

## **PRESCRIZIONI GENERALI PER LAVORAZIONI IN AIR SIDE**

### **1. Prescrizioni generali relative alle dotazioni dei veicoli e/o attrezzature**

1) I veicoli e i mezzi di servizio che devono accedere ed operare in Air side dovranno:

- (a) essere muniti ed avere esposto in modo ben visibile sul parabrezza il permesso alla circolazione (pass mezzi) rilasciato GES.A.P./ENAC - Direzione Aeroportuale di Palermo.
- (b) avere chiaramente evidenziata la ragione sociale e/o il logo della società;
- (c) essere muniti di adeguato schermaggio anti scintille, anche se equipaggiati con marmitte catalitiche ove gli stessi debbano accedere sotto bordo o in prossimità degli aeromobili;

I veicoli ed ogni oggetto mobile, che operano in Airside, ad esclusione degli aeromobili, nell'area di movimento di un aeroporto sono considerati ostacoli e devono essere adeguatamente segnalati e, nel caso di utilizzo degli stessi durante operazioni notturne o in condizioni di bassa visibilità, forniti di segnali luminosi; impianti di illuminazione in elevazione rispetto al suolo devono essere resi identificabili da adeguata segnalazione diurna.

Tutti gli ostacoli mobili, quando richiesto, devono essere di colore vistoso o segnalate da bandierine o segnali.

Pertanto gli automezzi di servizio, i mezzi speciali e le attrezzature autotrainate, appartenenti alle Società, ammesse a circolare ed operare sulle aree interne aeroportuali dovranno essere muniti degli appositi segnali diurni e notturni di ostacolo così come di seguito indicati;

#### **1.1. Segnali diurni**

Tutti gli automezzi di servizio, le macchine operatrici, e qualsiasi altro mezzo speciale dovranno essere muniti di bandiera e/o di pannelli autoadesivi a scacchi bianchi/rossi. La bandiera, che dovrà sporgere per almeno cm. 20/30 oltre la parte superiore del veicolo, dovrà essere quadrata, di lato non inferiore a cm. 90 con scacchi di cm. 30 di lato.

Per i veicoli di ridotte dimensioni saranno ammesse delle bandiere non inferiore a cm. 45 di lato con scacchi di cm. 15 di lato.

Le bandiere dovranno essere collocate posteriormente sul lato destro, quando si tratti di autovetture, autocisterne, autocarri, autofurgoni, motofurgoni, macchine operatrici e mezzi semoventi; per gli elevatori di merce e i trattori di qualsiasi dimensione le bandiere stesse dovranno essere posizionate dietro il guidatore in posizione verticale, o all'altezza del punto più alto del mezzo, compreso il guidatore.

I pannelli autoadesivi delle dimensioni delle bandiere, dovranno essere applicati su entrambe le fiancate dei veicoli e sul tetto.

#### **1.2 Segnali notturni**

I dispositivi luminosi dovranno avere le seguenti caratteristiche tecniche:

- luci fisse di colore rosso, intensità minima di 40 candele, copertura azimutale 360°.
  - luci lampeggianti di colore arancione o giallo con frequenza di 45 lampi/minuto, intensità luminosa minima 200 candele, copertura azimutale di 360°.
- (a) Pullman, autocarri, generatori dovranno avere 4 luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria e una luce lampeggiante posta al centro della cabina guida;
  - (b) autovetture berline, trattori cabinati e motoveicoli dovranno avere una luce rotante sulla carrozzeria in posizione centrale o in alternativa 4 luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria;

- (c) trattori scoperti dovranno avere una luce fissa posta su un'asta di altezza pari a quello del punto più alto di ingombro compreso il conducente. L'asta portante il segnale luminoso potrebbe essere di tipo reclinabile, per favorire l'accesso dei trattori sotto le ali degli aeroplani;
- (d) automezzi scoperti e/o con copertura di tela (campagnole) dovranno avere 2 luci fisse in alto ai lati del parabrezza e 2 all'estremità degli spigoli posteriori del cassone;
- (e) autogrù dovranno avere una luce fissa sul punto più alto del braccio, 4 luci agli angoli superiori della carrozzeria e una luce lampeggiante sulla cabina di guida;
- (f) elevatori merci dovranno avere una luce fissa sul punto più alto delle guide e una al centro del bordo posteriore della carrozzeria;
- (g) autocisterne e rimorchi cisterna dovranno avere una luce lampeggiante al centro della cabina di guida e/o del rimorchio e 4 luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria.  
Le autocisterne e i rimorchi cisterna dovranno avere, inoltre, una striscia arancione catarifrangente, dell'altezza minima di cm. 10 e della lunghezza pari a quella del mezzo.  
Le strisce dovranno essere poste su entrambe le fiancate dei veicoli;
- (h) autopazzatrici dovranno avere 4 luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria e una o 2 luci lampeggianti.

### **1.3. D.P.I. per lavorazioni in Air side**

Sia alla guida di un veicolo che a piedi è necessario, a seconda delle mansioni, operare indossando i Dispositivi di Protezione Individuale previsti. Tali dispositivi sono a protezione della salute dell'operatore, riducendo il rischio di infortunio.

#### **INDUMENTI AD ALTA VISIBILITA'**

Il vestiario ad alta visibilità protegge contro i rischi di investimento e pertanto è obbligatorio per chiunque operi sul piazzale aeromobili, indifferentemente dalla mansione. Va sempre indossato correttamente ed allacciato (in modo da non limitare la superficie esposta). Dopo l'uso non deve essere riposto dentro gli armadietti se non perfettamente asciutto (non fare asciugare vicino a fonti di calore).

#### **CUFFIE ANTI RUMORE**

Data l'alta rumorosità in Airside è necessario l'uso di cuffie che permettano adeguata protezione contro il rumore. Le cuffie vanno indossate sempre quando in piazzale, indifferentemente dalla mansione, avendo cura di indossarle correttamente (assicurandosi, ad esempio, che non vi siano capelli od altro tra i padiglioni auricolari e le cuffie).

#### **GUANTI IN PELLE**

I guanti in pelle proteggono dal rischio di ordinarie lesioni superficiali e pertanto vanno indossati da ogni operatore. Non devono essere usati per la protezione da contatti con liquidi o sostanza chimiche.

#### **SCARPE ANTINFORTUNISTICA**

Le scarpe antinfortunistica proteggono contro il rischio meccanico e pertanto vanno indossati da ogni operatore.

#### **ALTRI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE**

Per molte delle operazioni in Airside i dispositivi sopracitati non sono sufficienti ad una adeguata protezione. A seconda dei casi, delle necessità e del tipo di lavorazione si dovranno utilizzare anche parapigioggia, indumenti antivento, gambali in gomma, tute, copricapi e berretti, guanti antiolio, guanti in maglia, occhiali, casco e paracolpi, ginocchiere e supporti lombari, cordino e cintura di posizionamento, imbracatura anticaduta.

### **2. Prescrizioni generali relative alle norme comportamentali in Air side**

- Il tesserino aeroportuale di riconoscimento deve essere esposto e sempre ben visibile sulla persona, in ogni momento.
- E' vietato fumare su tutta l'area di movimento, sia dentro che fuori dai veicoli.
- Ogni volta che ci si mette alla guida di un veicolo o di un mezzo operativo è necessario verificare l'efficienza del mezzo e la funzionalità dell'equipaggiamento obbligatorio per la circolazione sulle area di movimento.

- E' vietato lasciare incustoditi i veicoli in funzionamento.
  - E' vietato sostare con i veicoli o mezzi operativi:
    1. sulla segnaletica orizzontale diurna;
    2. sulla "centre-line" delle vie di rullaggio;
    3. sulle aree tratteggiate;
    4. sotto i pontili di imbarco (Loading bridge);
    5. sotto la fusoliera e le ali di un aeromobile;
    6. su una veicolare;
    7. davanti alle uscite degli edifici;
    8. davanti alle uscite di emergenza.
  - I veicoli o i mezzi operativi devono essere parcheggiati solo all'interno degli spazi individuati a tal fine (area di cantiere/stoccaggio predisposta).
  - E' necessario uscire dalla zona parcheggio veicoli seguendo le normali procedure del Codice della Strada e avviandosi lentamente.
  - Quando ci si inserisce sulla veicolare occorre fare attenzione ai veicoli che già la impegnano e soprattutto alla direzione consentita in quel tratto.
  - In ogni situazione, in condizioni ordinarie, l'aeromobile in movimento ha sempre la precedenza su ogni veicolo;
  - Occorre dare la precedenza ai trattori trainanti aeromobili.
  - Hanno la precedenza i passeggeri a piedi sul piazzale e sulle strisce pedonali anche se accompagnati da personale degli handlers.
  - La circolazione a piedi degli operatori aeroportuali è vietata sul piazzale, a meno che, per ragioni tecniche, non si debba lavorare in una zona ben individuata (e di sera con gli indumenti o giubbotti ad alta evidenza).
  - In caso di emergenza i mezzi di soccorso hanno la precedenza su tutti gli altri veicoli.
  - Tutti i veicoli devono circolare sulla veicolare senza fare uso di scorciatoie ed uscendo ad angolo retto per raggiungere le piazzole sosta aeromobili e/o per impegnare i vari raccordi.
  - Il limite massimo di velocità sulla veicolare e sulla perimetrale è di 30 km/h, salvo che sia diversamente indicato un limite inferiore.
  - Il limite di velocità nelle zone di parcheggio aeromobili è quello del passo d'uomo (10 km/h).
  - Il limite di velocità, comunque sempre inferiore a 30 km/h, non dovrà mai essere superiore a quello ritenuto ragionevole e prudente in rapporto alle condizioni di traffico esistenti in quel momento ed a quelle meteorologiche.
  - In caso di condizioni meteorologiche avverse (forte pioggia o nebbia) devono essere accese le luci anabbaglianti e si deve operare con la massima cautela.
  - Eccetto quelli adibiti all'assistenza all'aeromobile, nessun altro veicolo può essere condotto o lasciato in sosta in prossimità del velivolo stesso.
  - Nell'avvicinarsi con un veicolo ad un aeromobile in sosta, bisognerà fare in modo di avere sempre la massima visuale verso il velivolo, così da percepire esattamente gli ingombri (ove possibile avendo l'a/m a sinistra del guidatore).
  - E' vietato condurre e lasciare in sosta veicoli sotto le ali degli aeroplani.
  - Sul piazzale sosta aeromobili e sulle aree di manovra è rigorosamente vietato fumare, gettare carta, abbandonare oggetti, produrre rifiuti e F.O.D. (Foreign Object Damage). Chiunque sporca e/o provoca inquinamento delle suddette aree di movimento sarà obbligato a procedere alle operazioni di pulizia e sarà ritenuto responsabile per gli eventuali danni a persone o cose; pertanto, ogni addetto ha il dovere di rimuovere e conferire negli appositi contenitori ogni cosa rinvenuta.
- E' fatto obbligo a tutti di osservare, entro l'ambito aeroportuale, le norme di carattere generale e speciali dettate in materia di Polizia aeroportuale e di sicurezza della Navigazione.
- Lavorando con veicoli e/o con mezzi operativi è necessario mantenere calma e lucidità, poiché lo stato di alterazione dell'operatore potrebbe determinare situazione di pericolo.
  - Qualsiasi incidente che coinvolga un aeromobile o un veicolo deve essere comunicato immediatamente alle competenti Forze di Polizia ed alla Direzione Aeroportuale dell'ENAC e al Gestore Aeroportuale.


### 3. Precrizioni di safety per il movimento del personale e mezzi d'opera dell'impresa

Con il rilascio del permesso di ingresso al sedime aeroportuale il Responsabile dell'impresa ha l'obbligo di divulgazione ai propri collaboratori e adempimento alle procedure che ne autorizzano la presenza e la circolazione nelle aree operative dell'aeroporto, con specifico riguardo ai movimenti da e per l'area di cantiere e la relativa base logistica.

In particolare, la circolazione del personale in area sterile avverrà con la scrupolosa osservanza delle modalità previste dalla vigente normativa.

Ad integrazione delle suddette prescrizioni comportamentali, il personale dovrà comunque attenersi alle sotto riportate ulteriori istruzioni:

- 1) il varco di accesso e di uscita di maestranze e mezzi d'opera da e per i cantieri è il varco doganale presidiato dalla Guardia di Finanza per i mezzi e l'autista, mentre il varco di servizio per tutti gli altri operatori;
- 2) il personale ed i mezzi di cantiere, superato il controllo del varco con esibizione delle autorizzazioni, sosterranno in prossimità del varco stesso in attesa di essere contattati dal Responsabile dell'impresa e dall'operatore GESAP (o da altro soggetto autorizzato) che li scorterà sino alle aree di cantiere/area logistica;
- 3) in attesa del contatto suddetto è fatto divieto assoluto al personale in ingresso di allontanarsi dal punto di raccolta sopra indicato;
- 4) raggiunte le aree di cantiere è fatto divieto assoluto al personale e mezzi di oltrepassare le recinzioni delle aree di cantiere;
- 5) qualsiasi esigenza diversa del personale operante dovrà essere preventivamente comunicata ed autorizzata dal Responsabile dell'impresa al quale compete di contattare il personale Gesap per l'accompagnamento al di fuori delle aree di cantiere;
- 6) detto accompagnamento avverrà in ogni caso di ingresso o di uscita dal cantiere e/o base logistica;
- 7) nel percorso da e per i cantieri o base logistica i mezzi procederanno a bassa velocità (max 30 chilometri orari) dando precedenza ai mezzi di servizio aeroportuali ed arrestandosi in presenza di transito di passeggeri e/o operatori;
- 8) in nessun caso il personale dell'impresa può interessare le aree di manovra e circolazione degli aerei nonché le aree in prossimità delle stesse, quali piazzale sosta aerei, bretelle, fasce di sicurezza, piste e testate piste inclusa.
- 9) qualora ciò si rendesse necessario per motivi di lavoro dovrà essere preventivamente acquisita l'autorizzazione dalla Direzione Area Movimento e degli organi aeroportuali competenti e ciò dovrà avvenire con l'accompagnamento del personale Gesap autorizzato.
- 10) la circolazione in Airside è regolamentata dal Codice della Navigazione e dalle Ordinanze emanate dal Direttore di Aeroporto. La segnaletica, sia orizzontale che verticale, è conforme alle norme ICAO e va rigorosamente rispettata. Seguono le regole chiave per la sicurezza relative alla circolazione in Airside:

PRECEDENZE	<p><b>Gli aeromobili, anche al traino, hanno sempre la precedenza.</b>          Tra veicoli la precedenza è regolamentata come da Codice della Strada.</p>	
LIMITI DI VELOCITA'	<p>All'interno del perimetro di sicurezza dello stand di posizione di parcheggio dell'aeromobile, delimitato da una striscia continua rossa</p>	 10 km/h
DISTANZE DI SICUREZZA	AEROMOBILE PARCHEGGIATO	3 metri
	AEROMOBILE DURANTE UN RIFORNIMENTO	6 metri
	AEROMOBILE CON LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE	<b>VIETATO AVVICINARSI</b>
SORPASSI	Evitare i sorpassi; ove necessario, effettuarli con cautela.	
RETROMARCIA	Evitare la retromarcia; qualora necessaria, soprattutto se alla guida di mezzi a visibilità ridotta e/o sottobordo, farsi guidare da un operatore a terra, al fine di garantire la separazione dagli ostacoli. Taluni mezzi sono dotati di avvisatore acustico durante la retromarcia.	

Il servizio UCS (Area Movimento – GES.A.P.) durante le attività di accompagnamento avrà soltanto compiti di safety.

#### 5.1. Attività di avvio e di esecuzione dei lavori

Il Direttore Lavori o l'Esecutore contrattuale, almeno 24 ore prima dell'inizio delle attività, di concerto con il Coordinatore in fase di esecuzione ove previsto e ove disgiunto dal Direttore Lavori, e/o il Responsabile Unico del Procedimento/Responsabile Lavori, deve fornire all'ufficio Area Movimento – GES.A.P. adeguata documentazione grafica in formato A3 o A4 che evidenzi ogni aspetto della cantierizzazione dell'area oggetto di intervento, i dispositivi e le attrezzature inerenti la cantierizzazione stessa, il percorso da e per l'area interessata dai lavori (illuminazione area, perimetrazioni, segnalazioni, ecc.). Lo stesso deve inoltre fornire, almeno 24 ore prima, debitamente compilato e firmato il cronoprogramma lavori di cui all'allegato (1) alla Sezione 13 della Parte E del Manuale di Aeroporto.

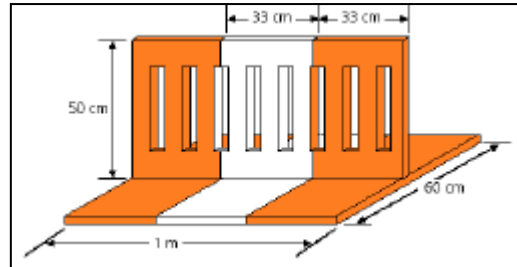
Premesso quanto sopra, l'impresa è obbligata per adempimento a sottoscrivere e condividere le planimetrie di cantierizzazione e il crono programma dei lavori suddetto.

Il servizio UCS (Direzione Area Movimento – GESAP) presenza e verifica, che le operazioni preliminari alla cantierizzazione a carico della ditta siano realizzate nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza preventivamente determinate e allegate al cronoprogramma.

Le prescrizioni di sicurezza minime per la perimetrazione delle aree sottoposte a limitazione o interdizione sono le seguenti:

#### Segnalazioni diurne

Barriere EASA AMC/GM TO ANNEX IV-PART-ADR-OPS/ AMC1 ADR.OPS.B.070) rappresentanti il limite di quella parte di una pista, un raccordo o un'area di parcheggio pavimentati ma non idonei al movimento velivoli, distanziate di non più di 15 m l'una dall'altra.



Nota: nel caso in cui i lavori o le relative perimetrazioni costituiscano ostruzione alle vie di fuga e/o alle vie di accesso da parte dei mezzi di soccorso dei VVF in situazioni di emergenza, dovrà essere effettuata una preventiva attività di coordinamento con i VVF stessi.

#### Segnalazioni notturne

Luci rosse fisse a bassa luminanza poste ad intervalli non superiori a:

- ✓ metri 7,5 per le aree non praticabili escluse le piste e le vie di rullaggio;
- ✓ metri 3 per chiudere alle operazioni sezioni non praticabili di una pista o di una via di rullaggio.

Le luci e l'illuminazione del cantiere, compresa quella della recinzione, devono essere tali da non provocare l'abbagliamento e/o disorientamento ai piloti degli aeromobili e ai conducenti dei veicoli e mezzi, pertanto, non dovranno essere orientate in direzione opposta ai versi di atterraggio, decollo e rullaggio degli aeromobili e di percorrenza dei veicoli.

Le attrezzature, i mezzi speciali ed ogni equipaggiamento necessario per l'esecuzione dei lavori in Airside non devono violare le superfici di limitazione ostacoli.

Il personale GES.A.P. , durante l'esecuzione dei lavori, direttamente o attraverso la struttura UCS, è autorizzato in ogni momento a poter accedere all'area di cantiere ove si svolgono i lavori, per verificare che il rispetto delle prescrizioni di sicurezza prestabilite e allegate al cronoprogramma sia mantenuto e compatibile con le attività di volo. A titolo esemplificativo, qualora i mezzi di cantiere debbano attraversare aree pavimentate interessate dal movimento degli aeromobili, saranno effettuate ispezioni frequenti finalizzate a riscontrare che il personale dell'impresa mantenga tali aree costantemente pulite o, che in caso di interdizione di specifiche aree, queste non siano rese indebitamente utilizzabili.

Nota: Lo stoccaggio e l'allontanamento dei detriti e dei materiali di scavo devono avvenire in modo ordinato e corretto. In particolare è ammesso in funzione della durata del cantiere e della singola fase lavorativa la formazione temporanea di piccoli cumuli di detriti, purchè coperti adeguatamente e purchè non possano creare FOD. Questi cumuli dovranno essere eliminati entro il termine della singola fase lavorativa giornaliera.

#### 5.2. Attività di fine lavori e riapertura aree alle operazioni aeroportuali

In caso di lavori notturni e/o in tempi ristretti, così come definiti nella Circolare ENAC APT 11 e ss.mm.ii., prima della riapertura dell'area oggetto di intervento alle operazioni degli aeromobili, il Direttore dei Lavori e il Responsabile della Sicurezza Operativa (ove disgiunto dal Direttore Lavori) redige apposita scheda di agibilità, personalizzandola per l'area interessata e per l'attività svolta. La scheda di agibilità deve essere sottoscritta dal Rappresentante della Ditta appaltatrice e consegnata al personale della Direzione Area Movimento – GESAP incaricato.

Una volta ricevuta la scheda di agibilità ed accertata la rimozione del cantiere e la pulizia delle aree, l'addetto UCS accompagnerà uomini e mezzi al di fuori dell'Air Side.

In caso di lavori che hanno interessato l'infrastruttura aeronautica in maniera consistente, prima della riapertura dell'area oggetto di intervento alle operazioni degli aeromobili, il Direttore dei Lavori redige il Certificato di Regolare Esecuzione e riconsegna delle aree all'operatività aeroportuale, controfirmato dal Responsabile della ditta esecutrice e vistato dal Responsabile del procedimento.

**6. Segnalazione ed illuminazione degli ostacoli**

Al fine di ridurre il rischio per le operazioni in condizioni di volo o operazioni nell'area di movimento, la Ditta esecutrice dei lavori in Air side, è obbligata a segnalare a GES.A.P la presenza di mezzi, macchine operatrici e/o attrezzature speciali che costituiscono ostacolo, fisso e/o mobile, alla navigazione aerea; successivamente, la Ditta sarà altresì obbligata a chiedere formalmente a GES.A.P. autorizzazione all'utilizzo degli stessi.

Sarà cura di GES.A.P. fornire alla Ditta esecutrice dei lavori le opportune prescrizioni sull'uso, la colorazione e la collocazione dei dispositivi di segnalazione ostacolo, diurni e notturni, secondo le prescrizioni regolamentari.

**7. Segnalazione luminosa aree chiuse al traffico o non praticabili**

La segnalazione luminosa di aree chiuse al traffico o non praticabili di un aeroporto aperto ad operazioni notturne deve soddisfare i seguenti requisiti:

- (a) per delimitare un'area non praticabile, escluse piste e vie di rullaggio, le luci devono essere poste ad intervalli non superiori a 7,5m;
- (b) per chiudere alle operazioni sezioni non praticabili di una pista o di una via di rullaggio, le luci devono essere poste ad intervalli non superiore 3m.

I segnali luminosi usati per segnalare parti non praticabili dell'area di movimento devono essere di luce rossa fissa d'intensità sufficiente alla loro identificazione, tenuto conto della illuminazione adiacente e del livello di luminosità dello sfondo e comunque non inferiore a 10 candele.

**Riferimenti normativi (soggetti a continua evoluzione)**

- Codice della Navigazione;
- ICAO - Annex 14 – Volume I "Aerodromes";
- EASA AMC/GM TO ANNEX IV-PART-ADR-OPS;
- CS and GM for Aerodromes Design CS-ADR-DSN
- Ordinanza ENAC D.A. n. 01/2011 del 19/01/2011 (con procedura e manuale ADC – AIRSIDE DRIVING CERTIFICATE)
- Sezione 13 della Parte E del Manuale di Aeroporto.

Punta Raisi, lì \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Timbro e firma del Legale Rappresentante della  
Società/Ente richiedente o suo delegato)

\_\_\_\_\_  
Firma del Titolare