'utilizzo delle risorse dovrà essere costantemente garantita l'identificabilità dell'utilizzatore. La risorsa deve essere rilasciata dall'utilizzatore al termine dell'erogazione del servizio, nei tempi concordati per l'utilizzo. Nel caso in cui per ragioni oggettive non sia possibile da parte dell'operatore liberare la risorsa assegnata, sarà sua cura darne tempestiva comunicazione al COS.
- c) Il Prestatore/Autoproduttore dovrà garantire che il banco stesso venga utilizzato esclusivamente nell'arco orario previsto e sia reso disponibile al successivo utilizzatore nelle migliori condizioni; a tale scopo il Prestatore/Autoproduttore dovrà, in particolare, provvedere a:
- rimuovere tutto il materiale impiegato nell'accettazione
  - usare gli appositi cestini per gettare la carta rimossa dalle etichette.

AdB, al fine di garantire a tutti gli utilizzatori la disponibilità delle postazioni nelle condizioni d'uso adeguate e nei tempi previsti:

- si riserva la facoltà, al termine delle operazioni di accettazione, di effettuare ispezioni in loco relativamente alle condizioni dei banchi, come indicato al punto "c" del presente paragrafo;
- si riserva di rilevare, a seguito di ispezioni, gli orari di accesso alle postazioni accettazione e i loro tempi di impiego; nel caso in cui si dovesse riscontrare utilizzo protratto oltre i tempi concordati, AdB procederà ai relativi addebiti calcolati sulla base della tariffa stabilita in sede contrattuale.

- d) I banchi accettazione sono dotati di: monitor assegnazione voli, postazione computer, bilancia pesa-bagagli con display, stampante carte di imbarco, stampante etichette bagagli, apparecchio telefonico, lettore ottico passaporti, mobiletto ad ante scorrevoli.  
Il Gestore si riserva, qualora ritenuto opportuno ai fini di una miglior gestione del flusso passeggeri, di collocare tendiflex nelle aree accettazione.  
La gestione di questi ultimi (es: posizionamento, raggruppamento quando non utilizzati, ecc.) è a cura del Prestatore/Autoprodotto che provvederà a segnalare alla funzione "Terminal Facilities Care" del Gestore (mail : [goldoni@bologna-airport.it](mailto:goldoni@bologna-airport.it)) le condizioni di usura e/o ammaloramento riscontrate sugli stessi.
- e) Lo stoccaggio dei materiali per l'accettazione deve essere effettuato solo all'interno degli appositi armadi provvisti di chiave, assegnati dal Gestore a ciascun Prestatore/Autoprodotto, posizionati all'interno dell'area accettazione.
- f) La personalizzazione dei banchi mediante l'utilizzo di tappeti, corrimano, sagome per la misurazione del bagaglio, monitor, piante o altro, per particolari esigenze di accettazione (ad esempio First Class, Profiling, ecc.), è a cura e carico del Vettore e dovrà essere preventivamente concordata e autorizzata dal Post Holder Terminal. Al termine delle operazioni il banco dovrà essere ripristinato in accordo a quanto stabilito al punto precedente.
- g) I pulsanti di emergenza presenti ai banchi dovranno essere utilizzati solo ed esclusivamente nel caso di riscontrato pericolo per persone o cose.

**h)** Si richiama l'attenzione del Prestatore / Autoprodotto sul fatto che l'azionamento del pulsante di emergenza, volontario o meno, da una qualsiasi delle postazioni del check-in o delle baie di smistamento, blocca il funzionamento del sistema con le conseguenti ricadute operative. Pertanto tutte le borse, box ed altri materiali in dotazione agli addetti che utilizzano i banchi check-in dovranno essere riposte negli appositi vani o comunque lontano dai pulsanti di comando ed emergenza presenti sulle singole postazioni check-in.

- i) Sull'impianto accettazione dell'aerostazione principale potranno essere accettati solamente bagagli che rispettino le seguenti dimensioni ed i seguenti pesi:

<b>LUNGHEZZA</b>	<b>MIN/MAX</b>	<b>150 MM / 1000 MM</b>
<b>LARGHEZZA</b>	<b>MIN/MAX</b>	<b>150 MM/ 450 MM</b>
<b>ALTEZZA</b>	<b>MIN/MAX</b>	<b>150 MM/ 850 MM</b>
<b>PESO</b>	<b>MIN/MAX</b>	<b>5 KG / 50 KG</b>

Tutti i bagagli di dimensione/peso inferiore o eccedente anche a una sola delle misure indicate sopra, dovranno essere accettati utilizzando l'apposito nastro fuori-sagoma presente nell'area accettazione.

Il nastro fuori-sagoma dovrà essere obbligatoriamente utilizzato anche per l'invio di bagagli di dimensioni e forme non standard quali: carrozzine, passeggini, ombrelloni, sci, biciclette, surf, sedie a rotelle, involucri di piccole dimensioni, ecc.

Dal nastro fuori-sagoma potranno essere inviati solamente bagagli che rispettino le seguenti dimensioni ed i seguenti pesi:

<b>LUNGHEZZA</b>	<b>MAX</b>	<b>4000 MM</b>
<b>LARGHEZZA</b>	<b>MAX</b>	<b>1000 MM</b>
<b>ALTEZZA</b>	<b>MAX</b>	<b>800 MM</b>
<b>PESO</b>	<b>MAX</b>	<b>60 KG</b>

- j) Tutti i bagagli che presentano cinghie esterne (in particolare gli zaini), dovranno essere incellofanati a cura del passeggero o, in alternativa, potranno essere accettati solo dopo aver verificato che tali cinghie siano state rimosse e riconsegnate al passeggero, oppure siano state vincolate al bagaglio in modo da non provocare danni o fermi all'impianto (vedi anche § 8.2.5).
- k) Al fine di un corretto utilizzo delle bilance pesa-bagagli, le stesse dovranno essere spente al termine dell'accettazione del volo; il Prestatore/Autoprodotto che subentra nell'utilizzo, prima di ogni accensione, dovrà verificare che non vi siano oggetti appoggiati sulla bilancia e, dopo l'accensione, che il display riporti indicata la cifra "00". Nel caso in cui venga visualizzato il simbolo "--", oppure vengano visualizzati altri numeri, è necessario eseguire il reset della bilancia, spegnendola e riaccendendola.

### 8.2.3 ASSEGNAZIONE POSTAZIONI A TOUR OPERATORS E AGENZIE DI VIAGGIO

Le richieste di postazioni per la convocazione dei passeggeri, per la distribuzione di Voucher/Biglietti Charter o per altre attività commerciali da parte dei Tour Operator e delle agenzie di viaggio, sono gestite da società a ciò deputate, a seguito di uno specifico contratto con il Gestore (DBNA).

In area accettazione la società di gestione mette a disposizione sette banchi (numerati dal n° 101 al n° 107) per lo svolgimento delle attività citate.

Le Agenzie di Viaggio e i Tour Operator fanno riferimento diretto alle società sopra indicate per conoscere la postazione ad essi assegnata.

### 8.2.4 SELF CHECK-IN / TICKETING

Il Prestatore/Autoprodotto/Vettore, nel caso in cui intenda installare propri apparati elettronici per il "self check-in /ticketing", dovrà inoltrare richiesta a DBNA.

Il Gestore metterà a disposizione apposite zone dedicate e non potrà essere considerato responsabile di eventuali malfunzionamenti dei DCS.

### 8.2.5 ACCETTAZIONE BAGAGLI

I Prestatori/Autoprodotto durante le operazioni di accettazione sono tenuti ad osservare, oltre a quanto già riportato al § 8.2.2, le seguenti disposizioni:

- Collocare i bagagli sul nastro bilancia in successione, senza sovrapporli, e posizionandoli orizzontalmente; non è consentito l'invio sul nastro collettore di bagagli lasciati e/o disposti in posizione verticale;
- Rimuovere tutte le vecchie etichette dai bagagli accettati;
- Far avanzare il bagaglio tramite il pedale di avanzamento e/o premendo l'apposito tasto ("MAN") presente sulla pulsantiera; etichettarlo; convogliarlo successivamente premendo il pulsante ("AUT"), sul nastro collettore;
- Rispettare l'automatismo dei nastri senza spingere i bagagli sul collettore. É fatto assoluto divieto di inserire manualmente i bagagli sul nastro principale forzando in questo modo la sequenza di invio stabilita automaticamente dal sistema;
- Verificare la presenza dell'etichetta identificativa del passeggero; in caso di mancanza assicurarsi che venga applicata;
- Apporre l'etichetta bagaglio, controllando che non venga coperta da etichette di altro genere (*priority, first-class, short-connection, ecc.*);
- In aggiunta a quanto indicato nel precedente punto, apporre sul singolo bagaglio le etichette adesive (c.d. *stub*) necessarie ai fini delle operazioni di riconcilio;
- Per i bagagli che superano il peso di 25 kg, apporre l'etichetta "Heavy" con l'indicazione del relativo peso, allo scopo di tutelare la sicurezza degli operatori preposti alla movimentazione.
- Informare il tel. 6100 all'inizio dell'accettazione bagagli di passeggeri provenienti da altro scalo il cui volo è stato dirottato su BLQ.

In materia di articoli vietati è necessario adeguarsi a quanto previsto dalle normative IATA ed EU-OPS.

Si ricorda che la non osservanza delle corrette modalità di accettazione può comportare pesanti conseguenze negative sul funzionamento dell'intero sistema di smistamento, con penalizzazioni anche gravi per operatori e passeggeri.

AdB si riserva la facoltà di porre a carico del Prestatore/Autoprodotto che non abbia rispettato le procedure di accettazione sopra descritte, eventuali costi di ripristino/riparazione del sistema di smistamento bagagli e tutti gli oneri conseguenti, secondo quanto indicato al §2.2.10.

## 8.2.6 ACCETTAZIONE DEI BAGAGLI FUORI-SAGOMA

L'area accettazione dell'aerostazione principale è dotata di una postazione con rulliera esterna e serranda per il successivo trasferimento automatizzato dei bagagli c.d. fuori-sagoma al retrostante locale di smistamento bagagli/edificio BHS. Tale postazione è collocata in posizione prospiciente il banco check-in n°54.

I bagagli in partenza devono essere avviati all'area di smistamento utilizzando l'impianto fuori-sagoma qualora non soddisfino le condizioni riportate nel § 8.2.2, oppure qualora:

- presentino spigoli vivi che possono danneggiare altri bagagli

- si tratti di sedie a rotelle, supporti per deambulazione o biciclette, surf, contenitori di strumenti musicali e attrezzature similari che potrebbero danneggiarsi e/o danneggiare altri bagagli.

A seguito dell'accettazione il passeggero procederà autonomamente all'inoltro dei bagagli per i quali sia necessario l'utilizzo dell'impianto fuori-sagoma. Il personale del Prestatore/Autoproduttore addetto alle operazioni di accettazione deve:

- informare preventivamente il passeggero circa la necessità di utilizzare, o meno, l'impianto fuori-sagoma per l'invio dei bagagli;
- inserire, in maniera corretta e tempestiva, nell'apposito software (Exbag) le informazioni (es: istanza di pagamento, codice a barre ecc...) relative ai bagagli accettati per i quali sia previsto e/o sia necessario l'utilizzo del nastro fuori-sagoma;
- informare preventivamente il personale dei Prestatori addetto alle operazioni di sorting in servizio presso lo smistamento bagagli, in merito all'inoltro del collo fuori-sagoma, ai fini del suo tempestivo prelievo dopo l'effettuazione dei previsti controlli di sicurezza;

L'apertura della serranda che consente l'inoltro dei bagagli c.d. "fuori-sagoma" al retrostante impianto / edificio BHS è a cura del personale Security AdB che la effettua solo dopo aver eseguito le necessarie verifiche con l'apposito software (*Exbag*) oppure a seguito di espressa richiesta da parte del passeggero inoltrata a mezzo citofono collocato a lato di tale serranda. Il personale Security AdB provvede altresì alla chiusura della serranda in questione dopo ogni singolo utilizzo dell'impianto fuori-sagoma.

Per l'inoltro al locale di smistamento bagagli/edificio BHS degli animali di cui non è consentito il trasporto nella cabina passeggeri, si applica quanto previsto al successivo § 8.2.8.

Il personale dei Prestatori addetto alle operazioni di sorting in servizio presso lo smistamento bagagli, deve prelevare il bagaglio in uscita dall'impianto subito dopo il termine dei previsti controlli di sicurezza, nonché movimentarlo all'interno dell'edificio BHS ai fini del suo successivo caricamento a bordo dell'aeromobile.

## 8.2.7 BAGAGLI RUSH

I bagagli rush, debbono essere sottoposti, prima dell'imbarco sull'aeromobile, a ispezione radioscopica. La società di handling interessata deve corredare il bagaglio di manifesto di carico sul quale sono riportati i dati relativi al volo sul quale i rush devono essere imbarcati, il N° di etichetta rush e, quando verificabile, il nome del passeggero<sup>29</sup>. Tale manifesto deve essere completato dall'addetto alla sicurezza che effettua l'ispezione radioscopica con la propria firma e il numero dell'etichetta adesiva di sicurezza applicata al bagaglio.

La movimentazione dei bagagli rush all'interno dell'edificio BHS, anche ai fini del loro controllo radiogeno, dovrà essere effettuata dal personale del Prestatore che assiste il volo su cui tali bagagli dovevano essere in origine caricati.

---

<sup>29</sup> Scheda 2 punto 5.4 P.N.S.



## 8.2.8 ANIMALI AL SEGUITO DEL PASSEGGERO

Le procedure di accettazione di animali sono effettuate secondo le modalità ICAO.

Gli animali che viaggiano in cabina, devono essere chiusi dai proprietari negli appositi contenitori al momento dell'imbarco e sono soggetti agli stessi controlli Security previsti per i passeggeri.

Gli animali di grossa taglia devono essere trasportati in appositi contenitori dai proprietari e, al termine delle operazioni di accettazione, devono essere inviati allo smistamento bagagli/edificio BHS. L'addetto accettazione si accerterà che il contenitore utilizzato per il trasporto sia idoneo e adeguato alle dimensioni dell'animale.

Le modalità di inoltro dei contenitori/animali presso lo smistamento e le istruzioni che disciplinano il corretto utilizzo, anche ai fini Security, delle infrastrutture (es: tunnel BHS) e/o degli impianti ad esse correlate sono contenute nell'Ordinanza n° 7/2014.

Tutti i cani che vengono condotti all'interno dell'aerostazione o nelle sue immediate vicinanze devono essere portati con museruola e al guinzaglio<sup>30</sup>.

## 8.2.9 ARMI E MUNIZIONI AL SEGUITO DEL PASSEGGERO

- a) L'addetto accettazione del Prestatore/Autoproduttore invita il passeggero a presentarsi presso l'ufficio PS area partenze, fornendo nel contempo la stessa informativa anche all'impresa di sicurezza incaricata del servizio di scorta.

L'addetto dell'impresa di sicurezza, dopo i previsti controlli di PS:

- prende possesso dell'arma
- unitamente al passeggero si reca al banco accettazione per le formalità di accettazione
- scorta sottobordo l'arma etichettata
- la deposita nella stiva
- attende la chiusura della stiva e si allontana solo dopo lo sblocco dell'aereo.

- b) In caso di pubblico ufficiale con arma al seguito, il Prestatore/Autoproduttore lo indirizzerà prima agli uffici della PS; successivamente, eseguita la registrazione del passeggero, ne darà comunicazione al comandante del volo e, se richiesto, al rappresentante del Vettore sullo scalo.

---

<sup>30</sup> Ord.21/2010



## 8.2.10 GESTIONE E UTILIZZO IMPIANTO BHS (Baggage Handling System)

**Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici , Sez. 02 “ Aree smistamento bagagli / BHS misure di prevenzione e protezione ”**

L’impianto BHS consente in maniera automatizzata la movimentazione dei bagagli accettati ai fini del loro controllo e della successiva trattazione da parte dei Prestatori/Autoproduttori.

Per la movimentazione e la trattazione dei bagagli fuori-sagoma, dei bagagli rush e degli animali al seguito del passeggero si applica quanto previsto nei § 8.2.6, § 8.2.7 e §8.2.8.

Il personale del Gestore provvede alla supervisione e alla manutenzione dell’impianto BHS. La Supervisione Impianto BHS è a tal fine presidiata dalle ore 04:00 LT alle ore 22:00 LT, salvo eventuali anticipi o estensioni di tale copertura oraria da definirsi in base alle specifiche richieste dei Prestatori/Autoproduttori e/o all’operativo voli.

Fatto salvo quanto previsto in tema di voli non programmati (§2.1.4), in caso di variazioni di schedulato, di esigenze contingenti (es: ritardi, altre irregolarità etc.), di voli aggiuntivi o di voli non programmati (es: dirottamenti, etc.) i Prestatori/Autoproduttori dovranno richiedere al COS al numero 9908 l’eventuale inizio prima delle ore 04:00LT o l’estensione oltre le ore 22:00LT delle operazioni di accettazione che richiedono l’utilizzo del BHS.

Tale richiesta da parte dei Prestatori/Autoproduttori deve essere inoltrata al COS non appena possibile e comunque:

- nel caso di inizio accettazione prima delle ore 04:00LT, entro le ore 20:00LT del giorno precedente;
- nel caso di richiesta di estensione delle operazioni di accettazione oltre le ore 22:00LT, entro le ore 20:00LT dello stesso giorno.

Dalle ore 22:00LT alle ore 04:00LT l’inizio anticipato delle operazioni di accettazione rispetto all’orario di inizio accettazione programmato, e/o in precedenza concordato con le modalità sopra indicate, potrà essere effettuato solo previa richiesta al personale in servizio presso la Supervisione Impianto BHS (int .9519) e al Security Passenger Manager (Cell. 348-9252700).

Le anomalie di funzionamento, i fermi impianto e/o le altre malfunzioni dell’impianto BHS dovranno essere immediatamente comunicate al personale addetto alla manutenzione, in servizio presso la Supervisione Impianto BHS, al numero interno 9519. In caso di guasti/malfunzioni il personale del Gestore addetto alla manutenzione dell’impianto BHS ne dà comunicazione, se necessario, al SAF, ai fini dell’eventuale applicazione delle procedure di *contingency* contenute nel MdA Sez.10.

Ai fini del regolare funzionamento dell’impianto BHS, i Prestatori/Autoproduttori devono:

- a) inviare al Gestore all'indirizzo SITA BLQBMXH i messaggi BSM e BUM necessari alla corretta movimentazione/trattazione dei bagagli;
- b) utilizzare per le operazioni di accettazione il codice del vettore e il numero di volo così come indicati nello slot rilasciato da Assoclearance. In caso di richiesta di clearance al Gestore (lett.b §2.1.2.1) dovranno essere utilizzati il codice vettore e il numero di volo per i quali la società di gestione ha rilasciato la clearance;
- c) non ostacolare o rallentare il regolare prelievo dei bagagli dai caroselli (§8.2.11);
- d) movimentare, reintegrare e approntare con regolarità il materiale rotabile e/o gli ULD necessari alla trattazione dei bagagli (§8.2.12);
- e) a fronte di ulteriori o non programmate esigenze operative (es: voli aggiuntivi, dirottamenti etc.), richiedere l'eventuale inizio e/o l'estensione delle operazioni di accettazione prima/oltre gli orari 04:00LT-22:00LT con le modalità in precedenza descritte;
- f) nella fascia oraria dalle 22:00LT alle 04:00LT chiedere, comunque, la possibilità di iniziare in anticipo le operazioni di accettazione rispetto all'orario di inizio accettazione programmato e/o in precedenza concordato;
- g) attenersi a quanto già indicato nei precedenti §8.2.2 e §8.2.5 per ciò che attiene in via generale l'uso dei banchi accettazione e l'accettazione dei bagagli;

In caso di inosservanza da parte dei Prestatori/Autoproduttori di quanto indicato nelle precedenti lettere a), b), c), d), e), f) e g), la società di gestione non è responsabile della perdita o di altri disservizi relativi alla trattazione dei bagagli da stiva (es: ritardata messa a disposizione, erronea distribuzione su carosello non assegnato a quel volo etc.), nonché dell'eventuale ritardo causato ai voli in partenza.

La programmazione giornaliera e l'assegnazione dei caroselli sono effettuate da ADB sulla base dei voli presenti nel calendario (pervenuti da Assoclearance o concordati con ADB) e vengono rese note mediante pubblicazione sui monitor riepilogativi presenti all'interno dell'edificio BHS. I Prestatori/Autoproduttori dovranno posizionare i carrelli/ULD in corrispondenza del carosello assegnato ovvero di quello visualizzato sui monitor riepilogativi. Qualora sia necessario variare, anche per singoli voli, la programmazione o l'assegnazione dei caroselli, i Prestatori/Autoproduttori dovranno farne richiesta al COS al numero 9908. A fronte di specifiche richieste, o di eventuali malfunzioni dell'impianto, il COS può modificare se necessario, la pianificazione o l'assegnazione dei caroselli in base all'operativo voli.

Per consentire un utilizzo contemporaneo e coordinato del medesimo carosello assegnato, i singoli prestatori dovranno non ostacolare e/o intralciare il posizionamento dei carrelli/ULD da parte degli altri Handler i cui voli assistiti siano in corso di accettazione.

Fermo quanto previsto dal §3.3, e in via generale dalla Sez.12 M.O./A.T., i trattori, i veicoli e i mezzi devono:

- rispettare la segnaletica orizzontale e verticale presente all'interno, all'esterno o in corrispondenza dell'edificio BHS;
- non essere posizionati in modo da ostacolare o rallentare la movimentazione degli altri veicoli, mezzi o carrelli/ULD in entrata, in uscita o all'interno dell'edificio BHS;
- rispettare i sensi di marcia definiti per l'ingresso, per l'uscita dall'edificio BHS o per la circolazione veicolare al suo interno;
- procedere con la massima cautela possibile al fine di evitare danni a persone o cose, in entrata, in uscita, all'interno dello smistamento bagagli/edificio BHS, nonché in fase di accosto ai caroselli;
- rispettare il previsto limite di velocità di 5 Km/h per la circolazione all'interno delle aree di smistamento bagagli/edificio BHS (§3.1 Sez.12 M.O./A.T.);
- non sostare in corrispondenza dell'entrata, delle uscite dell'edificio BHS o sulla segnaletica presente al suo interno necessaria ai fini della circolazione pedonale;
- all'esterno dell'edificio BHS sostare solo nelle aree a ciò destinate e delimitate da apposita segnaletica orizzontale.

La società di gestione si riserva la facoltà di far rimuovere i mezzi, i veicoli o il materiale rotabile/ULD posizionati in modo tale da ostacolare o rallentare la circolazione degli altri mezzi/veicoli all'interno o in entrata/uscita dall'edificio BHS. Le eventuali spese sostenute dal Gestore per la rimozione dei veicoli, dei mezzi e del materiale rotabile/ULD saranno poste a carico dei rispettivi Prestatori/Autoproduttori.

L'accesso allo smistamento bagagli/edificio BHS è consentito:

- solo al personale autorizzato in base alle ordinanze in vigore;
- per il personale a piedi, solo utilizzando la porta a ciò dedicata, collocata lato del portone utilizzato dai trattori/veicoli per l'uscita dall'edificio BHS;

NB: L'accesso al primo piano dell'edificio BHS è consentito esclusivamente al personale del Gestore che per motivi manutentivi e/o operativi vi debba accedere.

## 8.2.11 TRATTAMENTO DEI BAGAGLI

### A. BAGAGLIO ORIGINANTE:

Il Prestatore / Autoproduttore si occupa dello stoccaggio e del posizionamento dei carrelli e/o contenitori in prossimità dei caroselli ed esegue, dopo l'effettuazione dei controlli di security da parte del Gestore, le operazioni di sorteggio, smistamento e caricamento sui carrelli. Assicura altresì il tempestivo trasferimento dei carrelli e/o contenitori dei bagagli in partenza, dal locale smistamento bagagli fino alla piazzola prevista, per il successivo carico a bordo dell'aeromobile o, se necessario, nelle apposite aree indicate da AdB.

## **B. BAGAGLIO IN TRANSITO:**

Il Prestatore / Autoproduttore che esegue lo scarico del volo in arrivo, avrà cura di consegnare presso l'area smistamento bagagli, i carrelli e/o contenitori contenenti i bagagli in transito e, se necessario, di movimentare gli stessi anche ai fini del loro controllo radiogeno.

Previo accordo con il coordinatore dell'eventuale altro Prestatore interessato, potrà eventualmente avviare i bagagli direttamente alla piazzola del volo in partenza qualora siano già in corso le operazioni di carico / scarico su tale volo.

Durante le operazioni di smistamento, il personale del Vettore/Prestatore deve maneggiare i bagagli con cura e depositarli sui carrelli verificando che quelli morbidi (zaini, borse, valigie in pelle) vengano posizionati al di sopra dei bagagli in materiale rigido. Deve inoltre chiudere ed agganciare le tendine dei carrelli prima del trasporto e deve verificare che nessun bagaglio sia posizionato sulla parte superiore dei carrelli.

Al fine di evitare rallentamenti nelle operazioni di check-in, o malfunzioni dell'impianto BHS, i Prestatori/Autoproduttori sono tenuti a rimuovere tempestivamente dai caroselli tutti i bagagli di rispettiva competenza in modo tale che i bagagli provenienti dall'accettazione possano essere scaricati sul carosello finale senza attendere sui toboga.

A meno di esplicita autorizzazione del Gestore, non è consentito ritardare il prelievo dai caroselli dei bagagli di specifici voli ovvero tutti i bagagli presenti sui caroselli, devono essere rimossi dai Prestatori/Autoproduttori con la medesima priorità e depositati sui rispettivi carrelli/contenitori.

Al fine di favorire la continuità delle operazioni, in caso di rallentamento delle operazioni di check-in conseguente al ritardato prelievo dei bagagli dal carosello da parte dei Prestatori/Autoproduttori, AdB si riserva la facoltà di movimentare i bagagli presenti sui caroselli tramite il proprio personale, provvedendo, in caso di necessità, a depositarli a terra in prossimità del carosello stesso o a trasferirli in altra zona idonea.

I pulsanti di emergenza dovranno essere utilizzati solo ed esclusivamente nel caso in cui sia pericolo per persone o cose. In caso di utilizzo dei pulsanti di emergenza deve essere immediatamente contattato il personale manutentivo in servizio preso la Control-Room BHS al numero 9519 o al PTE.

Si richiama l'attenzione dei Prestatori/Autoproduttori sul fatto che l'azionamento dei pulsanti di emergenza blocca il funzionamento di parte, o dell'intero, impianto con conseguenti ricadute operative.

## **C. BAGAGLI PRIVI DI ETICHETTA:**

1. Qualora sia rilevata sui caroselli la presenza di uno o più bagagli privi di etichetta, e sia possibile procedere all'identificazione del passeggero, il bagaglio viene preso in consegna dal personale dei Prestatori/Autoproduttori ivi presente ai fini della sua rietichettatura. La nuova etichetta dovrà essere inoltrata allo smistamento secondo le modalità indicate al successivo punto D "Sostituzione etichetta bagaglio accettato";
2. Se sia rilevata sui caroselli la presenza di uno o più bagagli privi di etichetta, e non sia possibile in alcun modo procedere all'identificazione del passeggero, tali bagagli sono presi in consegna e trasportati dal personale dei Prestatori/Autoproduttori presso i locali del Lost & Found ai fini della loro successiva trattazione come bagagli smarriti;
3. Nel caso in cui sia rilevata la presenza di bagagli privi di etichetta presso le postazioni di codifica manuale, il personale del Gestore provvede alla movimentazione necessaria alla loro messa a disposizione su uno dei caroselli, previo comunicazione al personale dei Prestatori/Autoproduttori presente presso lo smistamento. A seguito della messa a disposizione sui caroselli, il personale dei Prestatori/Autoproduttori procede sulla base di quanto indicato ai precedenti punti 1. e 2.

In attesa del trasferimento al Lost & Found, i bagagli privi di etichetta potranno essere temporaneamente collocati dai Prestatori/Autoproduttori nello spazio adiacente l'uscita del fuorisagoma.

## **D. SOSTITUZIONE ETICHETTA BAGAGLIO ACCETTATO**

Qualora sia necessario sostituire l'etichetta di un bagaglio accettato e già inviato allo smistamento/edificio BHS, il personale addetto alle operazioni di sorting deve prelevare la nuova etichetta dalla stampante etichette bagaglio presente all'interno dell'edificio BHS a ciò dedicata e, quindi, procedere alla sua sostituzione. L'informativa al personale addetto alle operazioni di sorting relativa alla necessità di sostituire le etichette bagaglio, è a cura del personale addetto alle operazioni di accettazione. Qualora non sia possibile utilizzare tale stampante (es: per indisponibilità, malfunzione, eventuale blocco sistemi informatici ecc.) il personale addetto alle operazioni di accettazione dovrà, previo informativa al personale addetto alle operazioni di *sorting*, inviare la nuova etichetta allo smistamento utilizzando il nastro fuori sagoma, ovvero secondo le modalità indicate al §8.2.6. A seguito dell'inoltro presso lo smistamento bagagli / edificio BHS, il personale dei Prestatori/Autoproduttori addetto alle operazioni di sorting provvederà a recuperare la nuova etichetta dal nastro fuori sagoma e procederà a etichettare nuovamente il bagaglio.

## E. BAGAGLI CON ETICHETTA MANUALE

Qualora a fronte di singole malfunzioni e/o in conseguenza dell'applicazione di misure di contingency (es: problemi accettazione singolo bagaglio, malfunzioni uno o più DCS ecc.) sia necessario procedere all'etichettatura manuale dei bagagli registrati, il personale dei Prestatori addetto alle operazioni di accettazione dovrà:

- inoltrare allo smistamento il singolo bagaglio provvisto di etichetta manuale utilizzando le stesse modalità già previste in via generale per l'invio dei bagagli (§8.2.5), fatto salvo comunque quanto previsto dal §8.2.6 e dal § 8.2.8;
- informare il personale addetto alle operazioni di sorting presente all'interno dell'edificio BHS;
- se il numero dei bagagli etichettati manualmente è superiore alle 15 unità, informare telefonicamente anche il personale del Gestore in servizio presso la Control Room BHS (int.9519).

## F. BAGAGLI DANNEGGIATI O MANOMESSI AL BHS

Chiunque rinvenga all'interno dell'impianto BHS, o nel locale di smistamento, un bagaglio aperto, danneggiato o seriamente manomesso durante le attività di movimentazione o trattazione (es: movimentazione sui nastri trasportatori, controllo radiogeno, sorting ecc.) ne deve dare immediata comunicazione:

- al personale Security in servizio presso la Control room Security BHS;
- al personale del Prestatore addetto alle operazioni di sorting che assiste il volo su cui il bagaglio è stato accettato o su cui deve essere caricato(es: bagagli rush);
- al personale addetto alla manutenzione/supervisione dell'impianto BHS se gli oggetti (es: bagagli, loro componenti, altre parti del loro contenuto ecc.) da recuperare si trovano all'interno dell'impianto BHS e/o per il loro prelievo sia necessario fermare temporaneamente il funzionamento dell'impianto BHS (non quindi per quei bagagli, loro componenti e/o parti del loro contenuto che siano prelevabili o siano già stati prelevati dai caroselli BHS);

L'attività di recupero del bagaglio e/o degli altri oggetti (es: suoi componenti o parti del suo contenuto ecc.) che siano prelevabili, o che siano già stati prelevati, dai caroselli BHS deve essere effettuata dal personale dei Prestatori addetto alle operazioni di sorting che assiste il volo su cui tale bagaglio è stato accettato o su cui deve essere caricato. Al termine di tale attività il personale dei Prestatori sovra citato deve prendere in consegna, nastrare, se necessario chiudere all'interno di uno o più sacchi, e movimentare il bagaglio e/o gli altri oggetti eventualmente recuperati (es: suoi componenti o parti del suo contenuto ecc.), al fine di consentire ulteriori controlli Security sugli stessi, le operazioni di sorting e/o il loro successivo caricamento a bordo dell'aeromobile.

L'attività di recupero del bagaglio e/o degli altri oggetti (es: suoi componenti o parti del suo contenuto ecc.) che si trovano ancora all'interno dell'impianto BHS, o per la quale sia necessario fermare temporaneamente il funzionamento dell'impianto BHS, deve essere effettuata dal personale addetto alla manutenzione/supervisione dell'impianto BHS. Al termine dell'intervento di recupero il personale addetto alla manutenzione/supervisione deve consegnare il materiale eventualmente recuperato (es: bagagli, sue parti ecc.) al personale del Prestatore addetto alle operazioni di sorting che assiste il volo su cui il bagaglio è stato accettato o su cui deve essere caricato, previo avviso al personale Security in servizio presso la control room BHS.

Il personale dei Prestatori sopra citato dovrà anche prendere in consegna, nastrare, se necessario chiudere all'interno di uno o più sacchi, e movimentare il bagaglio e/o gli altri oggetti (es: suoi componenti o parti del suo contenuto ecc.) che siano stati eventualmente recuperati dal personale addetto alla manutenzione/supervisione BHS al fine di consentire l'effettuazione dei previsti controlli Security, le operazioni di sorting e/o il loro successivo caricamento a bordo dell'aeromobile.

A seguito della ricezione dell'informativa circa il rinvenimento di un bagaglio danneggiato, aperto o seriamente manomesso, il personale Security in servizio presso la Control room Security BHS dovrà procedere alle verifiche e alle valutazioni di propria competenza (es: necessità di controllo radiogeno, o di ulteriori controlli, constatazione evidente di manomissioni ecc.). Il personale Security in servizio presso la Control room Security BHS dovrà quindi comunicare al personale del Prestatore addetto alle operazioni di sorting che assiste il volo su cui tale bagaglio è stato accettato o su cui deve essere caricato:

- che è possibile prendere in consegna/gestione il bagaglio ai fini delle operazioni di sorting e/o del suo successivo caricamento a bordo dell'aeromobile;
- la necessità di effettuare dei controlli sul bagaglio;
- l'impossibilità di procedere al suo caricamento a bordo dell'aeromobile.

Qualora necessario il personale della Security dovrà avvisare la Polizia e/o potrà richiedere ai Prestatori di informare il passeggero circa la necessità di recarsi presso il locale di smistamento bagagli per ulteriori controlli.

Il personale dei Prestatori addetto alle operazioni di sorting che assiste il volo su cui deve essere caricato e/o sui cui è stato accettato il bagaglio, previo autorizzazione da parte del personale Security in servizio presso la control room Security BHS, provvederà a:

- eventualmente richiudere, nastrare, riporre all'interno di un sacco, movimentare il bagaglio danneggiato, aperto, manomesso ai fini dell'effettuazione dei prescritti controlli security e/o del successivo imbarco a bordo del volo;
- effettuare le attività di sorting del bagaglio danneggiato, aperto, manomesso e a trasportarlo sottobordo.



Il personale dei Prestatori deve, inoltre, informare il passeggero circa il danneggiamento, l'apertura e/o la manomissione del bagaglio da stiva al proprio seguito ovvero della necessità di recarsi presso lo smistamento bagagli.

In caso di bagagli tagless danneggiati, aperti o manomessi si applica ai fini del loro corretto riavvio anche quanto previsto alla precedente lettera "C".

## 8.2.12 PRELIEVO E TRASPORTO BAGAGLI

I carrelli di proprietà del Prestatore/Autoproduttore di tipo portabagagli, porta-pallet e porta-container, dovranno essere in numero sufficiente per garantire, anche nei momenti di picco operativo, la regolare effettuazione del servizio di movimentazione bagagli, da e per l'aeromobile, nonché per garantire la loro tempestiva rimozione dai caroselli presenti nelle aree di smistamento. Suddetti carrelli dovranno essere costantemente tenuti in efficienza e dovranno avere caratteristiche tali da consentire il trasporto delle varie tipologie di bagagli, in sicurezza, evitando cadute e perdite dei colli, e senza che i colli stessi vengano in alcun modo danneggiati, in particolare dagli agenti atmosferici.

Durante il tragitto da e verso l'aeromobile il Prestatore / Autoproduttore, oltre a rispettare tutte le normative e disposizioni vigenti in materia di viabilità aeroportuale, dovrà avere cura che il carico si mantenga nelle condizioni in cui è stato prelevato, e in particolare protetto nei confronti degli agenti atmosferici.

Qualora operativamente necessario, i Prestatori/Autoproduttori dovranno prontamente movimentare i carrelli/ULD su cui siano stati caricati i bagagli a seguito delle operazioni di c.d. *sorting* e trasportarli presso l'area indicata al successivo §8.2.13.

## 8.2.13 AREA DI DEPOSITO TEMPORANEO BAGAGLI – CARRELLI/ULD

Al fine di favorire l'approvvigionamento e la pronta disponibilità di carrelli/ULD vuoti nei pressi dello smistamento bagagli e il deposito temporaneo dei carrelli/ULD su cui siano stati caricati i bagagli a seguito delle operazioni di *sorting*, i Prestatori/Autoproduttori potranno utilizzare lo spazio disponibile all'interno del fabbricato prospiciente l'edificio BHS (ex smistamento A2).

Tale spazio, diviso in due aree da apposite paratie, dovrà essere utilizzato in accordo alle seguenti modalità, salvo diversa autorizzazione del Gestore, esclusivamente per il deposito temporaneo dei carrelli/ULD e non dovrà essere utilizzato per il ricovero di altri equipaggiamenti/mezzi/veicoli:

- CARRELLI/ULD PIENI → DEPOSITO NEL LATO OVEST DEL FABBRICATO
- CARRELLI/ULD VUOTI → DEPOSITO NEL LATO EST DEL FABBRICATO



I trattori/veicoli/mezzi dovranno accedere, uscire o circolare all'interno del fabbricato in questione:

- percorrendo la viabilità esistente;
- rispettando il limite di velocità di 5 Km/h;

**NB:** In nessun caso i trattori/veicoli/mezzi potranno entrare, uscire o circolare all'interno di tale fabbricato al solo fine di non percorrere la viabilità stradale esterna allo stesso.

## 8.2.14 Baggage Reconciliation System (BRS)

Per il funzionamento del sistema automatico di riconcilio bagagli il Gestore aeroportuale mette a disposizione dei Vettori/Autoproduttori/Prestatori i dispositivi portatili (c.d. palmari), nonché i computer e le stampanti necessarie a tale fine.

I Vettori/Autoproduttori/Prestatori dovranno quindi:

- utilizzare i dispositivi portatili in dotazione (c.d. palmari) sulla base delle istruzioni fornite dal Gestore e, comunque, avendo modo di prestare la maggior cura possibile;
- segnalare al personale del Gestore in servizio presso la *Control Room* BHS ogni malfunzione relativa al software, ai dispositivi portatili e alle altre apparecchiature utilizzate per l'attività di riconcilio (es: palmari, pc e stampanti);
- mantenere carica la batteria dei dispositivi portatili in dotazione affinché questi ultimi siano sempre efficienti e pronti per l'uso.

I dispositivi portatili (c.d. palmari) sono assegnati dal Gestore ai singoli Vettori / Autoproduttori / Prestatori in proporzione alla quota di traffico rispettivamente assistita. La manutenzione di tali dispositivi è effettuata dal Gestore con spese a carico dei Vettori/Autoproduttori/Prestatori. Le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei dispositivi portatili sono ripartite anch'esse sui Vettori / Autoproduttori / Prestatori in proporzione alla quota di traffico rispettivamente assistita. A fronte di riscontrate malfunzioni il Gestore provvederà a fornire dei dispositivi sostitutivi compatibilmente con le giacenze a disposizione.

I computer e le stampanti sono messe direttamente a disposizione degli addetti alle operazioni di *sorting* presso le postazioni presenti all'interno dell'edificio BHS e possono essere utilizzate solo ed esclusivamente per l'attività di riconcilio bagagli.

## 8.3 ASSISTENZE SPECIALI

### 8.3.1 SALE ASSISTENZE SPECIALI

Presso l'Aeroporto di Bologna sono presenti:

- locale accoglienza passeggeri respinti (a disposizione della Polizia di Stato)
- locali a disposizione della Polizia Penitenziaria (presso l'edificio Merci Import, lato aria)
- sala *AMICA* utilizzabile esclusivamente dai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM) in partenza dallo scalo di Bologna in precedenza notificati dai Vettori (secondo le modalità previste dalla normativa in vigore) durante le ore diurne o, comunque, negli orari di normale presidio della stessa (indicativamente dalle 04.30 alle 24.00) e che siano comunque già stati accettati o in corso di accettazione.

Non è, quindi, consentita all'interno della Sala Amica l'accoglienza, la sosta, e/o anche solo la temporanea permanenza, dei passeggeri o di altri soggetti non rientranti nelle categorie PRM definite dalla attuale normativa Europea in vigore. Qualora i PRM sopra indicati intendano fare uso della Sala Amica dalle ore 24:00 alle ore 04.30, il Vettore/Autoprodotto/Prestatore dovrà farne comunque preventiva richiesta al Gestore Aeroportuale (tramite telex all'indirizzo Sita BLQKPXH o e-mail all'indirizzo [prmassistance@bologna-airport.it](mailto:prmassistance@bologna-airport.it)) con un anticipo di almeno 36 ore rispetto allo schedato di arrivo/partenza del volo utilizzato dal PRM. In tal caso, pur non essendone garantita la disponibilità, il Gestore aeroportuale metterà in atto ogni ragionevole sforzo per permetterne l'apertura.

La sala *AMICA* può essere utilizzata anche per la sosta di UM, sotto la responsabilità e la costante presenza per la custodia del personale del Prestatore/Autoprodotto.

Fatto salvo quanto sopra previsto per la sosta degli UM, è vietato l'accesso e/o l'utilizzo della Sala Amica per lo svolgimento di attività diverse o non correlate al servizio di assistenza ai PRM.

- *Sala Equipaggi*: messa a disposizione dal Gestore, è riservata per la sosta degli equipaggi di tutti i Vettori operanti sull'aeroporto di Bologna. Il codice alfanumerico per l'apertura della porta che consente l'accesso alla sala è stato fornito ai rappresentanti dei Vettori sullo scalo e ai prestatori di servizi di handling.

Gli utilizzatori della sala dovranno accedervi per il tempo strettamente necessario alla loro attesa aeroportuale, lasciando la struttura disponibile per i successivi utilizzatori nelle migliori condizioni.

Qualsiasi anomalia riguardante l'utilizzo delle sale poste all'interno dell'aerostazione passeggeri deve essere segnalata al Supervisore Terminal, o in sua assenza al SAF; le anomalie relative alle altre sale devono essere segnalate al SAF.

Qualsiasi malfunzione relativa agli impianti e ai componenti infrastrutturali delle sale dovrà essere segnalata al PTE.

## 8.3.2 SERVIZI AI PASSEGGERI A MOBILITÀ RIDOTTA (PRM)

**Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez. 26 “MODALITA’ DI IMBARCO/SBARCO DALL’AEROMOBILE CON L’UTILIZZO DEI MEZZI ELEVATORE”**

### 8.3.2.1 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ASSISTENZA PRM

Sulla base della vigente normativa comunitaria e nazionale<sup>31</sup> per “Passeggero a Ridotta Mobilità (PRM)” deve intendersi ogni persona la cui mobilità nell’uso dei trasporti è ridotta a causa di una qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea) o mentale, o a causa dell’età, o ad una malattia o a qualsiasi altra causa di inabilità che richieda un’attenzione speciale e l’adattamento ai suoi bisogni dei servizi resi disponibili a tutti i passeggeri.

Spetta al Gestore Aeroportuale, in base al Regolamento (CE) n.1107/2006, garantire la prestazione dell’assistenza, senza oneri aggiuntivi, alle persone con disabilità e alle persone con mobilità ridotta.

La società di gestione è responsabile dell’adeguatezza dell’infrastruttura aeroportuale, della disponibilità di sedie a rotelle per i Passeggeri a Ridotta Mobilità, della segnaletica a supporto della circolazione di passeggeri disabili e del servizio di assistenza dai punti di arrivo in aeroporto designati fino al posto a sedere a bordo degli aeromobili e viceversa.

Il Gestore aeroportuale assicura il servizio di assistenza PRM utilizzando proprio personale oppure avvalendosi di fornitori esterni.

Il Gestore Aeroportuale, in adempimento alle disposizioni contenute nella circolare ENAC GEN02, ha adottato la classificazione standardizzata fornita dall’ ECAC<sup>32</sup> con la quale si identificano le seguenti categorie PRM:

<sup>31</sup> Reg. CE 1107/2006, Circolare ENAC GEN 02.

<sup>32</sup> ECAC.CEAC DOC. No 30 (PART I) 11<sup>th</sup> Edition/Amendment 2 – August 2013

<b>WCHR</b>	<i>Wheelchair-ramp</i> : passeggeri che possono salire e scendere le scalette degli aeromobili e camminare in cabina, ma che richiedono l'aiuto di una sedia a rotelle o altri ausili alla deambulazione per trasferirsi dal Terminal all'aereo, all'interno del terminal e da questo ai punti di arrivo e partenza al suo esterno.
<b>WCHS</b>	<i>Wheelchair-steps</i> : passeggeri che non possono autonomamente salire/scendere le scale dell'aeromobile ma sono in grado di raggiungere, anche se con difficoltà, il proprio posto a bordo e che richiedono l'aiuto di una sedia a rotelle o altri ausili alla deambulazione per trasferirsi dal Terminal all'aereo, all'interno del Terminal e da questo ai punti di arrivo e partenza al suo esterno
<b>WCHC</b>	<i>Wheelchair-cabin</i> : passeggeri completamente immobili, che necessitano di sedia a rotelle e assistenza dall'arrivo in aeroporto fino alla sistemazione a bordo dell'aeromobile e viceversa.
<b>BLND</b>	Passeggeri non vedenti
<b>DEAF</b>	Passeggeri con disabilità al senso dell'udito e/o della parola che si possono muovere soltanto con l'aiuto di un accompagnatore
<b>BLIND/DEAF</b>	Passeggeri non vedenti e con disabilità nel senso dell'udito e/o della parola
<b>DPNA</b>	Passeggeri con disabilità intellettive o di sviluppo, che necessitano di assistenza

In base alla normativa ECAC la corretta definizione e/o il corretto inquadramento dei PRM in una delle sopra elencate categorie sono di esclusiva competenza del Vettore. Il Gestore organizza il servizio di assistenza ai PRM sulla base delle categorie PRM così come notificate o comunicate dai Vettori e non può, pertanto, essere ritenuto responsabile di eventuali disservizi riconducibili al mancato o erroneo inquadramento dei PRM nell'ambito delle categorie sopra indicate.

Il Gestore, in accordo all'informativa ricevuta dai Vettori e dagli Agenti e/o Operatori turistici, così come prevista dal Regolamento CE 1107/2006, si predispose per garantire l'assistenza ai PRM nei modi e tempi previsti, compiendo ogni ragionevole sforzo per garantire i previsti requisiti di qualità anche per PRM che non dovessero essere stati notificati nei tempi e con le modalità previste.

In maniera analoga la società di gestione assegna il personale, i veicoli e i mezzi necessari in funzione del numero e delle categorie di PRM previste e/o notificate, nonché delle informazioni ricevute dai Vettori/Prestatori e comunicate con le modalità indicate nei successivi paragrafi.

A fronte di voli ad elevato numero di PRM il Gestore aeroportuale, pur adoperandosi per compiere ogni ragionevole sforzo nel predisporre e fornire un'efficiente assistenza PRM, assicura il proprio servizio in tempi compatibili con le risorse effettivamente a disposizione.

Le modalità di sbarco/imbarco dall'aeromobile con i mezzi elevatori sono contenute nel Manuale Operativo/Allegati Tecnici - Sez.26.

## 8.3.2.2 INFORMATIVA PRM

Il Gestore aeroportuale organizza e predispone il servizio di assistenza PRM principalmente sulla base dell'informativa ad esso pervenuta. L'assistenza ai PRM notificati nel rispetto delle modalità contenute nel presente paragrafo è considerata prioritaria rispetto agli altri. In caso di mancata, erronea o tardiva comunicazione dell'informativa il Gestore, pur compiendo tutti gli sforzi ragionevoli per offrire l'assistenza ai PRM di propria competenza, non è responsabile degli eventuali disservizi o dei ritardi eventualmente causati ai passeggeri o ai voli.

Di seguito si riportano le modalità di comunicazione dell'informativa, sia per i voli in partenza sia per quelli in arrivo, ai fini dell'adeguata predisposizione ed organizzazione del servizio di assistenza PRM da parte del Gestore. Le modalità di comunicazione dell'informativa operativa (es: invio telex EBT, PSM ecc.) necessaria all'effettiva assegnazione delle risorse, dei veicoli e dei mezzi sono contenute nei §8.3.2.3 e §8.3.2.4.

### VOLI IN PARTENZA

I Vettori, i loro agenti o gli operatori turistici dovranno comunicare alla società di gestione, almeno 36 ore prima dall'orario di partenza pubblicata del volo, l'informativa, anche se negativa, relativa ai PRM prenotati mediante invio dei messaggi PAL (*Passengers Assistance List*) e CAL (*Change Assistance List*) all'indirizzo SITA BLQKPXH.

### VOLI IN ARRIVO

La notifica dei PRM prenotati dovrà essere comunicata tramite messaggistica PAL e CAL. Non appena possibile, e comunque prima del decollo del volo dallo scalo di partenza, i Vettori aerei e/o i Prestatori in loro assistenza dovranno inviare i messaggi PSM, nel formato IATA previsto, all'indirizzo SITA BLQKPXH, nonché agli altri eventuali indirizzi SITA forniti dai Prestatori.

## 8.3.2.3 ASSISTENZA ALLA PARTENZA

I punti di accoglienza dedicati sono stati identificati con:

- IL PARCHEGGIO P2
- GLI "HELP-PHONE"
- L'UFFICIO INFORMAZIONI
- I BANCHI ACCETTAZIONE DEDICATI ALL'ACCETTAZIONE DEL VOLO UTILIZZATO.

AdB, sia su informazione proveniente dal Prestatore/Autoproduttore tramite comunicazione via telefono/radio sia su richiesta diretta dell'utente tramite servizio "Help-Phone", presentazione all'info desk o tramite richiesta presentata agli addetti ai parcheggi aeroportuali, interviene col proprio personale per fornire il servizio previsto (assistenza durante le operazioni di acquisto biglietto, accettazione, accompagnamento ai servizi aeroportuali, accompagnamento attraverso i

varchi di sicurezza e controllo documenti, imbarco sul volo tramite eventuale utilizzo di mezzi elevatori).

Qualora i PRM non siano già accompagnati da addetti/fornitori del Gestore, il personale dei Vettori/Prestatori addetto alle operazioni di accettazione dovrà comunicare, non appena definita la tipologia di assistenza (es: WCHC, Blind etc.), al Referente PRM/Supervisore Terminal (al telefono 9136 o alla radio 302) l'avvenuta presentazione dei PRM ai banchi check-in.

Inoltre, il personale addetto all'accettazione e/o più in generale i Vettori/Prestatori dovranno tempestivamente comunicare al Referente PRM/Supervisore Terminal sia le informazioni necessarie a garantire un'adeguata assistenza ai PRM (es: presenza accompagnatore, sedia rotelle propria\tipologia della stessa etc.) sia tutti i successivi aggiornamenti delle medesime qualora sia richiesto un diverso livello di assistenza e/o un ulteriore adeguamento della stessa (es: passeggero prenotato come WCHS che diventa WCHC, passeggero che in precedenza ha chiesto assistenza per la movimentazione e che in seguito decide di raggiungere autonomamente la sala imbarchi etc.).

In caso di PRM non in precedenza notificati dal Vettore con le modalità indicate al §8.3.2.2, i Prestatori dovranno informare il Referente PRM/Supervisore Terminal (al telefono 9136 o alla radio 302) non appena nota la loro presenza.

Ai fini dell'organizzazione, nonché dell'effettivo invio del personale, dei veicoli e dei mezzi necessari all'assistenza e all'imbarco dei PRM è definito il c.d. EBT (*Estimated Boarding Time*) quale orario di stimato sottobordo dei PRM ovvero l'orario in cui i PRM dovranno essere presenti sottobordo l'aeromobile per il loro imminente imbarco.

Il Vettore/Prestatore dovrà comunicare al Gestore l'orario di previsto imbarco c.d. EBT (*Estimated Boarding Time*), affinché siano effettivamente predisposti ed inviati il personale, i veicoli e i mezzi elevatori necessari alle operazioni di imbarco.

La comunicazione dell'EBT, **nonché di tutte le sue successive variazioni**, dovrà essere fatta dal Vettore/Prestatore:

- Per tutti i voli in partenza che prevedono l'imbarco di PRM;
- Solo ed esclusivamente a mezzo telex agli indirizzi SITA BLQKPXH e BLQKEXH e rispettando tassativamente il seguente formato standard:

ESEMPIO 1 PER IL VOLO XY1234

EBT

XY1234/13 BT1545

OPPURE

ESEMPIO 2 PER IL VOLO XYZ1234

EBT

XYZ1234/13 BT1615

- sempre indicando l'orario di previsto imbarco in Local Time (nei due esempi che precedono rispettivamente BT alle ore 15:45 locali o alle ore 16:15 locali);
  - sempre indicando la data con due cifre (es: 04, 12 etc.);

- almeno 40' prima dell'STD/ETD del volo per i voli con transito schedato superiore a 30', mentre per i voli con transito schedato uguale o minore a 30' l'orario di previsto sottobordo dovrà essere comunicato al più tardi 35' prima del STD/ETD.

In caso di successivi aggiornamenti o di variazioni dell'EBT, il telex riportante il nuovo EBT dovrà essere inviato non appena nota l'impossibilità di procedere all'imbarco del PRM per l'orario in precedenza comunicato. In ogni caso il telex di aggiornamento/variazione EBT dovrà, comunque, essere inviato almeno 15 minuti prima dell'orario indicato quale nuovo EBT per consentire la tempestiva riorganizzazione delle risorse necessarie da parte del Gestore.

A fronte di malfunzioni relative all'invio/ricezione dei telex, l'EBT potrà essere comunicato verbalmente dai rispettivi Vettori/Prestatori al Referente PRM/Supervisore Terminal (al telefono 9136 o alla radio 302).

L'EBT presuppone la capacità da parte del Vettore/Prestatore di procedere effettivamente all'imbarco dei PRM a bordo dell'aeromobile per l'orario comunicato con le modalità sopra descritte. A fronte dell'accertata impossibilità, anche sopravvenuta, di imbarcare i PRM a bordo dell'aeromobile, il Gestore potrà assegnare il personale, i veicoli e i mezzi necessari ad un altro volo senza che ciò comporti ritardo o l'addebito a proprio carico di eventuali ritardi.

La società di gestione nell'assegnare effettivamente le risorse, i mezzi e i veicoli considera prioritaria l'assistenza di quei PRM per cui sia stato correttamente e tempestivamente comunicato l'EBT. Qualora non siano state fatte le comunicazioni/notifiche previste in questo paragrafo o non siano state rispettate le rispettive modalità/tempistiche di comunicazione, la società di gestione provvede ad assegnare le risorse e/o i mezzi necessari a garantire l'assistenza compatibilmente con l'operativo PRM in corso e non sarà ritenuta responsabile degli eventuali disservizi/ritardi causati ai voli.

Il Vettore/Prestatore effettua, in accordo con l'orario di previsto sottobordo (EBT) comunicato con le modalità che precedono, la verifica documentale propedeutica alle operazioni di imbarco dei PRM. L'attività di verifica documentale è prioritaria rispetto ad ogni operazione di imbarco.

E' considerata procedura standard il c.d. pre-imbarco del PRM a bordo del volo rispetto agli altri passeggeri.

In caso di ausili alla deambulazione al seguito del passeggero trasportati sui mezzi di assistenza, il Gestore li farà pervenire al personale dei Prestatori sottobordo affinché questi procedano al loro imbarco sull'aeromobile. Qualora necessario, anche in funzione della tipologia o delle caratteristiche degli ausili alla mobilità, la società di gestione si coordinerà con i Prestatori per il loro prelievo in un luogo definito ed il successivo trasporto sottobordo di tali equipaggiamenti.

## 8.3.2.4 ASSISTENZA ALL'ARRIVO

L'informativa circa l'effettiva presenza del PRM a bordo del volo in arrivo dovrà essere sempre trasmessa al Gestore tramite invio del messaggio PSM all'indirizzo SITA BLQKPXH, nel rispetto del formato standard IATA prestabilito.

La società di gestione assegna le risorse necessarie, in termini di numero persone e di mezzi, a seguito dell'avvenuta conferma circa l'effettiva presenza del PRM a bordo comunicata a mezzo PSM, nel rispetto delle tempistiche previste dalla normativa Europea e dalla Carta dei Servizi di ENAC.

In caso di PRM non in precedenza notificati dal Vettore con le modalità indicate al §8.3.2.2, o qualora la messaggistica PSM già inoltrata non sia stata correttamente inviata, i Vettori/Prestatori dovranno informare il Gestore non appena nota la loro presenza, mediante re-inoltro del PSM corretto agli indirizzi SITA BLQKEXH e BLQKPXH.

La società di gestione nell'assegnare effettivamente le risorse, i mezzi e i veicoli considera prioritaria l'assistenza a quei PRM per i quali sia stato correttamente e tempestivamente inviato il PSM. Qualora non siano state fatte le comunicazioni/notifiche previste in questo paragrafo o non siano state rispettate le rispettive modalità/tempistiche di comunicazione, la società di gestione provvede ad assegnare le risorse e/o i mezzi necessari a garantire l'assistenza ai PRM compatibilmente con l'operativo PRM in corso e non sarà ritenuta responsabile degli eventuali disservizi/ritardi causati eventualmente ai voli in partenza.

Se non già notificato a mezzo PSM i Vettori/Prestatori dovranno comunicare telefonicamente al numero 9488, non appena noto, il posto a sedere del PRM a bordo del volo per consentire il corretto posizionamento del mezzo elevatore. Qualora tale informazione non sia disponibile prima dell'arrivo del volo, l'addetto rampa dovrà provvedere a reperirla e successivamente comunicarla al personale addetto alla guida del mezzo elevatore.

I Vettori/Prestatori, comunicheranno, inoltre, via telex in formato libero agli indirizzi SITA BLQKPXH e BLQKEXH l'informativa necessaria al corretto instradamento degli ausili alla deambulazione presenti in stiva e da caricare, eventualmente, nella cabina dell'elevatore prima dello sbarco del PRM. Nel caso in cui non sia possibile fornire tale informativa preventiva con modalità appena descritte, il Vettore/Prestatore provvederanno a reperirla e a fornirla direttamente sottobordo al personale addetto alla guida del mezzo elevatore.

L'assistenza allo sbarco dei PRM sarà prioritaria rispetto a quella del loro imbarco.

A dB (direttamente o tramite suo Fornitore), provvede ad assistere il PRM durante le fasi di sbarco dall'aeromobile, all'accompagnamento attraverso i controlli doganali e per l'immigrazione, all'assistenza nel ritiro dei propri bagagli, all'eventuale accompagnamento agli uffici L&F degli *Handler* in caso di bagaglio smarrito e/o danneggiato, all'accompagnamento fino ai servizi,



all'accompagnamento fino ai punti di partenza dall'aeroporto designati. Tali punti sono stati identificati nel:

- PARCHEGGIO TAXI
- PARCHEGGIO AUTOBUS TURISTICI
- FERMATA AUTOBUS DI LINEA
- PARCHEGGIO P2 PER AUTOVETTURE

### *8.3.2.5 ASSISTENZA AI PRM IN TRANSITO*

A dB, direttamente o tramite proprio Fornitore, provvede all'assistenza dei PRM in transito sullo scalo, assistendoli nello sbarco all'arrivo, trasferimento nel terminal e partenza sul volo successivo. A dB, tramite i Referenti PRM/Supervisor Terminal, mantiene registrazione e tempistica di tutte le assistenze espletate, al fine anche di ottemperare ai parametri qualitativi stabiliti dalla Circolare ENAC GEN02.

Il c.d. *Transito board to board* dei PRM, e degli ausili alla deambulazione eventualmente al loro seguito, è consentito solo su aeromobili che siano entrambi già al suolo e previo espressa richiesta in tal senso da parte dei Vettori/Prestatori. L'informativa alla Polizia e/o altri Enti (es: Polizia Penitenziaria) propedeutica al *Transito board to board* è a cura del singolo Vettore/Prestatore di riferimento. Qualora entrambi gli aeromobili non siano già al suolo il PRM dovrà essere sbarcato ed in seguito reimbarcato con le modalità indicate ai paragrafi 8.3.2.3 e 8.3.2.4.

I Vettori/Prestatori dovranno inviare l'informativa necessaria ai fini dell'effettiva assegnazione delle risorse, dei veicoli e dei mezzi sulla base di quanto indicato nei precedenti §8.3.2.3 e §8.3.2.4 ovvero in relazione ai singoli voli in arrivo o in partenza.

### *8.3.2.6 GESTIONE DEGLI AUSILI/DISPOSITIVI DI MOBILITA'*

In accordo a quanto previsto dall'allegato II al Regolamento (CE) n. 1107/2006, i Vettori/Prestatori sono responsabili dell'imbarco e del trasporto in sicurezza a bordo degli aeromobili degli ausili alla mobilità (es: sedie a rotelle etc.) dal momento in cui vengono presi in consegna per il loro caricamento in stiva fino alla loro riconsegna al passeggero. Nella specie, e a tal fine, i Vettori/Prestatori provvedono a:

- Comunicare al Gestore via telex in formato libero agli indirizzi SITA BLQKPXH e BLQKEXH l'informativa relativa alla presenza di ausili/dispositivi e la loro rispettiva collocazione a bordo;
- Porre in essere tutte le attività necessarie e/o strumentali al caricamento/scaricamento in maniera sicura degli ausili alla mobilità a/da bordo dell'aeromobile (es: scollegamento batterie etc.);

La consegna e/o la riconsegna degli ausili alla mobilità può essere effettuata, previo informazione al personale del Gestore incaricato dell'assistenza, direttamente sottobordo e/o in altro luogo (es: al molo di imbarco, sala arrivi etc.) in accordo alle specifiche esigenze dei PRM ovvero con modalità tali da favorirne l'uso il più a lungo possibile.

### *8.3.2.7 ASSISTENZA AI PASSEGGERI BARELLATI (c.d. STCR)*

Ai fini dell'assistenza ai Passeggeri Barellati (c.d. STCR), ovvero di quelle persone per il cui trasporto sia necessario l'uso della barella e quindi in condizioni di completa immobilità, il Gestore aeroportuale mette a disposizione dei singoli Vettori/Prestatori i mezzi elevatori.

Il Vettore, anche avvalendosi del personale dei Prestatori in rispettiva assistenza, deve:

- assicurare il servizio di scorta in airside delle ambulanze esterne;
- effettuare le attività necessarie per l'imbarco, lo sbarco e il posizionamento a bordo dell'aeromobile dello STCR, nonché provvedere al coordinamento delle stesse;
- inviare ai diversi soggetti coinvolti (es: al Gestore per l'invio dei mezzi elevatore, avvisare il personale addetto alla security ai varchi, etc.) l'informativa necessaria e/o propedeutica alle attività di sbarco, di imbarco e transito degli STCR, nonché i successivi aggiornamenti della stessa.

La movimentazione del passeggero barellato anche ai fini del suo imbarco, sbarco, trasporto e sistemazione a bordo dell'aeromobile è di esclusiva competenza del personale ambulanziere/infermieristico al seguito dello stesso.

Non appena noto il giorno e il volo di arrivo/partenza del passeggero barellato, il Vettore/Prestatore ne deve dare notifica via telex all'ufficio di coordinamento mezzi elevatori indirizzo Sita BLQKEXH) e, per conoscenza, al Referente PRM (indirizzo Sita BLQKPxH).

#### **VOLI IN PARTENZA:**

Dopo aver espletato le operazioni di accettazione, gli operatori dell'ambulanza e l'eventuale accompagnatore devono essere informati al check-in dal Vettore/Prestatore, secondo le tempistiche a lui note, di presentarsi in tempo utile per effettuare le operazioni di controllo ed imbarco presso il Varco Est. La stessa informativa deve essere fornita anche al personale Security in servizio presso il Varco Est.

In caso di barellato in partenza verso paesi non-Schengen, il personale addetto alla sicurezza presente al Varco ne deve dare informazione anche agli organi di competenza. Il personale del Prestatore che assiste il volo su cui il barellato deve essere imbarcato deve informare via telex l'ufficio di coordinamento dei mezzi elevatori (indirizzo Sita BLQKEXH) e il Referente PRM (indirizzo Sita BLQKPxH):

- dell'avvenuta accettazione del barellato
- dell'orario di previsto imbarco a bordo del volo

Dopo aver espletato le procedure di ingresso al varco, il Vettore/Prestatore deve scortare l'ambulanza esterna, secondo le norme già in vigore, fino all'*ambulift* per il trasbordo del paziente a bordo del medesimo e per consentire le successive operazioni di imbarco.

Dopo aver terminato l'imbarco con il mezzo *ambulift*, il personale dell'ambulanza esterna dovrà essere nuovamente scortato, dal personale del Vettore/Prestatore che lo ha in precedenza preso in carico, fino all'uscita dal medesimo varco di servizio.

### VOLI IN ARRIVO:

Il Vettore/Prestatore deve informare l'ufficio di coordinamento elevatori via telex (indirizzo Sita BLQKEXH) e il Referente PRM (indirizzo Sita BLQKPXH) dell'orario di arrivo del volo di provenienza del barellato, richiedendo la presenza dell'*ambulift* sotto bordo.

L'ambulanza esterna deve essere informata dal Vettore/Prestatore di presentarsi presso il Varco Est secondo l'orario di arrivo del volo ed in tempo utile per espletare le operazioni di Security. Una volta espletate tali operazioni, il personale del Vettore/Prestatore dovrà scortare il personale dell'ambulanza esterna fino all'*ambulift* per procedere alle successive operazioni di sbarco. terminate queste ultime, e trasbordato il barellato e/o l'eventuale accompagnatore sull'ambulanza esterna, questa dovrà essere riaccompagnata dal medesimo personale del Vettore/Prestatore fino all'uscita dallo stesso varco di servizio. In caso di provenienza da paese non-Schengen, il personale addetto alla sicurezza presente al varco ne deve dare informazione agli organi di competenza.

## **8.4 PASSEGGERI MINORI NON ACCOMPAGNATI**

I passeggeri in arrivo, in partenza e in transito di età compresa tra i 5 e 12 anni (salvo diversa procedura del Vettore) ricevono assistenza sotto la responsabilità e con oneri a carico del Vettore con cui stipulano il contratto relativo al viaggio.

AdB rende disponibile la Sala Amica per l'eventuale attesa del minore non accompagnato; la responsabilità di custodia del minore in Sala Amica è a carico del Vettore/Prestatore/Autoproduttore, che dovrà fornire anche il personale necessario alla sorveglianza durante tutta la permanenza in sala.

## 8.5 GESTIONE IMBARCHI E SBARCHI PASSEGGERI

### 8.5.2 ASSEGNAZIONE ED UTILIZZO DEL GATE D'IMBARCO

Per questo argomento si rimanda anche al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez. 6 "ISTRUZIONI D'USO BANCHI CK-IN – GATES E MOLI - NASTRI DI RICONSEGNA BAGAGLI" E SEZ. 3 "AREA TERMINAL MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE "

- a. L'utilizzo dei gate di imbarco passeggeri dovrà avvenire in conformità con tutte le procedure, normative e disposizioni vigenti. I gate d'imbarco sono costituiti da porte, automatiche apribili mediante badge abilitato.
- b. La programmazione giornaliera dell'assegnazione dei gate e dei moli d'imbarco viene trasmessa da COS ai Prestatori con un anticipo di 24 ore, tramite apposito report elaborato dal Sistema GS e viene resa disponibile al pubblico tramite sistema FIDS. Eventuali modifiche di assegnazione vengono comunicate tramite avviso generato nel report e contestuale aggiornamento nel sistema Fids; per le modifiche che intervengono nei 10 minuti precedenti l'inizio dell'utilizzo dell'infrastruttura operativa, COS invia anche una comunicazione via telex SITA al Prestatore interessato. Per le modifiche nell'assegnazione dei gate che coinvolgono un volo le cui operazioni di accettazione sono già avviate, l'ufficio Informazioni produce uno specifico annuncio.
- c. Ciascun gate d'imbarco è **disponibile 40 minuti prima dell'STD o dell'ultimo ETD** che deve essere comunicato dal Prestatore /Autoprodotto/Vettore a COS tramite messaggio MVT (ED) agli indirizzi BLQAAXH / BLQSTXH / BLQOWXH.
- d. La disponibilità del gate d'imbarco **cessa 5 minuti dopo l'STD o l'ultimo ETD comunicato**. Allo scadere di tale termine il gate verrà considerato libero ed assegnabile.
- e. Per i voli dirottati da altri scali l'assegnazione dei gate avviene a cura del COS e viene divulgata tramite Sistema GS.
- f. Il Prestatore/Autoprodotto dovrà comunicare tempestivamente al COS, tramite invio di telex all'indirizzo BLQOWXH, eventuali anomalie (riscontrate durante l'imbarco o nella fase immediatamente precedente) tali da ritardarne l'inizio o la conclusione oltre i tempi consueti; nel caso in cui tali anomalie implicino un ritardo rispetto all'STD/ETD del volo, il Prestatore / Autoprodotto dovrà comunicare il nuovo orario ETD tramite invio di messaggio standard IATA, secondo quanto precisato al §10.1.5.
- g. I gate d'imbarco dovranno essere lasciati sgombri da materiali di qualsiasi genere al termine dell'impiego.
- h. L'apertura e la chiusura delle porte automatiche dei gate d'imbarco, nonché delle porte REI poste all'ingresso dei moli, dovranno essere effettuate dal Prestatore /Autoprodotto interessato mediante utilizzo dei sistemi esistenti (tesserino magnetico personale o altro), sulla base di quanto riportato all'interno del Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez.06.
- i. Per l'attivazione/disattivazione del gate al fine dell'espletamento delle operazioni di imbarco passeggeri, il Prestatore /Autoprodotto deve effettuare i previsti input per l'inizio e il termine dell'imbarco sulla base di quanto riportato nella Sez. 06 del Manuale Operativo/Allegati Tecnici.

- j. Per ragioni di sicurezza i gate non dovranno essere in alcun caso lasciati aperti al termine delle operazioni di imbarco e sbarco, o lasciati aperti o incustoditi durante le suddette operazioni. Allo stesso modo tutti i Prestatori/Autoproduttori sono tenuti a verificare personalmente, dopo aver eseguito le operazioni previste per la chiusura, la disattivazione del sistema di rilevazione dei passaggi tramite fotocellula (rilevabile da apposita luce di segnalazione posta in corrispondenza di ciascun gate) e la avvenuta chiusura delle porte dei gate;
- Il personale dei Prestatori/Autoproduttori/Vettori, in occasione delle operazioni di imbarco (a piedi o anche utilizzando i bus), non dovrà lasciare incustoditi i passeggeri all'esterno dei moli di imbarco e/o nelle aree in airside adiacenti gli stessi (vedi MO/AT sez. 16 "Procedura di imbarco e sbarco a piedi").

### 8.5.3 PASSEGGERI IN TRANSITO

I passeggeri in transito all'aeroporto di Bologna, dopo essere stati sbarcati dagli aeromobili in arrivo, possono accedere direttamente alle sale imbarchi utilizzando l'apposito percorso (Scala Transiti) che collega la sala arrivi Schengen alla sala imbarchi Schengen. L'accesso e, quindi, l'utilizzo di tale percorso (Scala Transiti) è consentito solo ai passeggeri che siano:

- stati sbarcati da voli in arrivo da paesi Schengen;
- già in possesso della carta d'imbarco per il volo successivo.

Ad eccezione di quanto indicato nel successivo paragrafo §8.5.4, i passeggeri in transito all'aeroporto di Bologna che non possono accedere e, quindi, utilizzare l'apposito percorso (Scala Transiti) dovranno uscire dalle aree arrivi e procedere al piano partenze per sottoporsi alle previste procedure di controllo e imbarco.

Eventuali deroghe a quanto sopra indicato sono possibili previo accordo con le Autorità di Frontiera/Stato.

### 8.5.4 PASSEGGERI IN TRANSITO DIRETTO

- a. In considerazione di quanto disposto nel precedente paragrafo 8.5.2, è responsabilità del Vettore concordare con le Autorità di Frontiera dell'Aeroporto/Stato di destinazione le modalità del transito da effettuarsi nello scalo di Bologna.

In caso di transito, diretto le modalità sono:

- i passeggeri restano a bordo dell'aeromobile e quindi non entrano fisicamente nel territorio italiano;
- i passeggeri vengono trasferiti nella sala imbarchi Non -Schengen (ad eccezione dei soli passeggeri viaggianti Schengen – Schengen) per poi essere reimbarcati.

In entrambi i casi lo scalo di Bologna non può pertanto configurarsi quale primo approdo nel territorio della UE.

**Salvo diversa autorizzazione da parte delle Autorità di Frontiera/Stato, non è comunque consentito lo sbarco nelle sale imbarchi (Schengen e Non-Schengen) dei passeggeri di voli provenienti da paesi non appartenenti all'Unione Europea anche se in precedenza tali voli hanno già fatto scalo su un altro aeroporto sito all'interno del territorio U.E.**

Le disposizioni sopra menzionate possono essere variate a seguito di comunicazioni del Ministero degli Interni.

- b. I passeggeri in transito diretto (stesso numero di volo in arrivo ed in partenza) dovranno essere trattati a cura del Prestatore/Autoproduttore, che dovrà provvedere a trasportarli con gli autobus al gate d'imbarco assegnato allo stesso volo in partenza per potere accedere alla sala imbarchi. Nel caso in cui il gate non fosse assegnato il Prestatore/Autoproduttore ne dovrà inoltrare richiesta al COS (tramite telex Sita all'indirizzo BLQOWXH).
- c. Il Prestatore/Autoproduttore predisporrà i mezzi interpista necessari al trasbordo dall'aeromobile alla sala Imbarchi (Schengen o Non-Schengen), o agli Arrivi Non-Schengen, dei passeggeri in transito diretto.
- d. Il Prestatore/Autoproduttore chiederà al personale di bordo lo sbarco selezionato (in linea di massima sbarcano per primi i passeggeri TERMINANTI, per ultimi i passeggeri IN TRANSITO) e provvederà comunque alla «selezione» dei passeggeri sottobordo per un ordinato e corretto accesso agli autobus.
- e. Il Prestatore/Autoproduttore si accerterà inoltre, prima dell'invio degli autobus con i transiti direttamente ad una delle Sale Imbarchi, che il gate individuato per lo sbarco sia presidiato dal personale dell'Area Passeggeri della propria società.

## 8.5.5 TRASPORTO DEI PASSEGGERI SUI BUS INTERPISTA

Il trasporto dei passeggeri imbarcanti e sbarcanti dai singoli voli dovrà avvenire in un unico tragitto senza soste intermedie.

Relativamente alle operazioni di imbarco il Prestatore/Autoproduttore potrà autorizzare l'invio sottobordo dei bus interpista solo previo accertamento della effettiva disponibilità del Crew ad accogliere i passeggeri a bordo. Al fine di assicurare le necessarie condizioni di safety, gli autisti dei bus interpista sono tenuti a verificare:

- che i passeggeri in partenza salgano a bordo del relativo bus senza sostare sulle aree airside
- che tutti i passeggeri in arrivo sbarcati dai bus interpista accedano oltre le porte scorrevoli che delimitano le aree di arrivo Schengen e non-Schengen.

## 8.5.6 SBARCO PASSEGGERI DALL'AEROMOBILE

Lo sbarco dei passeggeri dall'aeromobile può avvenire solo in presenza dei bus da utilizzare per il trasporto dei passeggeri o in presenza di personale del Prestatore in numero idoneo per sorvegliare le operazioni di sbarco a piedi.

Al di fuori delle condizioni sopra indicate, non è consentita la sosta sottobordo dei passeggeri sbarcati dall'aeromobile e tutte le deviazioni dagli standard sopra indicati dovranno essere immediatamente comunicate dal Prestatore al SAF.

## 8.6 GESTIONE RIPROTEZIONE PASSEGGERI VIA SUPERFICIE

### 8.6.1 VOLO DI ALTRO SCALO DIROTTATO IN ARRIVO A BOLOGNA

La procedura si applica in caso di dirottamento sulla scalo di Bologna con conseguente trasferimento dei passeggeri via superficie.

COS provvede all'aggiornamento dell'informativa di scalo (vedi §2.1.5) e alla gestione delle infrastrutture direttamente interessate (nastri riconsegna, ecc.).

#### **Riavviamento via superficie dei passeggeri in arrivo**

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore:

- raccoglie i passeggeri interessati, richiedendo all'ufficio informazioni l'attivazione dell'annuncio previsto, in cui vengono evidenziati il numero di volo originario, la destinazione e l'area di imbarco per il trasferimento via superficie
- accompagna i passeggeri ai bus
- fornisce in copia a BLQOWXH/BLQKIXH/BLQKPxH il telex di partenza degli autobus per lo scalo di destinazione recante i dati:
  - TARGA
  - N. CELLULARE AUTISTA
  - TOTALE PASSEGGERI A BORDO
  - ORARIO DI PARTENZA
  - EVENTUALE PRESENZA DI ASSISTENZE PARTICOLARI.

#### **Assistenza ai passeggeri provenienti via superficie per partenza sul volo dirottato**

Nel caso in cui il volo dirottato a BLQ attenda traffico via superficie, il Prestatore/Autoproduttore/Vettore lo comunica a COS specificando il previsto orario di partenza (ETD).

COS:

- inserisce il volo nel Sistema GS
- assegna il banco check-in per l'invio dei bagagli all'area di smistamento (qualora richiesto come banco extra rispetto a quelli già a disposizione)
- assegna il gate per l'imbarco

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore provvederà a comunicare a COS gli aggiornamenti relativi al previsto arrivo dei passeggeri presso lo scalo di BLQ.



## 8.6.2 VOLO IN PARTENZA DA BOLOGNA DIROTTATO SU ALTRO SCALO

La procedura si applica ai voli previsti in partenza da BLQ che dirottano su altro scalo con conseguente trasferimento via superficie dei passeggeri presso lo scalo ricevente.

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore:

- Informa AdB COS del dirottamento – previsto o in corso – mediante telex a BLQKWXH / BLQOWXH / BLQKIXH /BLQKPXH fornendo le seguenti informazioni:
  - SCALO DI DIROTTAMENTO
  - EVENTUALE RIPROTEZIONE DI PASSEGGERI VIA SUPERFICIE PRESSO LO SCALO RICEVENTE.
- richiede all'ufficio informazioni l'attivazione dell'apposito annuncio in cui vengono menzionati il numero di volo originario, la destinazione originaria, i motivi del dirottamento e l'eventuale nastro per la riconsegna dei bagagli.
- riconsegna ai passeggeri i bagagli presso il nastro assegnato
- richiede all'ufficio informazioni l'annuncio di imbarco sugli autobus in partenza per lo scalo di riprotezione.
- fornisce copia a BLQOWXH / BLQKIXH / BLQKPXH del telex di partenza degli autobus per lo scalo di riprotezione recante i dati:
  - TARGA
  - NUMERO CELLULARE AUTISTA
  - TOTALE PASSEGGERI A BORDO
  - ORARIO DI PARTENZA
  - EVENTUALE PRESENZA DI ASSISTENZE

AdB provvede:

- all'aggiornamento dell'informativa di scalo;
- agli annunci generali all'utenza aeroportuale;
- alla gestione delle infrastrutture direttamente interessate (banchi, etc.), §8.2.1 e 8.5.1.

## 8.7 MARCONI BUSINESS LOUNGE (MBL)

*Marconi Business Lounge* è un spazio organizzato per tutti i soggetti non aeroportuali (passeggeri, visitatori e clienti) in possesso di apposito titolo di ingresso. La MBL è aperta tutti giorni e l'orario di apertura è determinato in funzione degli accordi commerciali con i vettori e dell'operativo voli.

AdB provvede all'emissione di titoli di ingresso e/o accrediti a pagamento.

AdB ha inoltre la facoltà di stipulare accordi con soggetti aeroportuali privati per l'accredito di singoli utilizzatori e/o gruppi di utilizzatori da questi indicati.

AdB noleggia le sale riunioni presenti nella *Marconi Business Lounge* in funzione delle richieste ricevute dai clienti e della disponibilità delle stesse.

Le sale riunioni sono ad uso esclusivo dei clienti a pagamento.

## 8.8 GESTIONE OGGETTI RINVENUTI

Tutti gli oggetti (bagagli e cose mobili) rinvenuti nell'aeroporto di Bologna e a bordo degli aeromobili sono gestiti secondo le modalità sotto riportate:

### 8.8.1 GESTIONE AIR-SIDE: A CURA DEL PRESTATORE / AUTOPRODUTTORE / VETTORE

La gestione degli oggetti rinvenuti riconducibili direttamente o indirettamente ad un Vettore, viene trattata direttamente dal rispettivo Ufficio Lost & Found.

I bagagli privi di etichetta identificatrice del Vettore (*tagless*) rinvenuti all'interno della cinta doganale, in modo particolare a seguito delle operazioni di partenza (smistamento) o di arrivo (scarico dall'aeromobile o sul nastro restituzione), vengono presi in consegna dal L&F del Prestatore che assiste il Vettore Alitalia, al fine dell'eventuale rintracciabilità del bagaglio tramite sistema *World Tracer*.

Qualora il bagaglio rinvenuto risulti contenere merci in stato di grave deperibilità, deperite, nocive o pericolose, dovrà essere distrutto o smaltito sulla base di quanto previsto dal §8.1.8 del presente Regolamento.

I documenti personali e i relativi dati di ritrovamento vengono trasmessi a cura del Prestatore/ Autoproduttore /Vettore al locale ufficio di Polizia aeroportuale.

### 8.8.2 GESTIONE LAND-SIDE: A CURA DEL GESTORE AEROPORTUALE

Per i bagagli privi di etichetta identificatrice del Vettore (*tagless*) e gli involti in generale, rinvenuti in *landside* e comunque non riconducibili direttamente a un Vettore, deve essere seguita la seguente procedura:

- prima di essere rimossi devono essere sottoposti al controllo di sicurezza da parte della PS (chiunque verifichi la presenza di un bagaglio abbandonato in *landside* deve avvisare tempestivamente la P.S., che attiverà le procedure di controllo);
- a seguito di benestare da parte della Polizia, vengono consegnati al varco staff per il controllo radiogeno e collocati nel deposito bagagli da parte della Security AdB.

Qualora il bagaglio o l'oggetto rinvenuto risulti contenere merci o sostanze in stato di grave deperibilità, deperite, nocive o pericolose, dovrà essere distrutto o smaltito sulla base di quanto previsto dal §8.1.8 del presente Regolamento.

Gli oggetti o cose mobili (di valore o meno) non riconducibili direttamente a un Vettore, devono essere consegnati al personale Security AdB in servizio al varco Staff, che provvederà a registrarli e a prenderli in custodia conservandoli nel deposito bagagli fino all'eventuale riconsegna al legittimo proprietario.

I documenti personali vengono consegnati al Capo turno Security AdB, il quale li inoltrerà al locale ufficio di Polizia aeroportuale.

## 8.8.3 TABELLA RIASSUNTIVA GESTIONE OGGETTI RINVENUTI

TIPOLOGIA DI BAGAGLIO/OGGETTO RINVENUTO	AREA DI RITROVAMENTO	DA CONSEGNARE A:
BAGAGLI CON ETICHETTA	AREA AIRSIDE	LOST AND FOUND HANDLER DI RIFERIMENTO
BAGAGLI PRIVI DI ETICHETTA VOLO (TAGLESS)		LOST AND FOUND HANDLER CHE ASSISTE IL VETTORE AZ PER L'INSERIMENTO IN WORLD TRACER "ITALIA"
BAGAGLI	AREA LANDSIDE	A SEGUITO CONTROLLI DI SICUREZZA DI P.S., VARCO STAFF PER CONTROLLO RADIOGENO E SUCCESSIVA COLLOCAZIONE NEL DEPOSITO BAGAGLI
OGGETTI O COSE MOBILI (COMPRESI I VALORI)	TUTTE	<p>RICONDUCIBILI A VETTORE: LOST AND FOUND HANDLER DI RIFERIMENTO</p> <p>NON RICONDUCIBILI A VETTORE PERSONALE SECURITY AdB AL VARCO STAFF PER SUCCESSIVA COLLOCAZIONE NEL DEPOSITO BAGAGLI</p>
DOCUMENTI PERSONALI	TUTTE	LOCALE P.S.

## 8.9 DEPOSITO BAGAGLI

Il Deposito Bagagli, attualmente disponibile in via sperimentale e gestito dalla Security AdB, è situato presso il varco staff e viene anche utilizzato come deposito oggetti rinvenuti. Al suo interno è resa disponibile una cassaforte per la custodia e conservazione degli oggetti di valore.

Gli oggetti/bagagli non esitati entro il termine di 30 giorni, verranno trattati sulla base della normativa vigente in materia e potranno essere successivamente reclamati presso l'Ufficio Oggetti Rinvenuti del Comune di Bologna entro i tempi previsti.

Il Deposito bagagli è aperto tutti i giorni h 24.

Il passeggero che desidera avere informazioni su un oggetto rinvenuto può telefonare al N° 051-6479362.

## 9 ASSISTENZA MERCI E POSTA

### 9.8 DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI E IMPIANTI DEL TERMINAL CARGO

RISORSA	NUMERO
SISTEMA MECCANIZZATO DI CARICO E SCARICO AUTOMEZZI	<b>4 POSTAZIONI PER MERCI SFUSE 2 POSTAZIONI PER PALLETS</b>
STOCCAGGIO ULD	<b>18 POSTAZIONI PER PALLETS</b>
STAZIONI (BUCHE) DI PALLETTIZZAZIONE/SPALLETTIZZAZIONE CON BILANCE	<b>3</b>
LOCALI ATTREZZATI PER ANIMALI VIVI	<b>4</b>
CELLA MORTUARIA	<b>1</b>
LOCALI DGR	<b>2</b>
CELLE FRIGO	<b>2</b>
MTC – MAGAZZINO TEMPORANEA CUSTODIA (INCLUSA CELLA FRIGO)	<b>1</b>
PIF – POSTO DI ISPEZIONE FRONTALIERA (UFFICIO VETERINARIO DEL MINISTERO DELLA SALUTE)	<b>1</b>

**VEDI ANCHE MANUALE OPERATIVO/ALLEGATI TECNICI SEZ 27 “TERMINAL CARGO – MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE “**

Le dotazioni infrastrutturali e gli impianti del Terminal Cargo necessari per le attività di handling e non concesse in uso esclusivo tramite apposito contratto, devono essere utilizzate dai Prestatori/Autoproduttori sulla base della sequenza di arrivo della merce.

Il Gestore sovrintenderà all’allocazione trasparente e non discriminatoria delle infrastrutture e degli impianti non condivisi.

Il trasporto di sangue, organi, salme, animali vivi e merce deperibile dovrà essere considerato prioritario rispetto alle altre tipologie merceologiche.

All’interno del Terminal Cargo, allo scopo di superare ogni eventuale criticità derivante dalla commistione di personale e mezzi di diversi Prestatori, AdB assicura ogni attività inerente l’introduzione, la movimentazione, la corretta effettuazione dei controlli di security, nonché la successiva collocazione nei mezzi del Prestatore che, mediante proprio personale, provvede al trasporto della merce sottobordo o verso le aree subconcesse in uso esclusivo, dove effettua altresì le eventuali attività di allestimento.

Con riferimento specifico alla gestione dell'MTC (deposito pubblico doganale, ai sensi di quanto previsto dall'art. 99 del Codice Doganale), dei locali per i *dangerous goods*, della camera mortuaria e delle celle frigo, il Gestore garantisce per il tramite della sua controllata al 100% Fast

Freight Marconi S.p.A. – la quale è onerata in tal guisa di specifico onere di servizi pubblico – che gli stessi vengano messi a disposizione di tutti gli utenti a condizioni trasparenti e non discriminatorie ed assicura che presso dette infrastrutture, su istanza di qualsiasi soggetto interessato, siano introdotte e depositate le merci in arrivo presso lo scalo di Bologna da Paesi extra UE.

Al termine delle operazioni import e export i Prestatori che operano all'interno del Terminal Cargo sono tenuti a depositare i carrelli vuoti o i *dollies* con i contenitori vuoti nella zona piazzale merci Airside, come specificato nel documento "Terminal Cargo - Misure di protezione e prevenzione" (M.O./ A.T. sez.27).

## 9.9 TRATTAMENTO MERCI E POSTA

Il servizio assistenza merci e posta, inteso quale servizio di handling in base al D. Lgs. 18/1999 all.to A, può essere svolto dal Prestatore/Autoproduttore certificato per il servizio.

Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà operare nel pieno rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri, emanati da qualsiasi soggetto che ne abbia titolo, relativamente alle attività qui trattate.

I carrelli di proprietà del Prestatore/Autoproduttore di tipo portabagagli, porta-pallet e porta-container, dovranno essere in numero sufficiente per garantire, anche nei momenti di picco operativo, la regolare effettuazione del servizio di movimentazione merci e posta da e per l'aeromobile; i suddetti carrelli dovranno essere costantemente tenuti in efficienza e dovranno avere caratteristiche tali da consentire il trasporto delle varie tipologie di merci e posta in sicurezza, evitando cadute e perdite dei colli, e senza che i colli stessi vengano in alcun modo danneggiati, in particolare dagli agenti atmosferici.

E' compito di ogni operatore verificare la funzionalità dei mezzi e delle attrezzature prima dell'utilizzo, in particolare con riferimento a:

- Freni di servizio e stazionamento
- Struttura metallica
- Gancio di traino
- Ruote

Qualunque avaria deve essere prontamente segnalata al proprio responsabile.

Il trasporto della merce da e verso l'aeromobile dal magazzino cargo viene effettuato dal Prestatore/Autoproduttore preposto al carico/scarico della merce sull'aeromobile.

Durante il tragitto da e verso l'aeromobile il suddetto Prestatore/Autoproduttore, oltre a rispettare tutte le normative e disposizioni vigenti in materia di viabilità aeroportuale, dovrà avere cura che il carico si mantenga nelle condizioni in cui è stato prelevato, e in particolare protetto nei confronti degli agenti atmosferici.

Il Prestatore che effettua assistenza all'aeromobile dovrà garantire la consegna della totalità della merce in arrivo per ciascun volo, il più rapidamente possibile.

In caso di ritardo del volo e/o delle operazioni di carico sull'aeromobile, i Prestatori che effettuano assistenza all'aeromobile e i Prestatori che effettuano le operazioni presso il Terminal Cargo dovranno porre in essere, in accordo tra loro, tutte le azioni necessarie ad evitare il deterioramento delle merci, non escludendo il temporaneo rientro delle stesse presso l'area merci.

Il Prestatore/Autoproduttore che effettua le operazioni presso il Terminal Cargo sarà totalmente responsabile della merce in arrivo, nei confronti del Vettore e di qualsiasi altro soggetto interessato, dal momento della consegna presso il magazzino da parte del Prestatore che effettua assistenza all'aeromobile, fino all'avvenuta presa in consegna della merce stessa da parte del cliente.

## 9.9.1 Merci speciali

Per quanto riguarda il trasporto di merci speciali (a titolo indicativo sostanze pericolose, animali vivi, generi deperibili, armi, munizioni, valori) il Prestatore si dovrà attenere a tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri emanati da tutti i soggetti che ne abbiano titolo. In particolare, il trasporto da e verso l'aeromobile dovrà essere effettuato da personale adeguatamente addestrato e in modo da non recare danno a persone, alle stesse merci trasportate, all'ambiente e alle infrastrutture circostanti. AdB si riserva la facoltà di richiedere al Prestatore documentazione comprovante la preparazione specifica sull'argomento del personale impiegato.

Per quanto riguarda il trasporto di materiale radioattivo (classe 7 delle merci pericolose), l'aeroporto di Bologna è abilitato alla trattazione di spedizioni aventi un T.I. (*Transport Index*) inferiore o uguale a 50, considerando che i T.I. di più merci di classe 7 si sommano se tenute a contatto.

Il periodo massimo di giacenza consentito presso i magazzini aeroportuali per questa tipologia di merce è di 8 giorni.

E' responsabilità del Prestatore tenere un apposito registro elettronico per la registrazione delle spedizioni radioattive movimentate sia in arrivo che in partenza; tale registro deve riportare la data di arrivo e di uscita delle spedizioni, i loro singoli T.I. e il nome dell'operatore che ha provveduto alla movimentazione.

## 10 INFORMATIVA

### 10.1 INFORMAZIONI OPERATIVE SUI VOLI

#### 10.1.1 GENERALITÀ

Le informazioni operative sui voli devono essere comunicate da Prestatori/Autoproduttori/Vettori al Gestore secondo quanto stabilito nel presente paragrafo, e, comunque (se non diversamente specificato), nel rispetto degli standard IATA e di tutte le normative e disposizioni vigenti.

In presenza di situazioni tecniche e/o operative particolari (ad esempio malfunzione dei sistemi informatici) AdB potrà autorizzare, su richiesta dei Prestatori/Autoproduttori/Vettori interessati, e per periodi di tempo limitati, la comunicazione di informazioni con modalità diverse da quanto stabilito nel presente paragrafo.

Con l'eccezione di quanto previsto al precedente punto, non saranno prese in considerazione, se non in casi eccezionali e a salvaguardia della sicurezza e dell'operatività dell'attività aeroportuale, informazioni pervenute attraverso canali diversi da quelli stabiliti nel presente paragrafo (ad esempio telefonate al posto di telex standard).

Ferme restando le modalità di trasmissione delle informazioni stabilite nel presente paragrafo, i Prestatori/Autoproduttori/Vettori dovranno, su richiesta del Gestore, fornire i dati inerenti il proprio traffico.

Qualsiasi anomalia e/o variazione rilevata da Prestatori/Autoproduttori/Vettori riferita all'operativo quotidiano e relativa a quanto regolamentato nel presente paragrafo (a titolo esemplificativo cambio aeromobile, variazioni di orario, variazioni *routing*, variazioni tipo di volo, ecc.), dovrà essere immediatamente comunicata tramite l'invio di apposito messaggio standard IATA agli indirizzi SITA BLQAAXH/BLQSTXH/BLQOWXH.

Qualsiasi comunicazione o richiesta di informazione operativa riguardante quanto regolamentato nel presente paragrafo sarà indirizzata da AdB al riferimento indicato dal Vettore/Prestatore/Autoproduttore.

Qualora non diversamente previsto dal Regolamento di Scalo, l'informativa operativa di carattere generale di competenza del Gestore Aeroportuale verrà diffusa a cura del COS ai Prestatori/Vettori/Enti, tramite posta elettronica inviata agli indirizzi inseriti nella lista di distribuzione "Informativa COS".

AdB garantirà la riservatezza dei dati comunque trattati nel rispetto delle leggi in vigore.

#### 10.1.2 VOLI IN COOPERAZIONE (CODE-SHARING)

Ciascun Utente aeroportuale dovrà informare preventivamente, tramite fax o telex, l'ufficio Clearance Aeroportuale e Pianificazione utilizzo infrastrutture AdB (indirizzo telex BLQDDXH, e-mail [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it), fax 0516479911) relativamente ai voli gestiti in *code-sharing* con altri Vettori, fornendo una lista contenente l'indicazione dei voli dotati di clearance e dei corrispondenti voli commerciali specificando, ove necessario, le tratte interessate; analoga



informativa dovrà essere fornita tempestivamente in caso di variazioni e/o cessazioni dei suddetti accordi di *code-sharing*. Per quanto riguarda le eventuali richieste relative ai loghi ed alla segnaletica necessaria, AdB si riserva di adeguare l'informazione al pubblico a seguito di specifica richiesta presentata dall'Utente aeroportuale o suo Prestatore con almeno 15 giorni di anticipo all'indirizzo e-mail [clearance@bologna-airport.it](mailto:clearance@bologna-airport.it).

### 10.1.3 INVIO DATI IDENTIFICATIVI AEROMOBILI

Ciascun Vettore dovrà fornire su base stagionale (con almeno 60 giorni di anticipo) a AdB Clearance, una tabella identificativa di ogni aeromobile della flotta, inclusi gli aeromobili noleggiati presso altri Utenti per cause di forza maggiore (es. scioperi, manutenzioni aeromobile, mancanza equipaggi, ecc.) che possono transitare su BLQ. Tale tabella dovrà contenere i seguenti dati:

- REGISTRAZIONE AEROMOBILE
- TIPO AEROMOBILE IN CODICE IATA E/O ICAO
- NUMERO MAX DI POSTI DISPONIBILI PER PASSEGGERI A BORDO
- MTOW (*MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT*)
- CLASSIFICAZIONE (CAPITOLO) RUMOROSITÀ ICAO.

La stagionalità viene definita dall'entrata in vigore dell'ora legale:

- STAGIONE INVERNALE – DALL'ULTIMA DOMENICA DI OTTOBRE ALL'ULTIMO SABATO DI MARZO
- STAGIONE ESTIVA – DALL'ULTIMA DOMENICA DI MARZO ALL'ULTIMO SABATO DI OTTOBRE

Il Prestatore/Autoproduttore provvederà ad aggiornare tempestivamente la tabella fornita a AdB in caso di aggiunta/cancellazione degli aeromobili o di variazione dei dati ad essi relativi.

### 10.1.4 CONSUNTIVAZIONE DATI DI TRAFFICO

#### 10.1.4.1 AVIAZIONE COMMERCIALE

I dati di traffico vengono raccolti attraverso il Sistema GS tramite il modulo Gate Management. Il Sistema GS recepisce i dati dall'LDM del volo (dell'ultimo LDM pervenuto, in caso di *correct version*). I dati che non vengono automaticamente recepiti dal Sistema devono essere inseriti manualmente da parte del Prestatore attraverso apposita maschera dedicata (Modulo Ground Handler). L'inserimento dei dati è anche indispensabile ai fini dell'emissione della Dichiarazione Unica del Vettore (DUV), come indicato al § 10.1.6.1.

Il Gestore verifica giornalmente la completezza dei dati e segnala al Prestatore le eventuali discrepanze, al fine del tempestivo aggiornamento dei dati nel Sistema GS.

Qualora necessario il Gestore, anche mediante appositi audit presso i Prestatori, potrà richiedere di visualizzare e/o di fornire copia dei documenti originali utilizzati per l'inserimento dei dati di traffico (messaggistica, *loadsheets*, manifesto merci e posta, ecc.).

Per problematiche relative all'inserimento dei dati nel Modulo Ground Handler fare riferimento all'indirizzo e-mail [blqops@bologna-airport.it](mailto:blqops@bologna-airport.it).

I Vettori sono responsabili della corretta fornitura dei dati di traffico che confluiscono nel Sistema GS del Gestore attraverso l'invio della prevista messaggistica standard IATA (vedi §10.1.5).

La consuntivazione dei dati operativi di traffico aereo (passeggeri, movimenti, ritardi, cancellazioni, dirottamenti) viene resa disponibile giornalmente nella rete intranet aziendale AdB per i soggetti aventi titolo di accesso.

#### 10.1.4.2 AVIAZIONE GENERALE

I Prestatori dei servizi sono tenuti a inviare mensilmente (entro il 5 del mese successivo a quello di riferimento) tutti i dati relativi ai movimenti di Aviazione Generale (marche e tipo di aeromobile, MTOW, esercente, tipologia del volo, provenienza/destinazione, orario di arrivo/partenza, nominativo del comandante e composizione *crew*, numero e tipologia dei passeggeri in arrivo/partenza/transito, eventuali note, ecc.), in apposito formato elettronico da concordare con il Gestore, all'indirizzo e-mail [aviationbusiness@bologna-airport.it](mailto:aviationbusiness@bologna-airport.it).

#### 10.1.5 RILEVAZIONE E VERIFICA CODICI DI RITARDO

Il Prestatore/Autoproduttore che attribuisca ai voli in partenza codici di ritardo che imputino responsabilità al Gestore, deve informare COS prima dell'attivazione del messaggio MVT.

AdB effettuerà un'analisi dell'attività presso i settori coinvolti e, laddove l'attribuzione del codice non trovasse riscontri, COS provvederà a modificare l'attribuzione del codice nel proprio Sistema GS, informando l'Handler e il Vettore coinvolto tramite invio di telex SITA.

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore riceveranno informazione circa:

- la motivazione alla base della contestazione del codice ricevuto
- la nuova proposta di attribuzione di codice di ritardo sulla base delle valutazioni effettuate da AdB (espressa in codice IATA)
- eventuale richiesta di comunicazione di codice diverso da quello precedentemente attribuito.

La comunicazione dell'informativa avverrà tramite invio di telex secondo lo schema seguente:

*Att. ne (Prestatore/ Autoproduttore / Vettore)*

*Comunicazione di variazione codice di ritardo*

*Volo XYZ*

*Codice di ritardo assegnato da Prestatore/ Autoproduttore XY*

*Codice di ritardo assegnato da AdB XY*

*Oppure:*

*Codice assegnato da AdB n. 99: "restiamo in attesa di codice definitivo"*

*Motivazione della contestazione.*

I codici di ritardo attribuibili al gestore sono i seguenti: 19 (servizio PRM), 58 (malfunzione sistemi ITC), 85 (solo per l'attesa pax ai varchi Security), 87 (*airport facilities*).

**EVENTUALI RICHIESTE DI CHIARIMENTI DA PARTE DEL VETTORE DOVRANNO ESSERE INDIRIZZATE AL ROA.**

## 10.1.6 MESSAGGI OPERATIVI STANDARD IATA

I Vettori, direttamente o tramite i propri Prestatori, sono tenuti a rendere disponibili a AdB i messaggi previsti dalle normative IATA, tramite invio dei telex standard ai seguenti indirizzi:

TIPO DI MESSAGGIO	INDIRIZZAMENTO
<b>MVT (incluso ETA/ETD)</b> CPM LDM PTM SAM, SRM, SLC SSM, ASM FLS DES	<b>BLQAAXH – BLQSTXH - BLQOWXH</b>
<b>PSM-PAL-CAL</b>	<b>BLQKPXH</b>

I messaggi dovranno essere inviati nel formato completo previsto dalle normative IATA, sia per i voli in arrivo, sia per quelli in partenza.

### 10.1.6.1 MESSAGGIO MVT

- a. Per ogni volo in partenza da BLQ il Vettore/Prestatore dovrà garantire l'invio al Sistema GS (BLQAAXH/BLQSTXH/BLQOWXH) del telex standard IATA MVT, subito dopo il decollo e comunque non oltre 15 minuti dal decollo stesso. L'orario di decollo deve corrispondere all' "Orario Ufficiale di Decollo".
- b. Per ogni volo in arrivo a BLQ il Vettore/Prestatore dovrà garantire l'invio del telex MVT, agli stessi indirizzi di cui sopra, secondo le seguenti tempistiche:
  - subito dopo il decollo dallo Scalo di origine;
- c. subito dopo il blocco, e comunque non oltre 5 minuti dal blocco stesso. L'orario di blocco deve corrispondere all' "Orario Ufficiale di Blocco".
- d. Il COS provvederà ad inviare al Prestatore, all'atterraggio del volo, comunicazione di Landing tramite apposito avviso generato nel report del Sistema GS.
- e. Il Vettore / Prestatore dovrà inoltre assicurare la comunicazione, non appena nota, di qualsiasi variazione relativa agli orari operativi di ogni singolo volo, mediante invio di telex MVT (ETA/ETD) agli indirizzi BLQAAXH/BLQSTXH/BLQOWXH

- f. In presenza di SLOT/ATC, l'aggiornamento tramite messaggio MVT è richiesto solo qualora possa verificarsi un ritardo nelle operazioni di imbarco rispetto all'orario STD o all'ultimo ETD comunicato dal Prestatore/Autoprodotto/Vettore.
- g. AdB garantirà la propria gestione operativa unicamente sulla base delle informazioni ad essa pervenute. La non osservanza delle corrette modalità di trasmissione dell'informativa operativa può generare ricadute negative nella gestione operativa nel suo complesso con ripercussioni per operatori e passeggeri.
- h. Ogni inadempienza relativa ai punti precedenti, verrà segnalata da AdB a ENAC-DA per i provvedimenti di competenza.

## 10.1.7 DOCUMENTAZIONE VOLI

Nell'ambito delle funzioni di coordinamento e di controllo di cui all'art. 705 del Codice della navigazione, il Gestore deve acquisire la certezza della conservazione obbligatoria per almeno 3 mesi da parte del Prestatore/Autoprodotto/Vettore della documentazione (Piano di carico, Dichiarazione Unica del Vettore, Manifesto merci, copia del Q.T.B. (vedi §.10.1.7.3) relativa a ogni volo operato sull'aeroporto di Bologna in servizio di trasporto pubblico.

Il Gestore è tenuto a comunicare formalmente alla ENAC-DA il luogo ove la documentazione di carico sarà conservata, a cura del Prestatore/Autoprodotto/Vettore, al fine di permettere alla medesima, con il sistema della campionatura, verifiche a posteriori per accertare l'avvenuta compilazione dei Piani di carico e della rimanente documentazione.<sup>33</sup>

Il Prestatore provvederà pertanto a comunicare al Gestore il luogo di conservazione di tali documenti.

### 10.1.7.1 DICHIARAZIONE UNICA DEL VETTORE (DUV)

- DUV in partenza: il Vettore (o suo Rappresentante) dovrà garantire, al momento dello sblocco del volo secondo le procedure stabilite dalla DA, l'emissione della DUV in partenza tramite il Sistema GS.
- DUV in arrivo: il Vettore (o suo Rappresentante) dovrà garantire, al momento del blocco del volo secondo le procedure stabilite dalla DA, l'emissione della DUV in arrivo tramite il Sistema GS.

L'omessa emissione, o l'emissione non conforme della DUV in arrivo e in partenza, viene sanzionata sulla base della normativa in vigore.<sup>34</sup>

<sup>33</sup> Circol. ENAC APT-08C del 9.01.2007; Foglio ENAC n. 28786/DIRGEN/COP del 7.05.2007.

<sup>34</sup> C.d.N., art. 705; Circolare ENAC APT-08C del 09.01.2007

## 10.1.7.2 PIANO DI CARICO

Chiunque abbia notizia o si accorga di una situazione di pericolo relativa al carico di un aeromobile, oppure riscontri un'anomalia in ordine a piani di carico e centraggio nell'esercizio dell'attività di assistenza (mancata elaborazione, mancata acquisizione copia firmata dal comandante, accertamento di eventuali difformità o anomalie) deve darne notizia immediatamente al COS [utenza registrata 9912] che informa tempestivamente la DA

Il Vettore (o suo Rappresentante) dovrà garantire l'invio alla ENAC-DA, qualora richiesto, del piano di carico in tempo utile per ricevere l'autorizzazione al movimento e comunque prima dello sblocco dell'aeromobile. ENAC-DA e Gestore potranno comunque richiedere in ogni momento copia del documento per eventuali verifiche di tipo amministrativo.

ENAC-DA provvederà ad adottare, eventualmente, i provvedimenti di interdizione al decollo tramite la torre di controllo, a verificare la situazione di fatto e, nel caso, a contestare ai responsabili l'inosservanza dell'inderogabile obbligo di sicurezza.

## 10.1.7.3 QUADERNO TECNICO DI BORDO (TECHNICAL LOG)

L'Annesso 6 ICAO recita, al punto 4.3.1 "A flight shall not be commenced until flight preparation forms have been completed certifying that the pilot-in-command is satisfied that:

- a) the aeroplane is airworthy
- b) omissis
- c) a maintenance release as prescribed in 8.8. has been issued in respect of the aeroplane".

Il Comandante (o tecnico certificato abilitato) che abbia riscontrato un problema tecnico che comporti la registrazione nel Technical Log, è tenuto a compilare il Technical Log e a consegnare tale documento al Prestatore dei Servizi di Assistenza a terra. Il Prestatore è tenuto a ritirare la copia/copie del Technical Log prima della partenza dell'aeromobile e a inoltrarla/le al Gestore (COS) entro il termine di ore 6 dall'ATD del volo.

Nel caso in cui l'aeromobile rientri allo stand a seguito di decollo abortito o qualora la dichiarazione di tecnica sia dovuta a danneggiamento on ground o a *bird strike*, il Prestatore deve inoltre richiedere al Comandante il relativo rapporto (*bird-strike report*, rapporto di danneggiamento on ground o relazione esplicativa sulla causa, qualora non già riportata nel Technical Log). La suddetta relazione è altresì necessaria a seguito di attivazione del PEA (allarme/emergenza).

Nel caso inoltre in cui l'aeromobile, rientrato allo stand per un controllo tecnico, non proceda all'apertura dei portelloni (status porte chiuse), il volo non è da ritenersi concluso per cui il Comandante potrà ritornare al punto attesa sulla base della semplice dichiarazione di "aeromobile efficiente" rilasciata a TWR; se invece le porte vengono aperte, il volo è da ritenersi concluso e

pertanto sussiste l'obbligo del reporting (con conseguente indicazione di una entry nel Technical Log).

Nei casi in cui il Prestatore rilevi il rifiuto di consegna della copia del Technical Log, la sua mancata accettazione da parte del Comandante (attestata dalla firma per accettazione) o in presenza di eclatanti visibili anomalie rilevate direttamente dal Prestatore medesimo o da altri soggetti operanti sullo scalo, il Prestatore lo segnalerà con immediatezza alla DA per i provvedimenti di competenza e può a tal fine avvalersi del numero 9912 (linea telefonica registrata), recapito messo a disposizione dal Gestore Aeroportuale per mettere in contatto il soggetto segnalante con DA. Con riferimento ad eventi o situazioni di rischio per la navigazione aerea si applica quanto previsto in introduzione al cap. 3 del RdS relativamente alle modalità di comunicazione a DA per gli aspetti connessi alla sicurezza del volo.

In presenza delle seguenti casistiche, è sempre obbligatoria la compilazione del Technical Log:

1. Presenza di aeromobili che rientrino nelle seguenti condizioni:
  - abbiano subito inconvenienti gravi e/o incidenti
  - presentino evidenti danni/anomalie, incluse quelle di carattere strutturale (a titolo esemplificativo: danneggiamento evidente delle superfici di volo, della fusoliera e dei carrelli, fuoriuscita di idrocarburi o altri fluidi da qualsiasi parte dell'aeromobile, etc)
  - abbiano subito urti/collisioni con altri aeromobili, uomini, infrastrutture, impianti, mezzi e veicoli presenti a terra
2. Presenza di aeromobili atterrati a seguito di problemi tecnici dell'aeromobile che hanno determinato l'attivazione del P.E.A. (Allarme / Emergenza)
3. Presenza di aeromobili per i quali il Comandante intenda revocare lo status di "aeromobile in tecnica" precedentemente dichiarato.

### 10.1.8 ALTRE COMUNICAZIONI OPERATIVE

Altre comunicazioni operative in testo libero non contenute nei messaggi standard di cui ai precedenti paragrafi dovranno essere inviate dal Prestatore/Autoprodotto, non appena nota l'informazione, al COS e al SAF tramite telex indirizzato a BLQOWXH e a BLQKWXH.

## 10.2 INFORMATIVA AL PUBBLICO E SISTEMI INFORMATICI DI SCALO

### 10.2.1 GENERALITÀ

Il servizio informazioni al pubblico in ambito aeroportuale è fornito da AdB tramite:

- Il sistema Informativo voli, i cui display sono ubicati nell'aerostazione principale, e nelle aree adiacenti (tabellone voli, monitor voli, monitor ai gate di imbarco); i display citati forniscono informazioni riguardanti i voli in arrivo e in partenza (orari, gate d'imbarco, banchi di accettazione dedicati, ecc.);
- Il sistema Informativo voli, i cui display sono ubicati nell'Aerostazione principale e nelle aree adiacenti (banchi accettazione, nastri riconsegna bagagli); i display citati forniscono informazioni riguardanti l'assegnazione dei banchi accettazione e l'assegnazione dei nastri riconsegna bagagli;
- Il sistema di annunci vocali (generalisti e locali);
- i banchi informazioni ubicati all'interno dell'aerostazione principale (Ufficio Informazioni e banco Bologna Welcome);
- il servizio Infotel.

Qualsiasi informazione operativa che AdB riterrà necessario fornire al Prestatore/Autoprodotto in relazione ai sistemi informativi al pubblico trattati nel presente paragrafo sarà indirizzata al riferimento indicato o, per casi di particolare rilevanza o criticità, al Responsabile indicato.

Il Prestatore/Autoprodotto/Vettore potrà affiggere o collocare cartelli, scritte, insegne, loghi, manifesti e quant'altro all'interno dell'ambiente aeroportuale solo previa approvazione scritta del Post Holder Terminal AdB.

Al fine di garantire la corretta informativa al pubblico, il Prestatore/Autoprodotto, deve provvedere a fornire tempestivamente al COS, tramite invio di messaggio standard IATA, tutte le informazioni relative a ritardi/cancellazioni/variazioni operative intervenute sui voli programmati sullo scalo. Tali informazioni dovranno essere acquisite dal Prestatore, in caso di necessità, presso gli uffici operativi del Vettore.

In mancanza di aggiornamenti Sab provvederà, quando operativamente possibile, ad aggiornare autonomamente gli orari operativi dei voli sulla base delle informazioni presenti nel sistema CFMU Eurocontrol e/o delle eventuali altre informazioni in proprio possesso.

### 10.2.2 ANNUNCI GENERALI

Gli annunci generali, ovvero quelli non riferiti ad un singolo gate d'imbarco o alle sale arrivi, sono diffusi nell'Aerostazione Passeggeri principale in lingua italiana e inglese a cura del servizio Informazioni fornito dal Gestore. Tale servizio garantirà tutti gli annunci di carattere generale riguardanti la normativa sul trasporto aereo, scioperi, problemi meteorologici o di congestione traffico in atto, sicurezza, ecc. (la diffusione degli annunci non standard potrà avvenire, dietro

richiesta inoltrata telefonicamente al ROA, nelle lingue italiana e inglese). AdB garantirà inoltre gli annunci riguardanti variazioni o informazioni relative a processi che ricadono sotto la propria diretta gestione (ad esempio cambio gate o banco accettazione).

Annunci particolari quali: chiamate per conto dei tour operator, ricerca di persone, spostamento di auto/altri veicoli e similari, non sono normalmente previsti e possono essere effettuati solo previa autorizzazione telefonica del ROA e, se necessario, della P.S.

### 10.2.3 ANNUNCI LOCALI

I gate di imbarco e le sale arrivi sono dotati di un sistema a libero accesso per i Prestatori/Autoproduttori/Vettori che vi operano, che consente di effettuare annunci locali ai passeggeri in partenza.

Gli annunci potranno essere effettuati solo dal personale del Prestatore/Autoproduttore addetto all'imbarco del volo o dagli addetti arrivi; in caso di particolari necessità, da personale del Vettore.

I contenuti degli annunci dovranno essere riferiti esclusivamente alle operazioni di imbarco/sbarco del volo o a irregolarità operative riferite al volo sotto imbarco/sbarco.

Per ragioni legate all'inquinamento acustico, gli annunci dovranno essere chiari, brevi e sintetici; si dovranno inoltre evitare, per quanto possibile, ripetizioni dello stesso annuncio.

Gli annunci potranno essere effettuati in qualsiasi lingua, oltre che in italiano e inglese.

Tutti gli annunci dovranno essere effettuati nel rispetto della normativa vigente e futura sulla privacy.



## 10.2.4 TIPOLOGIE E FREQUENZE AMMESSE DI ANNUNCI AUDIO

TIPOLOGIA	GENERALE	LOCALE
<b>ANNUNCIO VOLO IN PARTENZA</b> <i>CHIAMATA INIZIALE</i>	----	1 / VOLO
<b>ANNUNCIO VOLO IN PARTENZA</b> <i>CHIAMATA FINALE</i>	1 / VOLO	SECONDO NECESSITÀ
<b>CHIAMATA PASSEGGERI IN PARTENZA</b> <i>(NOMINATIVA)</i>	----	SECONDO NECESSITÀ
<b>RITARDO VOLO</b>	SOLO PER NEXT-INFO O SITUAZIONI CRITICHE	SECONDO NECESSITÀ
<b>CAMBIO GATE</b> (CA. 50' PRIMA DELL'IMBARCO O IN TEMPO REALE)	1 / VOLO	SECONDO NECESSITÀ
<b>RIPROTEZIONE PASSEGGERI PER VOLO DIROTTATO IN PARTENZA (PART. BUS)</b>	2 / VOLO	----
<b>RIPROTEZIONE PASSEGGERI PER VOLO DIROTTATO IN ARRIVO (PART. BUS)</b>	2 / VOLO	----
<b>RITARDO SCARICO BAGAGLI SUI NASTRI ARRIVI</b>	----	SECONDO NECESSITÀ
<b>CHIAMATA PASSEGGERI IN ARRIVO (NOMINATIVA)</b>	----	SECONDO NECESSITÀ MAX 5 PAX (PER VOLTA)
<b>ANNUNCIO NASTRO RICONSEGNA BAGAGLI (CONTINGENCY)</b>	----	SECONDO NECESSITÀ
<b>CANCELLAZIONE VOLO</b>	2 / VOLO OGNI 20'	SECONDO NECESSITÀ
<b>SICUREZZA AEROPORTUALE</b>	TIPOLOGIA E FREQUENZA SULLA BASE DELLA SPECIFICA RICHIESTA DELL'ENTE DI STATO	
<b>ANNUNCI NON STANDARD</b>	A SEGUITO DI RICHIESTA DEL ROA O SU AUTORIZZAZIONE DEL ROA	----
<b>ANNUNCI PER TOUR OPERATOR</b>	PREVIA RICHIESTA AL ROA	----
<b>ANNUNCI VARI NON OPERATIVI</b>	PREVIA RICHIESTA AL ROA	----

**NB: LA DIFFUSIONE DELL'ANNUNCIO GENERALE PER I VOLI PARTENZA (CHIAMATA FINALE) AVVIENE SOLO ED ESCLUSIVAMENTE ALL'INTERNO DELLE SALE IMBARCHI.**

## 10.2.5 MESSAGGI A TESTO LIBERO

AdB, a fronte di specifiche situazioni estranee alla normale operatività dello scalo, ha la facoltà di diffondere messaggi a testo libero sui monitor al pubblico, come pure potrà inserire tali informazioni su altri canali di comunicazione al pubblico.

## 10.2.6 INFORMAZIONI TELEFONICHE

AdB mette a disposizione degli utenti un servizio di informazioni telefoniche rispondente al numero 051 6479615 attivo tutti i giorni feriali e festivi dalle ore 5,00 alle ore 24,00.

## 10.2.7 BANCO INFORMAZIONI

AdB mette a disposizione un banco informazioni, collocato al piano terreno dell'aerostazione principale, aperto al pubblico dalle ore 5,00 alle ore 24,00; il Banco informazioni fornisce informazioni operative sui voli, sulle infrastrutture e sui servizi aeroportuali.

## 10.2.8 BANCO ACCOGLIENZA PASSEGGERI IN ARRIVO (BOLOGNA WELCOME)

AdB mette a disposizione un banco di accoglienza / informazioni, collocato in Area Arrivi al piano terra dell'aerostazione passeggeri principale, aperto al pubblico dalle ore 9.00 alle ore 19.00 dal lunedì al sabato e dalle 9.00 alle 16.00 la domenica e i festivi.

Tale struttura di accoglienza ai passeggeri in arrivo, in collaborazione con il Comune di Bologna, oltre a fornire informazioni operative sui voli, eroga un servizio di informazioni sulla città e la regione, sul sistema ricettivo locale, sulle iniziative e gli eventi che la città di Bologna ed il suo territorio possono offrire. In collaborazione con Ente Fiera e Bologna Congressi il servizio fornisce anche materiale illustrativo e informazioni in caso di eventi fieristici e congressuali.

## 10.2.9 SISTEMA CUTE (CREWS)

Il personale del Prestatore/Autoprodotto dovrà attenersi scrupolosamente all'uso corretto delle postazioni CUTE messe a disposizione da AdB; dovrà in particolare evitare ogni forma di danneggiamento dell'hardware utilizzato, ed in nessun modo avrà titolo per manomettere gli apparati cui ha accesso.

Il personale del Prestatore/Autoprodotto dovrà utilizzare la postazione CUTE esclusivamente per l'effettuazione delle operazioni cui tale postazione è preposta. Sarà inoltre cura del personale del Prestatore/Autoprodotto provvedere, ove necessario, alla sostituzione di carte di imbarco, etichette per bagagli e moduli continui per stampanti, nonché alla rimozione delle carte di imbarco dal contenitore del *Gate-Reader* al termine di ogni imbarco.

Carte d'imbarco, etichette, moduli continui impiegati alle postazioni CUTE devono ottenere la preventiva certificazione tecnica di AdB da richiedersi al servizio ICT.

## 10.2.10 MONITOR DI INFORMATIVA AL PUBBLICO

**Per questo argomento si rimanda al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, Sez 6“ISTRUZIONI D’USO BANCHI CK-IN – GATES E MOLI - NASTRI DI RICONSEGNA BAGAGLI”**

L’attivazione dei monitor sovrastanti i gate d’imbarco e i banchi accettazione avviene tramite browser installato sui PC di ogni postazione la pubblicazione dell’informativa è attivata dal Prestatore/Autoproduttore all’inizio dell’utilizzo della postazione e disattivata al termine delle operazioni.

In nessun caso il personale del Prestatore / Autoproduttore potrà utilizzare tali monitor per usi diversi da quello previsto. Il personale citato dovrà in particolare evitare ogni forma di danneggiamento dell’hardware utilizzato.

## 11 QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO

La gestione della qualità dell'aeroporto di Bologna si ispira ai principi della Norma UNI EN ISO 9001:2008.

Ogni operatore privato che eroga servizi ai passeggeri è tenuto al raggiungimento dello standard qualitativo del servizio previsto nella **Carta dei Servizi al passeggero** (di seguito denominata CdS), pubblicata annualmente a cura del Gestore, in applicazione ai documenti vigenti<sup>35</sup>.

AdB è responsabile dell'attività di monitoraggio delle prestazioni erogate ai passeggeri dai diversi soggetti competenti e della successiva divulgazione al pubblico dei risultati emersi da detti monitoraggi.

Gli obiettivi della qualità del servizio erogato, concordati e divulgati nella CdS, previa approvazione di ENAC, sono il riferimento delle prestazioni per il cui raggiungimento è richiesto l'impegno da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Le modalità di gestione previste dalla circolare GEN 06 di ENAC vengono adottate da AdB quali modalità di controllo del rispetto degli obiettivi dai parte dei soggetti responsabili dei servizi.

I rapporti con la Direzione Aeroportuale ENAC per quanto attiene la Qualità del servizio sono tenuti per il Gestore dal Responsabile Controllo di processo e Qualità AdB.

Al fine del monitoraggio della regolarità e qualità dei servizi aeroportuali e dell'identificazione ed implementazione di sistematiche azioni di miglioramento, AdB rileva inoltre giornalmente una sintesi giornaliera delle attività aeroportuali che riporta:

- MOVIMENTI/PASSEGGERI
- DIROTTAMENTI
- CANCELLAZIONI
- RITARDI
- CRITICITÀ NELL'ATTIVITÀ DI RICONSEGNA BAGAGLI
- EVENTI SIGNIFICATIVI

Tali dati vengono inseriti quotidianamente nella Intranet IT a disposizione di Prestatori e di ENAC-DA.

Inoltre mensilmente viene pubblicato un cruscotto indicativo delle prestazioni aeroportuali che maggiormente incidono sul buon funzionamento dello scalo, con la finalità di fornire, soprattutto al gestore ma anche agli altri operatori aeroportuali, una situazione costantemente aggiornata sugli effettivi standard di qualità dei servizi aeroportuali, in modo da poter intervenire tempestivamente (e in anticipo rispetto ai periodi di grande traffico) con idonee azioni correttive.

Il cruscotto, come definito dalla circolare GEN06 (All.4), è composto da 12 indicatori. Tali indicatori non sono a disposizione del pubblico, ma sono oggetto di analisi da parte del Comitato.

---

<sup>35</sup> ENAC GEN06

La metodologia di rilevazione degli indicatori del cruscotto è quella riportata nell'allegato 2 alla circolare GEN06.

## 11.1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL SERVIZIO EROGATO

I prestatori di assistenza a terra a terzi o in autoproduzione e i prestatori di attività non aeronautiche, in relazione all'erogazione dei servizi a passeggeri, clienti e visitatori dell'aeroporto, devono attivare un sistema di gestione che dia evidenza della capacità del sistema stesso di rispondere agli obiettivi della CdS.

Il Gestore procederà a verificare tale sistema attraverso Audit periodici (almeno ogni 6 mesi) diretti o indiretti (tramite l'analisi dei risultati delle rilevazioni), per verificare l'adeguatezza delle procedure attivate dai soggetti erogatori dei servizi.

## 11.2 MODALITÀ DI RILEVAZIONE

Le rilevazioni dei tempi di attesa e della soddisfazione dei passeggeri (*customer satisfaction*) sono affidate da AdB a una società di ricerca dotata di capacità tecniche e organizzative e competenze professionali tali da assicurare rilevazioni secondo le prescrizioni stabilite dalla GEN06, a garanzia della massima correttezza, trasparenza, indipendenza delle rilevazioni che hanno come oggetto attività che ricadono sotto la responsabilità diretta di AdB, di Prestatori e Autoproduttori, di Subconcessionari, di Enti di Stato.

AdB determina, con il supporto della società rilevatrice, le soluzioni operative più adeguate per programmare efficacemente le sessioni di rilevazione annuali (tempistica, questionario da sottoporre all'utenza, numero interviste, etc.).

I dati statistici relativi al traffico aeroportuale sono rilevati attraverso il Sistema GS.

I dati statistici relativi alle infrastrutture aeroportuali sono raccolti direttamente dal Gestore.

## 11.3 DIVULGAZIONE DATI STATISTICI

Tutti i dati statistici sono condivisi con ENAC-DA, prestatori ed eventuali Enti di stato coinvolti tramite l'inserimento nella pagina intranet "Documenti Gestore" e rappresentano i dati d'ingresso per il Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali.

## 11.4 RIESAME DEGLI OBIETTIVI ANNUALI E AGGIORNAMENTO

### SERVIZI ESSENZIALI EROGATI DAI PRESTATORI

Rientrano tra i "servizi essenziali" erogati in ambito aeroportuale quelli forniti ai passeggeri dai prestatori di servizi di assistenza a terra.

In sede di Comitato ristretto per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali i risultati complessivi dell'anno vengono valutati e riesaminati unitamente agli obiettivi per l'anno successivo in funzione della presentazione e dell'approvazione della Carta dei servizi da parte della DA.

Tale analisi relativa ai risultati complessivi dell'anno concluso sarà propedeutica all'emissione, da parte della competente struttura di ENAC centrale, del parere favorevole alla CdS presentata.

Ad autorizzazione ricevuta, AdB trasmetterà ai soggetti coinvolti la tabella degli indicatori con la specifica degli obiettivi dell'anno in corso.

## **ALTRI SERVIZI**

Per i servizi erogati ai passeggeri dagli altri operatori, AdB effettuerà il riesame e aggiornamento con gli operatori coinvolti, con le Direzioni aziendali competenti o con le Direzioni referenti dei subconcessionari coinvolti.

## **11.5 VALUTAZIONE RISULTATI IN SEDE DI COMITATO PER LA REGOLARITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI**

Periodicamente a seguito dell'inserimento in intranet dei dati da parte del Gestore, si riunisce il Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali (§2.5.6).

Il Comitato individua tempestivamente e analizza in maniera condivisa eventuali criticità per porre in essere idonee azioni correttive.

Oggetto di approfondimento, in ambito del Comitato, sono anche:

- i contenuti del report giornaliero del gestore sui servizi di scalo;
- i contenuti del cruscotto mensile sulle performance di scalo;
- i reclami dei passeggeri pervenuti alla DA Enac , al gestore aeroportuale o ai vettori;
- i rilievi dei funzionari Enac, effettuati nell'ambito della loro attività ispettiva;
- le segnalazioni pervenute in merito all' applicazione del Reg. (CE) 1107/06;
- altre segnalazioni.

Il Comitato, dopo aver discusso e identificato le azioni di miglioramento, definisce i soggetti a cui attribuire la loro implementazione, concordando i tempi necessari per la loro esecuzione.

Il Resp. Controllo di Processo e Qualità AdB assicura la verifica dell'attuazione delle azioni concordate.

Ogni riunione viene verbalizzata a cura della funzione di Controllo di Processo e Qualità AdB che trasmette copia del verbale ai componenti del Comitato.

## **11.6 GESTIONE RECLAMI**

I reclami in forma scritta possono pervenire:

- per posta, tramite il modulo allegato alla Carta dei Servizi
- via e-mail

- on-line, attraverso il sito internet dell'aeroporto
- dalle apposite urne per la raccolta dei moduli Suggestimenti e reclami presenti in aerostazione.

AdB si occupa del ritiro del contenuto dalle urne con una periodicità di circa 10 giorni; procede con l'esame e la classifica in apposito file tutti i suggerimenti e i reclami pervenuti in forma scritta.

AdB trasmette per conoscenza alla Direzione Aeroportuale il report consuntivo trimestrale dei suggerimenti-reclami a ogni emissione.

Nel caso in cui il reclamo sia relativo a competenze dirette del Gestore, questi predispone e trasmette la risposta all'utente.

Nel caso in cui il reclamo riguardi l'operato di un Prestatore/Autoproduttore/Subconcessionario, AdB richiede a questi la valutazione tecnica, che deve essere re-inviata entro 15 giorni dalla ricezione a AdB, in tempo utile affinché sia possibile rispondere all'utente secondo i termini e le modalità stabilite dalla Carta dei Servizi in adempimento ai requisiti ENAC.

Nel caso in cui il Prestatore/Autoproduttore/Subconcessionario non invii in tempo utile la risposta a AdB, questa invierà comunque la risposta all'utente finale invitandolo a contattare la società del Prestatore/Autoproduttore/Subconcessionario.

Nel caso in cui la segnalazione / reclamo abbia per oggetto una pluralità di attività/azioni operate da diversi soggetti aeroportuali privati, spetterà a AdB individuare il soggetto competente dell'analisi tecnica. I soggetti aeroportuali privati coinvolti sono invitati a fornire a AdB tutte le informazioni utili per la risposta ai reclami dei passeggeri.

I resoconti sui reclami sono resi disponibili, su richiesta, agli Enti interessati.

## 11.7 PARAMETRI DI SCALO

In base a quanto definito nella Circolare ENAC APT 19 “Regolamento di scalo per gli aeroporti” sono stati individuati, per l’aeroporto di Bologna, i seguenti requisiti operativi minimi di scalo (parametri di scalo):

### INDICATORI QUANTITATIVI:

1. TEMPO DI RICONSEGNA ULTIMO BAGAGLIO
2. ATTESA IN CODA AL CHECK-IN
3. TEMPO DI ATTESA AI VARCHI CONTROLLI SICUREZZA PASSEGGERI
4. DISPONIBILITÀ DELLA SCALA PASSEGGERI (SE NON IN DOTAZIONE ALL’AEROMOBILE)
5. DISPONIBILITÀ DELL’INTERPISTA
6. TEMPO DI TRASFERIMENTO DEL BAGAGLIO IN PARTENZA, DAL CAROSELLO AL CARRELLO

### RITARDI

7. RITARDO NEI VOLI IN PARTENZA

### TEMPI DI INTERVENTO

8. TEMPO D’INTERVENTO PER GUASTO INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE:
  - SISTEMA DI SMISTAMENTO E RICONSEGNA BAGAGLI
9. TEMPO D’INTERVENTO PER GUASTO INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE
  - SISTEMI DI INFORMATIVA AL PUBBLICO
  - SISTEMI INFORMATICI DI SCALO
10. TEMPO D’INTERVENTO PER GUASTO BENI DI USO ESCLUSIVO
  - BANCHI CHECK-IN
  - GATE IMBARCO

secondo la tabella sotto riportata:



N°	INDICATORI	MODALITÀ DI RILEVAZIONE	RESPONSABILITÀ	TEMPI MASSIMI	
				STANDARD VOLI LINEA	STANDARD VOLI CHARTER
1	TEMPO DI RICONSEGNA ULTIMO BAGAGLIO	Tempo che intercorre dal momento del block-on dell'aeromobile al momento dell'arrivo sul nastro in sala arrivi dell'ultimo bagaglio	PRESTATORE	40'	40'
2	ATTESA IN CODA AL CHECK-IN	Tempo in minuti che intercorre dal posizionamento in coda di un passeggero al suo arrivo davanti al banco check-in	PRESTATORE	VOLI MONO TRATTA 25' VOLI VERSO HUB 35'	NON APPLICABILE
3	TEMPO DI ATTESA AI VARCHI CONTROLLI SICUREZZA PASSEGGERI	Tempo in minuti che intercorre dall'inserimento in coda di un passeggero all'arrivo ai varchi per il controllo della carta di imbarco	GESTORE	20'	20'
4	DISPONIBILITÀ DELLA SCALA (OVE NON IN DOTAZIONE ALL'AEROMOBILE)	Tempo che intercorre dal momento del Block-on dell'aeromobile al momento in cui è presente sottobordo la scala per le operazioni di sbarco passeggeri	PRESTATORE	4'00"	4'00"
5	DISPONIBILITÀ DELL'INTERPISTA	Tempo che intercorre dal momento di Block-on dell'aeromobile al momento in cui è presente sottobordo l'interpista per le operazioni di sbarco passeggeri	PRESTATORE	4'30"	4'30"
6	TEMPO DI TRASFERIMENTO DEL BAGAGLIO IN PARTENZA DAL CAROSELLO AL CARRELLO	Tempo che intercorre dal momento in cui il bagaglio entra nel carosello nell'area smistamento (a seguito dei controlli Security) al momento in cui viene posto sul carrello	PRESTATORE	4'00"	
7	RITARDO NEI VOLI IN PARTENZA	Registrazione nel sistema GS	/	RITARDO MASSIMO 20' (ESCLUSI CODICI 81, 82, 83, 84, 93)	
8	TEMPO D'INTERVENTO PER GUASTO INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE: SISTEMA DI SMISTAMENTO E RICONSEGNA BAGAGLI	Tempo che intercorre tra la segnalazione del guasto e la presa in carico del problema da parte del Gestore	GESTORE	FASCIA ORARIA 05.30-22.00 15' ALTRE FASCE ORARIE 60'	

9	<b>TEMPO D'INTERVENTO PER GUASTO INFRASTRUTTURE CENTRALIZZATE: SISTEMI DI INFORMATICA AL PUBBLICO SISTEMI INFORMATICI DI SCALO</b>	Tempo che intercorre tra la segnalazione del guasto e la presa in carico del problema da parte del Gestore	GESTORE	FASCIA ORARIA 09.00-17.00 LU-VE 15' ALTRE FASCE ORARIE 60'
10	<b>TEMPO D'INTERVENTO PER GUASTO BENI DI USO ESCLUSIVO BANCHI CK-IN GATE IMBARCO</b>	Tempo che intercorre tra la segnalazione del guasto e l'assegnazione del banco / gate sostitutivo.	GESTORE	ASSEGNAZIONE DI BANCO SOSTITUTIVO ENTRO 10'

Al fine di assicurare che le metodologie, l'organizzazione e le prassi operative adottate per effettuare i controlli relativi al rispetto dei Parametri di Scalo garantiscano il massimo della trasparenza, oggettività ed imparzialità a tutti gli operatori di seguito vengono specificate le modalità adottate, coerenti con quanto previsto dalla normativa ENAC vigente.

### 11.7.1 DEFINIZIONE DEI CAMPIONI PER I CONTROLLI

Per assicurare un trattamento "equo e non discriminatorio" nei confronti di tutti gli operatori, per tutti gli indicatori quantitativi viene definito il numero di monitoraggi da effettuare affinché i dati rilevati siano oggettivi e controllabili. Affinché gli obiettivi previsti siano raggiunti, i campioni per l'effettuazione dei controlli sui livelli di servizio erogato vengono determinati in base a quanto previsto dal documento ENAC: "La qualità dei servizi nel trasporto aereo: le carte dei servizi standard; Metodologia" e della circolare GEN06.

A tal fine il Gestore si avvale di fornitori qualificati, che, al fine di mantenere il monte-rilevamenti garantito di monitoraggi, attiva per tali rilevamenti lo stesso criterio utilizzato per gli indicatori della *customer satisfaction*, supponendo di dover arrivare a stime con un livello di fiducia del 95%. La base di riferimento per determinare la numerosità del campione è costituita dal traffico previsto per ciascun mese in sede di pianificazione stagionale (voli o passeggeri secondo la tipologia del servizio da monitorare).

Definito per ogni indicatore il numero dei controlli oggettivi da effettuare, la pianificazione delle rilevazioni da eseguire per giorno della settimana e fascia oraria sarà determinata rispettando le modalità operative di erogazione del servizio per ciascun processo oggetto di analisi. Sarà cioè garantita la rispondenza delle osservazioni alla realtà operativa dello scalo, in termini di volumi e tipologia di traffico, numerosità di Vettori e/o enti erogatori dei servizi.

Per l'estrapolazione dei codici di ritardo il Gestore utilizza il Sistema GS, che recepisce il codice di ritardo dal messaggio MVT inviato all'indirizzo BLQAAXH. I codici di ritardo attribuiti al Gestore seguono le modalità indicate nel §10.1.5 "Rilevazione e verifica codici di ritardo".

Gli indicatori relativi ai tempi di intervento vengono monitorati tramite l'attività ispettiva svolta da ENAC-DA e su segnalazione da parte degli utenti (prestatori, Vettori, utenza generale).

## 11.7.2 MODALITÀ OPERATIVE PER L'EFFETTUAZIONE DEI CONTROLLI ORDINARI

Il Gestore garantisce che le modalità adottate per l'effettuazione delle rilevazioni siano assolutamente oggettive, trasparenti e costanti nel tempo. Per ogni servizio da monitorare pertanto i controlli debbono essere effettuati secondo metodologie standardizzate che assicurino:

- controllabilità e rigore delle procedure;
- omogeneità di comportamento dei rilevatori ;
- strumenti adeguati per la registrazione dei dati (schede di rilevazione con indicazione esatta dei dati da rilevare, data ed identificativo del rilevatore, dati di identificazione del servizio monitorato/cronometri, etc.).

Lo scopo delle metodologie adottate è quello di garantire la massima trasparenza e oggettività nella realizzazione dei monitoraggi e, al contempo, la necessaria rintracciabilità del fenomeno rilevato.

## 11.7.3 CONTROLLI STRAORDINARI

Il Gestore ed ENAC-DA possono effettuare controlli straordinari non programmati e senza preavviso a seguito di disservizi reiterati e/o in occasione di particolari picchi di attività. I controlli straordinari senza preavviso sono effettuati dal Gestore anche su richiesta dell'ENAC-DA.

ENAC-DA effettuerà inoltre autonome periodiche ispezioni nell'ambito dell'attività ispettiva programmata, con particolare riguardo all'attività di sorveglianza della Qualità dei servizi ed a quanto previsto nella Circolare ENAC APT02B, §11, a carico dei Prestatori di servizi.

## 11.7.4 INDIVIDUAZIONE/DEFINIZIONE DI SERVIZIO NON CONFORME AI PARAMETRI DI SCALO

Per servizio non conforme ai Parametri di scalo o "disservizio" si intende la situazione operativa osservata nella quale siano stati misurati valori degli indicatori (es.: tempi di coda/riconsegna bagagli) superiori ai Parametri di scalo stabiliti (es.: il numero dei passeggeri in coda che hanno atteso in coda prima dell'accettazione per il volo X per un tempo superiore allo standard definito).

## 11.7.5 ENTI PREPOSTI AL CONTROLLO

In accordo con quanto previsto dalla normativa vigente e dalle direttive ENAC, il controllo sui Parametri di scalo viene attuato dal Gestore che attiva i controlli ordinari ed effettua 1) i controlli oggettivi secondo la metodologia sopra descritta ed in base al piano di monitoraggio della qualità predisposto, al fine di verificare il rispetto degli standard previsti nella carta dei servizi e 2) i

controlli straordinari tramite unità operative appositamente incaricate in caso di disservizi reiterati o picchi di attività.

## 11.7.6 GESTIONE E MODALITÀ DI TRASMISSIONE DEI RISULTATI DEI CONTROLLI

Entro 20 giorni dall'effettuazione dei controlli oggettivi ordinari ADB invia un report agli enti erogatori e all'ENAC-DA, evidenziando le prestazioni che hanno fatto registrare livelli di servizio non conformi ai Parametri di scalo.

ENAC-DA provvederà, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto di legge e disposizioni ENAC ad elevare eventuali sanzioni a seguito del mancato rispetto dei requisiti operativi minimi di scalo.

## 12 CONTROLLO, SANZIONI E MISURE INTERDITTIVE

Il Gestore, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, espleta i compiti di controllo che gli sono attribuiti ex art. 705 C.d.N. verificando il rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, nonché degli obblighi discendenti dalla normativa e dalla regolamentazione applicabile in ambito aeroportuale.

Ai sensi dell'art. 705 comma 2 lett. e), e bis), e ter) del C.d.N., il Gestore ha lo specifico compito di:

- VERIFICARE *“IL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI DEL REGOLAMENTO DI SCALO DA PARTE DEGLI OPERATORI PRIVATI FORNITORI DI SERVIZI AEROPORTUALI”*;
- PROPORRE *“ALL'ENAC L'APPLICAZIONE DELLE MISURE SANZIONATORIE PREVISTE PER L'INOSSERVANZA DELLE CONDIZIONI D'USO DEGLI AEROPORTI E DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO DI SCALO DA PARTE DEGLI OPERATORI PRIVATI FORNITORI DI SERVIZI AEREI E AEROPORTUALI”*;
- APPLICARE *“IN CASI DI NECESSITÀ E URGENZA E SALVA RATIFICA DELL'ENAC, LE MISURE INTERDITTIVE DI CARATTERE TEMPORANEO PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI SCALO E DAL MANUALE DI AEROPORTO”*.

Ad ENAC, cui spetta ai sensi dell'art. 718 C.d.N., secondo comma, dare impulso al coordinamento ed altresì supervisionare i soggetti pubblici operanti in aeroporto, compete, invece, anche per il tramite delle proprie articolazioni periferiche, la verifica del rispetto da parte degli operatori pubblici del Regolamento e degli obblighi discendenti dalla normativa e dalla regolamentazione applicabile in ambito aeroportuale.

### 12.1 CONTROLLO DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO E PROCEDURE

Il Gestore espleta le funzioni di controllo di propria competenza mediante attività di audit programmate e/o attraverso singoli rilievi di violazioni degli obblighi discendenti dal Regolamento e/o dalla normativa e regolamentazione applicabile in ambito aeroportuale.

Inoltre, nell'ottica della tutela della safety delle operazioni, il Gestore, attraverso il Safety Supervisor, effettua specifici controlli sulle attività effettuate in apron dagli operatori privati durante le operazioni di assistenza agli aeromobili; i controlli sono svolti su base giornaliera su tre voli in assistenza e includono tutti gli aspetti connessi alla sicurezza delle operazioni, comprese anche le abilitazioni dei conducenti dei mezzi.

In considerazione della natura e dell'ampiezza delle criticità che possono incidere sulla generale operatività e sicurezza dello scalo, il Gestore interviene nei confronti degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali ritenuti responsabili di eventuali infrazioni, secondo le modalità di seguito descritte.

## 12.1.1 PROCEDURA DI ACCERTAMENTO E DI CONTESTAZIONE DELLE INFRAZIONI

Nel caso in cui rilevi comportamenti inadempienti o violazioni del contenuto del Regolamento e/o della normativa e regolamentazione applicabile in ambito aeroportuale, il Gestore provvede, mediante apposita modulistica (vedi facsimile al termine del capitolo 12), a raccogliere i dati e gli elementi necessari all'accertamento del fatto (a titolo esemplificativo: data, ora, luogo, descrizione degli accadimenti, nominativi delle persone e Società/Enti coinvolti) allegando, inoltre, ove possibile, ulteriore documentazione probatoria (repertori fotografici, testimonianze, ecc.).

In tale caso, qualora il soggetto ritenuto responsabile rifiuti di fornire le proprie generalità, il Gestore richiede l'intervento delle Forze dell'ordine; parimenti il Gestore richiede l'intervento delle Pubbliche Autorità presenti in aeroporto ogni qualvolta si verifichi un fatto per il cui accertamento è opportuno il coinvolgimento di quest'ultime.

Nel caso di accertamento diretto delle infrazioni, le figure del Gestore titolate a svolgere tale attività provvedono, quando possibile, a segnalare immediatamente l'infrazione al soggetto ritenuto responsabile, provvedendo a compilare il "*Modulo rilevazione infrazione*".

Qualora sia possibile procedere alla compilazione in tempo reale di detto modulo, una copia debitamente compilata e sottoscritta viene rilasciata a mano, con attestazione dell'avvenuta ricezione, al soggetto interessato e trasmessa – mediante comunicazione registrata – alle Società/Enti eventualmente coinvolti.

L'originale del medesimo modulo viene inserito dal Gestore in apposito fascicolo nel quale è raccolta ogni altra inerente documentazione.

In alternativa il Gestore provvederà a contestare l'infrazione in forma scritta sulla base degli elementi raccolti dalle proprie figure incaricate.

Il Gestore invierà al soggetto interessato, la eventuale comunicazione del rilievo entro **10 giorni** lavorativi dalla data dell'evento e, se entro **7 giorni** lavorativi dalla data di invio (via fax o pec) della comunicazione del rilievo, non riceve alcuna difesa scritta da parte del soggetto ritenuto responsabile dell'infrazione rilevata, e/o dalle Società/Enti coinvolti, deve provvedere a trasmettere suddetto fascicolo alla locale Direzione Aeroportuale, affinché Enac proceda ad avviare il procedimento di cui alla L. 689/81 per illecito amministrativo.

Nel caso in cui, invece, riceva difesa scritta nel suddetto termine, il Gestore, qualora abbia valutato positivamente le eventuali giustificazioni addotte e/o le azioni di riparazione proposte, dispone l'archiviazione della posizione con contestuale comunicazione all'ENAC.

In caso, invece, di valutazione negativa delle eventuali giustificazioni addotte e/o delle azioni di riparazione proposte, il Gestore procede, entro **5 giorni** lavorativi dalla ricezione delle suddette difese, alla trasmissione del fascicolo alla locale Direzione Aeroportuale, suggerendo ad ENAC, ove ritenuto opportuno in relazione alla gravità dell'infrazione commessa, l'irrogazione, oltre a quelle prescritte dalla vigente normativa, della seguente sanzione accessoria:

- SOSPENSIONE E/O REVOCA DI TITOLI ABILITATIVI:
  - SOSPENSIONE E/O REVOCA DEL PERMESSO DI CIRCOLAZIONE DEL MEZZO;
  - SOSPENSIONE E/O REVOCA ADC;
  - INIBIZIONE DALL'ACCESSO IN DETERMINATE AREE AEROPORTUALI;
  - INIBIZIONE DALL'UTILIZZO DI UN'INFRASTRUTTURA, INSTALLAZIONE O STRUTTURA AEROPORTUALE.

Termini e modalità delle sopra elencate sanzioni accessorie saranno caso per caso proposti dal Gestore alla locale Direzione Aeroportuale e dalla stessa valutati ai fini dell'adozione degli atti di competenza.

I meccanismi sanzionatori inseriti nei c.d. contratti del Gestore restano impregiudicati e, all'occorrenza, cumulativamente applicabili agli operatori privati fornitori di servizi aerei ed aeroportuali.

### 12.1.2 MISURE INTERDITTIVE

In casi di pericolo di un grave rischio per la safety, la security o l'ambiente aeroportuale, Il Gestore può, in caso di infrazione, interdire direttamente l'attività del soggetto per gravi motivi di necessità e urgenza, proponendo contestualmente la ratifica del provvedimento ad Enac per l'eventuale ulteriore inibizione dell'attività.

Resta comunque stabilito che può essere qualificata come "grave" qualunque violazione che avvenga nell'ambito aeroportuale air side, indipendentemente dalla tipologia della stessa.

Tali misure devono essere immediatamente comunicate dal Gestore alla Direzione Aeroportuale e da questa confermate entro 48 ore.

Resta ferma, laddove necessario, la facoltà del Gestore di porre in essere ogni più opportuna misura di ripristino addebitando i relativi costi, oltre ad una maggiorazione pari, come massimo, al 20% degli stessi, al soggetto od alla Società/Ente ritenuti responsabili di una situazione di disservizio e/o di potenziale pericolo, qualora questi ultimi non abbiano provveduto a porvi rimedio a seguito di formale richiesta del Gestore.

Per quanto concerne l'addebito dei costi degli interventi di ripristino e di risarcimento degli eventuali danni subiti, si richiama inoltre quanto indicato al § 2.2.10.

 Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	<i>AEROPORTO G. MARCONI</i>	<b>MRDS01</b> Rev.1 Data: 01/09/2015
	<b>MODULO RILEVAZIONE INFRAZIONE</b>	PAG.1/2

Data:  
Prot.n

Rilevazione N.

AL/ALLA SIG:

ALLA SOCIETA' ENTE:

ALLA DIREZIONE AEROPORTUALE ENAC –  
BOLOGNA

*Alla c.a. del Direttore Dr.....*

**Oggetto: RILEVAZIONE INFRAZIONI AL REGOLAMENTO DI SCALO**

L'anno:                      giorno                      del mese di:                      alle ore

Presso la seguente area:

dell'Aeroporto G.Marconi di Bologna è stato rilevato che:

Il Sig./la Società			
DIPENDENTE/ APPALTATORE DELLA SOCIETÀ/ENTE			
TITOLARE DEL TESSERINO DI RICONOSCIMENTO AEROPORTUALE N°		Documento di riconoscimento N°	
il Sig./la Società			

che l'automezzo		Targato	
Condotto dal Sig./Sig.ra	Nome	Cognome	
Titolare del tesserino di riconoscimento aeroportuale N°		Documento di riconoscimento N°	

che l'aeromobile/elicottero		Registrazione	
Condotto dal Com.te	Nome	Cognome	
Compagnia aerea/Aviazione Generale/Aeroclub		N° del volo	

Allegati al presente documento:





# REGOLAMENTO DI SCALO

REV 13

	<i>AEROPORTO G. MARCONI</i>	<b>MRDS01</b> Rev.0 Data: 01/09/2015
<b>MODULO RILEVAZIONE INFRAZIONE</b>		<b>PAG.2/2</b>

Ha commesso la seguente infrazione:

--

**L'interessato dichiara:**

(In accordo a quanto previsto dal paragrafo 12.1.1 del Regolamento di Scalo il soggetto/persona ritenuto responsabile dell'infrazione ha la facoltà di inviare una difesa scritta al Gestore aeroportuale entro e non oltre sette giorni lavorativi dal ricevimento del presente modulo di rilevazione infrazione.

NB: il mancato invio di risposta scritta al Gestore aeroportuale entro i termini indicati comporta l'inoltro ad ENAC-DA della presente rilevazione per l'applicazione di eventuali sanzioni.

--

Parte da compilare

**Il Rappresentante AdB:**

Ruolo/ Mansione					
Nome		Cognome		Firma	

**Ente di Stato (qualora presente)**

Ente					
Nome		Cognome		Firma	

**Soggetto che ha commesso l'infrazione**

Nome		Cognome		Firma	
------	--	---------	--	-------	--

Firma AdB

## 13 GESTIONE MALFUNZIONAMENTI, EMERGENZE E CONTINGENZE

Per questi argomenti si rimanda al Manuale Operativo/Allegati Tecnici, sez 13 *“Scheda divulgativa per segnalazioni e comportamenti in caso di: malfunzionamenti, contingenze, emergenze”* e sez. 11 *“Riferimenti per anomali e operative e tecniche”*.

L'attività del Gestore per il mantenimento della continuità operativa è descritta all'interno del Manuale di Aeroporto, sez 10 *“Pianificazione della continuità operativa”*.

L'attività del Gestore relativa alla rimozione di un aeromobile incidentato, in quanto evento di contingenza, è descritta all'interno del Manuale di Aeroporto [Sezione 11, Allegato n. 8]; per quanto riguarda il Vettore, questi è tenuto a comunicare a AdB:

- il nome del Direttore Tecnico (Maintenance Manager) di riferimento
- se intenda avvalersi o meno della procedura AdB per la rimozione di aeromobili in avaria su pista di volo e aree adiacenti; qualora non intenda avvalersi della procedura AdB per la rimozione di aeromobili incidentati, è tenuto a fornire al Gestore copia della procedura che intende adottare ed a fornire garanzia della tempestiva attivazione della stessa.

Ogni soggetto aeroportuale privato e pubblico dovrà segnalare immediatamente, agli organi preposti qualsiasi evento riferibile alle situazioni di cui sopra.

Ogni soggetto aeroportuale privato e pubblico deve collaborare con il Gestore per la definizione delle misure e piani di emergenza dello scalo, partecipando alle rispettive esercitazioni periodiche.

I Prestatori, Vettori, Autoproduttori e Subconcessionari sono tenuti a prestare la loro collaborazione in tutte le situazioni di contingenza ed emergenza aeroportuale. In particolare dovranno fornire la propria collaborazione per le operazioni di soccorso, post-soccorso, in conformità alle disposizioni contenute nei Piani di Emergenza aeroportuale o impartite dagli enti competenti.

Allo scopo di risolvere situazioni di emergenza, il Gestore si avvarrà del diritto di richiedere particolari prestazioni di assistenza da parte degli operatori privati presenti sullo scalo, anche per voli non di competenza.

## 14 PRIMO SOCCORSO

Secondo quanto previsto dalla Convenzione per la Gestione Totale dell'Aeroporto di Bologna, il Gestore ha l'obbligo di assicurare i servizi di Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale (PSSA).

La postazione fissa di PSSA, la cui gestione e responsabilità è attualmente affidata all'Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna (AUSL-118) tramite apposita Convenzione, è tenuta ad effettuare il primo intervento in caso di maxi-emergenza aeronautica, nonché a garantire le operazioni di soccorso sanitario nel caso in cui un passeggero o altra persona che a qualsiasi titolo si trovi all'interno del sedime aeroportuale necessiti di un intervento sanitario in urgenza/emergenza sanitaria.

Sono pertanto responsabilità della AUSL-118 la gestione del servizio e la fornitura di personale medico e paramedico come di seguito indicato, anche eventualmente avvalendosi di altri fornitori, nonché delle autoambulanze, dei farmaci e delle apparecchiature sanitarie. In particolare AUSL-118 per la gestione del servizio di Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale mette a disposizione all'interno dell'aeroporto, tutti i giorni dell'anno ed in qualsiasi momento del giorno (ovvero H24), un'equipe composta da:

- un infermiere esperto in gestione delle emergenze ed in tecniche di rianimazione
- un autista soccorritore

Tale equipe presta la propria attività di Primo Soccorso Sanitario sia all'interno del presidio che a bordo di autambulanza in dotazione.

In caso di contemporaneità di interventi critici, AUSL-118 garantisce l'intervento di un'ulteriore macchina di soccorso dall'esterno. Il medico, analogamente a quanto avviene per le emergenze sul territorio, sarà sempre attivabile per intervenire direttamente se necessario.

AUSL-118, attraverso la propria Centrale Operativa, garantisce l'attivazione degli interventi, l'invio di mezzi e/o del personale sopra indicato, nonché il loro coordinamento.

L'espletamento del servizio a carico di AUSL-118 è funzionale alla massima integrazione fra risorse entro il sedime aeroportuale e risorse dell'emergenza territoriale, e garantisce altresì l'applicazione dei protocolli di intervento e delle modalità operative definite dal 118 e dalla Centrale Operativa.

Il Gestore assicura la disponibilità e la manutenzione di idonei locali ai fini dell'espletamento del servizio.

I veicoli (es: ambulanze, ecc.) presenti in aeroporto, essendo dedicati esclusivamente al primo intervento sanitario in ambito aeroportuale, non possono effettuare trasporti o interventi al di fuori del sedime aeroportuale, salvo il caso di intervento per maxi emergenza aeronautica nelle

immediate vicinanze del sedime, secondo quanto definito nel piano di emergenza aeroportuale (PEA). Pertanto, in caso di necessità di trasporto di pazienti verso strutture ospedaliere esterne, deve essere richiesto l'intervento delle autoambulanze esterne del 118 Bologna-Soccorso.

## 14.1 Servizio di soccorso sanitario

Il Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale svolge i servizi di soccorso sanitario, all'interno del sedime aeroportuale, comprensivo dell'assistenza, su richiesta, a bordo di un aeromobile.

Il servizio è assicurato nell'arco dell'intera giornata (H24) tutti i giorni dell'anno anche utilizzando ambulatori di primo soccorso presenti all'interno dell'aerostazione passeggeri.

NB. Le eventuali ambulanze esterne saranno inviate dalla Centrale Operativa 118 al varco EST, salvo eventuale indisponibilità di tale varco che sarà comunicata alla Centrale Operativa 118 dal PTE (avvisato dal SAF)

La Centrale Operativa 118, se per qualsiasi motivo (dislocazione ambulanze, etc), ritenesse più opportuno accedere al sedime con le ambulanze esterne utilizzando il varco OVEST, ne darà comunicazione al PTE durante la telefonata di coordinamento, che provvederà ad informare il SAF per l'invio l'auto di scorta presso tale varco.

I veicoli ed i mezzi di soccorso (con lampeggianti e sirena accesi) nonché le persone e gli articoli ivi trasportati, utilizzati per rispondere a una minaccia grave per la vita delle persone, sono esentate dai controlli dei titoli di accesso e dai controlli di sicurezza

La scorta delle ambulanze in airside per operazioni di soccorso sanitario sarà assicurata da personale ADB; in presenza di emergenza sanitaria a bordo di un aeromobile, l'ambulanza dovrà essere scortata in prossimità della porta anteriore dell'aeromobile in modo da poter essere immediatamente visibile dal rampista e/o dal comandante del volo.

Le operazioni di soccorso di soccorso sanitario a bordo degli aeromobili hanno sempre la precedenza sull'effettuazione delle operazioni di sbarco/imbarco passeggeri e sulle altre operazioni di assistenza a terra.

## 14.1.1 NUMERI DI TELEFONO PER L'ALLERTAMENTO DEL SOCCORSO SANITARIO

SOGGETTO	NUMERO DI TELEFONO	NUMERO BREVE ADB
CENTRALE OPERATIVA 118	118	-----
Centralino di Emergenza AdB PTE-(Presidio Tecnico e di Emergenza)	051-6479555 (INT. 9555)	-----
COS (COORDINAMENTO OPERATIVO DI SCALO)	051-6479912 (INT.9912)  (LINEA REGISTRATA)  -----  051-6479908/09  (SOLO SE LA LINEA REGISTRATA È "OCCUPATA")	-----
COORDINATORE AGE AIRSIDE (SAF)	347-5412943	6020
COORDINATORE AGE LANDSIDE (SPV TERMINAL)	349-8249490	6022
SECURITY VARCO EST	051-6479900 (INT. 9900)	-----
SECURITY VARCO OVEST	051-6479361 (INT. 9361)	-----

## 14.1.2 ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO SANITARIO

Chiunque rilevi la necessita' di un intervento sanitario urgente (es. infortunio/malore) all'interno del sedime aeroportuale (sia in Airside che in Landside), dovrà attenersi alle modalità di allertamento del soccorso sanitario riportate a seguire, differenziate in base alle seguenti tipologie di evento:

## 14.1.2.1 MALORE DI PAX O CREW A BORDO DI AEROMOBILE IN VOLO O A TERRA

A) In caso di informativa pervenuta a TWR dal Crew del volo:

1. TWR informa il COS su linea telefonica punto-punto
2. COS informa telefonicamente, nell'ordine, 118, PTE, SAF e Handler
3. SAF predispone al varco previsto (vedi par. 14.1) la scorta per l'accesso in airside delle eventuali ambulanze esterne (se necessario tramite gli addetti airside)
4. PTE avvisa il personale Security al varco EST; in alternativa, solo se riceve specifica comunicazione dal SAF, comunica al 118 il previsto utilizzo del varco OVEST per l'ingresso delle ambulanze e avvisa telefonicamente il personale Security presente al medesimo varco
5. SAF comunica la chiusura dell'emergenza a PTE e COS

B) In caso di informativa pervenuta all'Handler/Esercente dal Crew del volo:

1. Handler informa 118 e PTE
2. PTE informa il COS
3. COS informa telefonicamente il SAF
4. SAF predispone al varco previsto (vedi par. 14.1) la scorta per l'accesso in airside delle eventuali ambulanze esterne (se necessario tramite gli addetti airside)
5. PTE avvisa il personale Security al varco EST; in alternativa, solo se riceve specifica comunicazione dal SAF, comunica al 118 il previsto utilizzo del varco OVEST per l'ingresso delle ambulanze e avvisa telefonicamente il personale Security presente al medesimo varco
6. SAF comunica la chiusura dell'emergenza a PTE e COS

Nel caso il Comandante del volo abbia richiesto, tramite la Torre di controllo, l'intervento di personale sanitario a bordo, quest'ultimo salirà a bordo dell'aeromobile, tassativamente prima dell'inizio dello sbarco/imbarco dei passeggeri.

Gli assistenti di volo devono assicurare che il personale sanitario possa immediatamente raggiungere il passeggero che necessita di assistenza, mantenendo i corridoi liberi da ogni ostacolo, sino a che il passeggero assistito non venga fatto scendere dall'aeromobile.

## 14.1.2.2 MALORE IN AIRSIDE/LANDSIDE (QUALSIASI SOGGETTO NON A BORDO DI UN AEROMOBILE: PAX, CREW, OPERATORE AEROPORTUALE, ETC)

1. Chiunque riceva la segnalazione o rilevi direttamente il malore è tenuto a informare immediatamente, nell'ordine, il 118 e il PTE
2. PTE informa il Coordinatore competente della squadra AGE (SAF o SPV Terminal)
3. Il COO Squadra AGE (SAF o SPV Terminal) informa il COS
4. COS informa l'Handler (se coinvolto)
5. In presenza di emergenza sanitaria in airside, il SAF predispone la scorta per l'accesso in airside delle eventuali ambulanze esterne (se necessario tramite gli addetti airside)
6. PTE, in presenza di richiesta di soccorso sanitario in airside, avvisa il personale Security al varco EST; in alternativa, solo se riceve specifica comunicazione dal SAF, comunica al 118 il previsto utilizzo del varco OVEST per l'ingresso delle ambulanze e avvisa telefonicamente il personale Security presente al medesimo varco
7. SAF/SPV TERM comunica la chiusura dell'emergenza a PTE e COS

NB: Qualora la prima informativa relativa ad una richiesta di soccorso sanitario pervenga direttamente al 118 (p.e. nel caso di richiesta formulata da un passeggero a o da altra persona non a conoscenza delle procedure aeroportuali), il 118 provvederà ad informare telefonicamente il PTE, e tutti i soggetti coinvolti applicheranno la procedura sopra riportata a partire dal punto 2.

## 14.1.2.3 ATTIVAZIONE DEL PEA TRAMITE TELEALLERTAMENTO

1. PSSA informa 118
2. COS informa il PTE (a titolo informativo, in caso di eventuale chiamata da parte del 118)  
COS e SAF si attengono a quanto previsto dal PEA e qualora la tacitazione del Teleallertamento da parte del PSSA non avvenga (indicativamente) entro un minuto dall'avvenuta attivazione, il COS informa telefonicamente il 118.

## 14.1.3 INFORMAZIONI DA FORNIRE AL 118/PTE

All'atto della chiamata al 118/PTE il chiamante dovrà fornire le seguenti informazioni, se disponibili:

1. Identificazione di chi chiama – **CHI CHIAMA** (nome /numero di telefono)
2. Identificazione dell'area dell'evento, avendo cura di comunicare riferimenti precisi – **DOVE E' SUCCESSO** (ad. Esempio stand 115/difronte alla biglietteria piano terra, ecc. )
3. Situazione che ha comportato l'infortunio e/o malore – **COSA È SUCCESSO** (es. caduto rovinosamente a terra; si è schiacciato una mano nella porta, ecc.)
4. Numero e sintomi delle persone coinvolte – **COME STA** (es. non cosciente/non respira/tossisce/emorragia dal naso, ecc.)
5. Eventuali Enti di Soccorso già presenti sul posto e/o allertati o necessità del loro allertamento.

**Il soggetto che richiede l'intervento sanitario urgente, qualora non sia dotato di telefono abilitato alle chiamate esterne, dovrà attivarsi affinché la richiesta di chiamare il 118 pervenga al centralino di emergenza AdB (tel. 9555) nel più breve tempo possibile.**

**Il personale aeroportuale presente sul luogo dell'infortunio/malore dovrà fare il possibile per agevolare l'identificazione del luogo da parte dei soccorritori.**



## 14.2 Tabella riassuntiva attivazione soccorso sanitario

TIPOLOGIA DI EVENTO	CONDIZIONE INIZIALE	AZIONE 1	AZIONE 2	AZIONE 3
14.1.2.1 MALORE DI PAX O CREW A BORDO DI AEROMOBILE IN VOLO O A TERRA	INFORMATIVA PERVENUTA A TWR DAL CREW DEL VOLO	TWR INFORMA COS	COS INFORMA 118, PTE, SAF	PTE INFORMA SAF
	INFORMATIVA PERVENUTA ALL'HANDLER/ESERCENTE DAL CREW DEL VOLO	HANDLER INFORMA 118 E PTE	PTE INFORMA SAF	SAF INFORMA IL COS
14.1.2.2 MALORE IN AIRSIDE/LANDSIDE (QUALSIASI SOGGETTO NON A BORDO DI UN AEROMOBILE: PAX, CREW, OPERATORE AEROPORTUALE, ETC)	SEGNALAZIONE RICEVUTA O RILEVATA DIRETTAMENTE DA QUALSIASI SOGGETTO	CHIUNQUE RICEVA LA SEGNALAZIONE O RILEVI DIRETTAMENTE L'EVENTO INFORMA, NELL'ORDINE, IL 118 E IL PTE	PTE INFORMA IL COO AGE COMPETENTE	IL COO AGE INFORMA IL ROA
14.1.2.3 ATTIVAZIONE DEL PEA TRAMITE TELEALLERTAMENTO	INFORMATIVA PERVENUTA AL PSSA E AL COS TRAMITE SISTEMA DI TELEALLERTAMENTO	PSSA INFORMA IL 118	COS INFORMA IL 118 IN CASO DI MANCATA TACITAZIONE DEL TELEALLERTAMENTO DA PARTE DEL PSSA ENTRO 1 MINUTO DALLA ATTIVAZIONE DEL TELEALLERTAMENTO	COS INFORMA IL PTE
RICHIESTA DI ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO SANITARIO INVIATA DIRETTAMENTE AL 118 DA PERSONALE NON AEROPORTUALE	INFORMATIVA PERVENUTA AL PTE DIRETTAMENTE DAL 118	PTE INFORMA IL COO AGE COMPETENTE	IL COO AGE INFORMA IL ROA	-----

**INTENZIONALMENTE BIANCA**

---