



Corso di AIRSIDE SAFETY Aeroporto G. Verdi Parma

Il presente corso è erogato da **SO.GE.A.P. S.p.A.** con lo scopo di formare gli operatori che, a qualunque titolo debbano accedere in area aeroportuale o air side; è orientato, quindi, all'apprendimento delle regole generali cui attenersi ed , eventualmente ,al rilascio dell'abilitazione alla guida in airside necessaria per poter guidare un veicolo, un mezzo o attrezzatura in airside. Il fine è garantire la sicurezza dei soggetti che interagiscono, direttamente o indirettamente, con le operazioni degli aeromobili e con l'attività aeroportuale in airside più in generale.

L'Aeroporto è un'organizzazione complessa in cui interagiscono simultaneamente diversi soggetti (OPERATORI, ENTI, SOCIETA') per lo svolgimento di svariate attività legate sostanzialmente, ma non solo, al volo. Per questa complessità uno degli aspetti più importanti è la sicurezza delle operazioni, sintetizzata nel termine anglosassone di “**Safety**”.

UNA BUONA FORMAZIONE E UN AMBIENTE DI LAVORO SICURO
SONO REQUISITI NECESSARI PER LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI

Motivo del corso

- ▶ **Apprendimento delle regole generali fondamentali a cui attenersi, per qualunque compito da svolgere in aerea aeroportuale e/o per accedere (con mezzi e non) all'area " airside " dell'aeroporto di Parma.**
- ▶ **Garantire la sicurezza delle operazioni " Safety ".**
- ▶ **Infondere la Cultura aziendale della Sicurezza o ' Safety Culture.**

Obbiettivo del corso

Formare tutti gli operatori che necessitano del rilascio di un TIA o dell'abilitazione all'accesso all'area airside , al fine di garantire la sicurezza dei soggetti stessi e delle operazioni, degli aeromobili e di tutte le operazioni aeroportuali.

SAFETY

Sicurezza delle operazioni; il termine “Safety” è preso in prestito dall’inglese (*gli anglosassoni distinguono Safety e Security*). Il fine è quello di controllare e ridurre i rischi associati alle attività aeronautiche ad un livello accettabile.

Eliminare gli incidenti aeronautici (e gli inconvenienti gravi) risulta impossibile sebbene questo rimanga l’obiettivo ultimo. Nonostante tutti gli sforzi messi in atto per evitarli, gli eventi indesiderati possono presentarsi inaspettatamente. Un sistema fatto dall’uomo è per sua natura imperfetto. Intervenire sul fattore umano, con l’adeguata formazione fondamentale.

Safety Culture

La creazione di un ambiente di lavoro sempre più sicuro comporta la necessità di comprendere i concetti alla base della safety ed intervenire a livello di cultura aziendale per riconoscere e supportare lo sviluppo della **Safety Culture**. Tutti noi abbiamo la responsabilità e il dovere di mantenere sempre ed ovunque un comportamento sicuro nei confronti di noi stessi e della Società; inoltre, nell'ambito dell'attività lavorativa, questo obbligo è sancito dalla legge, verso il datore di lavoro ed i colleghi e verso i clienti, vettori e passeggeri.

H.R.O.

Organizzazione ad Alta Affidabilità (**High Reliability Organization**)

L'industria aeronautica ha da sempre dimostrato grande attitudine al cambiamento culturale ed al costante perfezionamento del modus operandi in campo Safety costituendo un modello di riferimento in particolar modo per le Organizzazioni ad Alta Affidabilità (High Reliability Organization) che in seguito chiameremo semplicemente HRO.

Queste organizzazioni hanno lo scopo di evitare catastrofi in ambienti in cui ci si può aspettare, a causa di fattori di rischio e complessità, incidenti le cui conseguenze possono risultare fatali, in termini di vite umane, e capaci di provocare disastri naturali. Per tale ragione hanno sviluppato approcci e pratiche per l'individuazione di "segnali premonitori" dell'evento critico, traendoli dall'analisi di errori marginali evitandone e contenendone gli effetti.

In questo tipo di imprese esiste una cultura condivisa, in cui le diverse competenze e punti di vista sono armonizzati e valorizzati, e soprattutto è ben radicata all'interno dell'organizzazione; in tal senso è necessario introdurre la sicurezza nei processi decisionali. È inoltre necessario strutturare adeguatamente i processi di controllo, per garantire una capacità gestionale di verifica sistematica, periodica, operativa delle condizioni di prevenzione nei luoghi di lavoro. **Le HRO non possono imparare dai propri fallimenti poiché, quando questi si verificano, hanno effetti irreversibili (perdita di vite umane, disastri ambientali ecc.).** Esse si focalizzano sui guasti prima che un evento dannoso si verifichi, incoraggiando una cultura di riporto e di discussione critica attorno agli errori ed ai mancati incidenti, affinché sia possibile apprendere da situazioni di errori marginali e prevenirli prima che questi diventino di portata maggiore.

I punti su cui fissare maggiore attenzione:

- ▶ **Attenzione al dubbio ed allo scetticismo operativo:** le HRO sono orientate a mantenere una costante apertura allo scetticismo nei confronti della routine amministrativa, favorendo la presenza di comitati di controllo e l'impiego di risorse umane che siano in grado di apportare nuove esperienze e professionalità.
- ▶ **Sensibilità operativa:** capacità delle HRO di preservare una attenzione vigile sulle operazioni, gestendola con aggiustamenti continui che impediscono a piccoli errori di sommarsi e innescare eventi catastrofici.
- ▶ **Resilienza:** capacità di rimanere flessibili in relazione alle variazioni ambientali. Implica la capacità delle HRO di gestire il problema imprevisto efficacemente e in tempo reale, nel momento stesso in cui esso si verifica.
- ▶ **Decision-making:** il processo decisionale che caratterizza la persona con la conoscenza necessaria per affrontare la complessità della situazione data.

- ▶ I primi due punti sono sostanzialmente di prevenzione/anticipazione, gli ultimi due di contenimento/azione.
- ▶ L'affidabilità si raggiunge attraverso un approccio basato sulle routine, sviluppando procedure affidabili che hanno lo scopo di ridurre o eliminare la discrezionalità dell'intervento umano, intesa come fonte di errore. La tecnologia è sempre meno responsabile di errori o incidenti e quindi il fattore umano rappresenta il tallone d'Achille del sistema.
- ▶ Nel campo dell'aviazione e, in particolare, nel controllo del traffico aereo si sono sviluppati negli anni modelli e strumenti che pongono particolare attenzione alla “**human performance**” o “**Human Factor**” come elemento centrale nella progettazione di sistemi resilienti e di organizzazioni ad alta affidabilità; *circa l'90% degli errori/ incidenti sono da attribuire al fattore umano.*

SAFETY

Ogni giorno milioni di persone scelgono il trasporto aereo perché è sicuro. Il livello di sicurezza raggiunto ai nostri giorni è il frutto del lavoro e dell'impegno continuo di chi si adopera costantemente a mantenere elevati i propri livelli di sicurezza.

SAFETY SERVICE OFFICE

Il Safety Service Office risponde direttamente al Safety & Compliance Monitoring Manager pur restando indipendente e neutrale in termini di processi e decisioni prese. Il Safety Service office è composto dal Training Manager e da un elemento operativo (Duty Officer) formati in materia di safety e di Regolamento 139/2014. Inoltre, qualora il Safety & Compliance Monitoring Manager lo ritenga necessario, ai lavori del Safety Services Office possono partecipare anche i Post Holder (operativo, Manutenzione e Progettazione). Il Safety Service Office dovrebbe:

Gestire e supervisionare l'hazard identification system;

Monitorare le “safety performance” delle unità operative direttamente impegnate nelle operazioni aeroportuali;

Consigliare il “top management” in materia di Safety Management;

Assistere la linea di management in materia di Safety Management;

Il Safety Services Office organizza le riunioni (e ne redige il relativo verbale) con i vertici aziendali e con i restanti lavoratori nel mese di gennaio di ogni anno per valutare i rischi che possono derivare dalle attività nuove in programma.

Cos'è la **Safety Culture**?

La *Safety Culture* è il modo in cui viene percepita la sicurezza, come viene valutata e quanto sia considerata prioritaria in un'organizzazione. Essa riflette in maniera veritiera l'impegno alla safety a tutti i livelli dell'organizzazione.

Safety: sicurezza delle operazioni cioè il sistema fatto di procedure, prescrizioni di norma e gestione degli eventi, che ha l'obiettivo primario di mitigare il rischio che gli aeromobili e i loro occupanti possano subire danni; ma anche la sicurezza personale all'interno di un'azienda (sicurezza e salute dei lavoratori)

Security: mitigazione del rischio di essere oggetto di atti illeciti volontari da parte di terzi.

Adeguaarsi ai principi e prescrizioni del presente manuale, significa tutelare la sicurezza degli aeromobili che effettuano le proprie operazioni, presso lo scalo di Parma, i loro occupanti, o passeggeri, in un'area di cui approfondiremo la conoscenza: "l'airside".

Gerarchicamente spetta ai dirigenti, l'Accountable Manager in primis, infondere questa cultura della sicurezza ai livelli subordinati del sistema. Attraverso la partecipazione alle operazioni giornaliere, la direzione deve trasmettere al proprio personale un atteggiamento proattivo verso la sicurezza, che contribuisca alla predisposizione verso una cultura positiva di prevenzione.

Molti operatori scelgono di non comunicare o segnalare un problema non per mancanza di onestà ma per paura che ciò che stanno per dire potrebbe causare loro spiacevoli conseguenze. La fiducia è il fulcro della Just Culture.

Di recente si parla di “Just Culture”, cioè la cultura del giusto o fare la cosa giusta. Nella definizione del prof. Reason, la “Just culture” è descritta come “un’atmosfera di fiducia nella quale le persone vengono incoraggiate (a volte elogiate formalmente quando forniscono informazioni utili di safety), ma nella quale esse hanno bene in mente quale sia la linea di confine tra comportamento accettabile e inaccettabile.

Reason sostiene che solo il 10% delle azioni che conducono ad inconvenienti o incidenti sono giudicati colposi. Per questo ogni evento che si verifichi tra questi due estremi deve essere valutato come a sé stante.

Sidney Dekker, in accordo con Reason sul concetto di Just Culture, pone maggior attenzione sulla propensione a criminalizzare l'errore umano.

Si dovrebbe, invece, considerare l'errore non come un fallimento o un sentimento di vergogna ma come un'opportunità per imparare e migliorare un'organizzazione.

La **Just Culture** si configura come un'atmosfera di generale fiducia nella quale i dipendenti, gli addetti, sono incoraggiati a fornire informazioni in maniera confidenziale, anonima o ufficiale e non devono avere una finalità punitiva.

Va comunque chiarito il concetto tra comportamento “**accettabile**” e “**inaccettabile**”.

COMPOSIZIONE TIPICA DI UN AEROPORTO

- ▶ Gli aeroporti moderni sono caratterizzati da due grandi aree, dette **air-side** e **land-side**, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico.
- ▶ Della zona **air-side** fanno parte la pista di atterraggio, generalmente in asfalto, eventualmente con testate rigide pavimentate in calcestruzzo, uno o più piazzali di sosta per gli aeromobili, uno o più raccordi che collegano il piazzale alla pista di volo e, talvolta, una o più vie di rullaggio. Anche le sale d'imbarco in aerostazione, dopo i controlli security, fanno parte della zona air side.
- ▶ Negli aeroporti più grandi, in zona air-side vi sono inoltre degli hangar per il ricovero e la manutenzione dei mezzi aeroportuali (trattori, mezzi di rampa, ecc.) e una caserma dei vigili del fuoco.
- ▶ Della zona **land-side** fanno invece parte l'aerostazione passeggeri, la viabilità ordinaria, i parcheggi per le autovetture ed altre eventuali strutture aperte al pubblico.

LA PISTA (RUNWAY)

- ▶ Le moderne piste degli aeroporti hanno una sovrastruttura semirigida, attentamente studiata nel suo orientamento per tener conto della presenza di eventuali ostacoli naturali, della direzione dei venti preponderanti nella zona e della posizione del sole lungo l'arco della giornata. (Orientamento della pista di **PARMA 2.0-0.2**)
- ▶ La pista deve sempre essere dotata di luci di bordo pista, mentre sono obbligatorie le luci d'asse solo per le piste di categoria più elevata; forniscono al pilota delle indicazioni metriche per cui esse sono bianche nel tratto iniziale e diventano rispettivamente arancioni e rosse nel tratto terminale.
- ▶ Le luci di soglia e di fine pista sono sempre obbligatorie, disposte trasversalmente alla pista e rispettivamente di colore verde e di colore rosso.
- ▶ L'illuminazione della pista serve per renderla visibile di notte o in condizioni di scarsa visibilità. L'intensità delle luci di pista è stabilita dal *Reg. (UE) 139/2014* emanato dall' EASA e viene periodicamente misurata.
- ▶ Le piste sono affiancate da strade di servizio per l'intervento dei mezzi di soccorso e sono collegate alla zona di parcheggio degli aeromobili per mezzo di raccordi.
- ▶ Gli aeroporti aperti al traffico notturno, inoltre, devono essere segnalati da appositi fari aeronautici.

VIE DI RULLAGGIO (TAXIWAY), RACCORDI E PIAZZOLE DI SOSTA(APRON)

- ▶ Esse sono parallele alla pista di volo e hanno la funzione di far circolare gli aeromobili, evitando possibili interferenze, in modo da poter movimentare contemporaneamente più macchine, riducendo i tempi di attesa. Le luci di bordo delle vie di rullaggio, ove presenti, sono di colore blu.
- ▶ I raccordi, detti anche bretelle, sono dei tratti pavimentati che collegano il piazzale direttamente alla pista o alla via di rullaggio. In alcuni casi i raccordi presentano un angolo di incidenza con la pista di volo sufficientemente ridotto per consentire l'uscita rapida in situazioni di emergenza. Le luci di bordo dei raccordi, se presenti, sono di colore blu.
- ▶ Il piazzale di sosta, detto anche “apron”, è un'area destinata alla sosta degli aeromobili ed alle operazioni di salita a bordo e sbarco dei passeggeri. In genere il piazzale è realizzato con lastre di calcestruzzo non armato e pertanto di elevato spessore per sostenere i notevoli carichi cui è soggetto (aerei con il pieno di carburante, di passeggeri e di bagagli e della merce). Le luci di bordo del piazzale sono obbligatorie e sono di colore blu.

IL TERMINAL

Il terminal è la parte più vicina alle aree di parcheggio per le auto dei passeggeri in partenza, fermate d'autobus e di taxi, talvolta stazioni ferroviarie o metropolitane per consentire un collegamento veloce con le località più prossime. Il terminal di un grande aeroporto civile moderno contiene al suo interno tutto quello che serve per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, dai banchi del check-in, dalle postazioni di controllo dei documenti e di imbarco, dalla dogana (nel caso di aeroporti internazionali) ai servizi relativi ai bagagli. All'interno della struttura, sono sempre presenti anche servizi accessori come bar, ristoranti e negozi.

LA CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROPORTI

- ▶ Gli aeroporti vengono suddivisi in 5 classi a seconda della lunghezza della pista:
- ▶ Classe A lunghezza pista superiore a 2100 metri;
- ▶ Classe B lunghezza pista da 1500 a 2100 metri;
- ▶ Classe C lunghezza pista da 900 a 1500 metri;
- ▶ Classe D lunghezza pista da 750 a 900 metri;
- ▶ Classe E lunghezza pista da 600 a 750 metri.

**L'aeroporto G.Verdi di Parma appartiene
alla CLASSE A.**

Vengono inoltre classificati in tre categorie a seconda degli **impianti ILS**, del sistema luminoso di avvicinamento e delle luci di pista:

- ▶ **Prima categoria** consente avvicinamenti ed atterraggi strumentali con visibilità orizzontale minima di 550 metri e visibilità verticale non inferiore a 200 piedi;
- ▶ **Seconda categoria** consente le stesse operazioni, ma con visibilità orizzontale non inferiore a 350 metri e visibilità verticale non inferiore a 100 piedi;
- ▶ **Terza categoria** consente l'avvicinamento e l'atterraggio con visibilità orizzontale da 200 a 0 metri e visibilità verticale da 50 a 0 piedi. Questa categoria è suddivisa in 3 classi (A, B e C).

Oltre a queste classificazioni, è definito dal *Regolamento* (UE 139/2014) un **CODICE DI RIFERIMENTO DELL'AEROPORTO (Aerodrome Reference Code)**, in base al quale sono stabilite le caratteristiche delle superfici, delle aree di protezione e dei piani di riferimento laterali e longitudinali che devono essere tenuti liberi da ostacoli. Tale codice alfanumerico è costituito da:

- ▶ Un **NUMERO** individuato dal valore della “lunghezza di pista di riferimento dell'aeromobile” riferita all'aeromobile in uso sull'aeroporto che necessita di maggior corsa al decollo;
- ▶ Una **LETTERA** individuata dall'apertura alare o larghezza massima del carrello principale dell'aeromobile più grande che si prevede possa operare nell'aeroporto, a seconda di quale dei due parametri richieda caratteristiche di pista superiori.

Tale Codice di riferimento non è correlato alla resistenza della pavimentazione.

Primo elemento del codice		Secondo elemento del codice		
Numero di codice	Valore della lunghezza di pista di riferimento dell'aeromobile	Lettera di codice	Apertura alare	Larghezza massima carrello principale
1	< 800 m	A	< 15 m	< 4.5 m
2	>= 800 m e < 1200 m	B	>= 15 m e < 24 m	>= 4.5 m e < 6 m
3	>= 1200 m e < 1800 m	C	>= 24 m e < 36 m	>= 6 m e < 9 m
4	>= 1800 m	D	>= 36 m e < 52 m	>= 9 m e < 14 m
		E	>= 52 m e < 65 m	>= 9 m e < 14 m
		F	>= 65 m	>= 14 m e < 16 m

**Il codice di riferimento ICAO, per
l'Aeroporto di Parma è
4C.**

RIFERIMENTI NORMATIVI

Nuovo Regolamento (CE) 1139/2018

Recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

Regolamento (UE) 139/2014

È la regolamentazione attuativa della Commissione Europea che garantisce il mantenimento di un livello elevato ed uniforme di sicurezza in tutti gli aeroporti europei.

Ordinanza dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC)

Atto normativo avente valore di legge, emesso dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile per disciplinare i vari aspetti dell'attività aeroportuale sullo scalo di riferimento. Ha validità solo nello scalo in cui viene emesso.

Circolare dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Sono documenti che integrano il quadro regolamentare del settore dell'aviazione civile e vengono sviluppate per migliorare la comprensione delle regole da parte di tutti.

Regolamento di Scalo

Un documento, con valore di ordinanza, dove vanno a confluire le regole e le procedure in vigore presso il nostro scalo.

Manuale di Aeroporto

È il documento che descrive le modalità di gestione delle operazioni aeroportuali e il mantenimento dei requisiti di sicurezza operativa dello scalo in adeguamento al Regolamento (CE) 216/2008 e alle Implementing Rules contenute nel Regolamento UE 139/2014.

Tutti i soggetti, privati e pubblici, hanno l'obbligo di adempiere a quanto contenuto nelle procedure, istruzioni operative e qualsiasi altro documento contenuto nel Manuale di Aeroporto.

ENTI AEROPORTUALI

E.N.A.C. – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Con il Decreto Legislativo n. 250 del 25 luglio 1997 è stato istituito l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile. E' un ente pubblico, non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposto ai poteri di indirizzo, di vigilanza e di controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E.N.A.C. si occupa del controllo della sicurezza nella duplice funzione di “safety” e di “security”, dei diritti del passeggero e della tutela ambientale in relazione ai sedimi aeroportuali, cercando di contenere l'inquinamento acustico e atmosferico dei suddetti.

SO.GE.A.P. SPA

E' la Società per la Gestione dell'Aeroporto di Parma, cioè il GESTORE, il soggetto cui è affidato, 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 nell'aeroporto

Testimonianza dell'elevato standard di safety, affidabilità e conformità raggiunto dal Gestore è la **certificazione** riferita alla progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti, nonché al personale e alle organizzazioni che vi partecipano e alla protezione delle aree limitrofe. Il **Certificato di Aeroporto (IT.ADR.0025)**, rilasciato dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) con validità illimitata, attesta la rispondenza dell'aeroporto ai requisiti di safety prescritti dal Regolamento (UE)n.139/2014.

In particolare attesta:

- ▶ l'idoneità dell'organizzazione aziendale del Gestore aeroportuale (intesa quale insieme di mezzi, personale e procedure);
- ▶ la conformità delle infrastrutture, degli impianti e dei sistemi;
- ▶ la compiuta redazione del Manuale dell'aeroporto.

Repubblica Italiana
Stato membro dell'Unione Europea
(A Member of the European Union)

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
(Italian Civil Aviation Authority)

SPECIFICA DI CERTIFICAZIONE

TERMS OF THE CERTIFICATE

Certificato numero:
Certificate reference: IT.ADR.0025

Nome Aeroporto:
Aerodrome Name: Parma, Giuseppe Verdi

Gestore:
Aerodrome Operator: SO.GE.A.P. - Società di Gestione Aeroporto di Parma
Via Licinio Ferretti, 50/A
43126 PARMA PR - Italy

Codice ICAO:
ICAO Location Indicator: LIMP

Coordinate Geografiche ARP
Aerodrome Reference Point (ARP): Lat.: 44°49'20" N
Long.: 10°17'43" E

Codice di riferimento dell'aeroporto
Aerodrome Reference Code: 4C

Operazioni approvate
Approved Aircraft Operations with a higher code letter: None

Status: C - Civile (Public use)

Procedure per operazioni in bassa visibilità:
Procedures for Low Visibility Operations: Not Established

Infrastrutture e condizioni operative
Infrastructures and conditions to operate

Condizioni operative
Conditions to Operate

PISTA RWY	Giorno/Notte Day/Night	IFR/VFR	Codice di riferimento REF Code	Tipologia Surface	Dimensioni Dimensions	Note Remarks
02	Day/Night	VFR	4C	Bituminous Conglomerate	2124 x 45	Landing on RWY 02 allowed during daylight hours only with visibility equal to or greater than 1500 m
20	Day/Night	IFR/VFR	4C	Bituminous Conglomerate	2124 x 45	Take off on RWY 20 allowed during daylight time only with visibility equal to or greater than 1500 m

SAFETY MANAGER

- ▶ Il Safety Manager è il punto focale ed il responsabile dello sviluppo dell'amministrazione e dell'organizzazione del Safety Management System. Il suo ruolo è quello di :
- ▶ Facilitare l'hazard identification, risk analysis e management;
- ▶ Monitorare l'implementazione e il funzionamento del safety management system includendo le necessarie azioni di safety;
- ▶ Gestire il safety reporting system dell'aeroporto;
- ▶ Fornire report periodici sulla safety performance;
- ▶ Gestire la documentazione relativa al Safety Management;
- ▶ Mettere a disposizione un safety management training che soddisfi standard accettabili;
- ▶ Fornire avvisi in ambito safety;
- ▶ Avviare e partecipare alle investigazioni su inconvenienti e incidenti interni.
- ▶ Il safety manager porta con sé un'adeguata esperienza nelle operazioni aeroportuali, così come nella gestione delle procedure di qualità. Possiede anche una adeguata conoscenza del manuale di aeroporto.

TRAINING MANAGER

L'accountable Manager delega le proprie responsabilità nell'area della formazione al Training Manager. Tali responsabilità sono la realizzazione, il coordinamento, l'implementazione del training programme e il record keeping appropriato della formazione del personale, nonché dei programmi di proficiency checks. In ogni caso la responsabilità rimane all'Accountable Manager.

OPERATIONAL MANAGER

L'operational Manager è il responsabile del settore operativo e, in materia di safety, si impegna a divulgare ogni indicazione proveniente dal Safety & Compliance Monitoring Manager.

Su indicazione del Safety & Compliance Monitoring Manager, in accordo con il Training Manager, si impegna ad organizzare e seguire le sessioni di formazione aggiuntive legate a operazioni di changes management e/o allo studio storico delle segnalazioni.

Si impegna ad assicurare che il personale alle proprie dipendenze sia congruo con le operazioni svolte e che sia informato in merito alla safety policy di So.Ge. A.P. S.p.A. Egli stesso partecipa fattivamente alla divulgazione delle indicazioni che arrivano dal Safety Management e controlla che il personale alle proprie dipendenze divulghi allo stesso modo le indicazioni nel modo più capillare possibile.

MAINTENANCE MANAGER

Il Maintenance Manager è il responsabile del settore manutentivo e, in materia di safety, si impegna a divulgare ogni indicazione proveniente dal Safety & Compliance Monitoring Manager. Su indicazione del Safety & Compliance Monitoring Manager, in accordo con il Training Manager, si impegna ad organizzare e seguire le sessioni di formazione aggiuntive legate a operazioni di changes management e/o allo studio dello storico delle segnalazioni. Si impegna ad assicurare che il personale alle proprie dipendenze sia congruo con le operazioni svolte e che sia informato in merito alla safety policy di So.Ge.A.P. S.p.A. Egli stesso partecipa fattivamente alla divulgazione delle indicazioni che arrivano dal Safety Management e controlla che il personale alle proprie dipendenze divulghi allo stesso modo le indicazioni nel modo più capillare possibile.

DUTY OFFICER

- ▶ Assicurare, in attuazione delle istruzioni ricevute dal Responsabile delle Operazioni e nell'ottica della massima soddisfazione dei vettori assistiti, il corretto espletamento delle attività di coordinamento, rampa, centraggio e assistenza passeggeri nel turno assegnato.
- ▶ Responsabilità:
- ▶ Assicurare i compiti e le azioni previste dal Manuale dell'Aeroporto, dal Regolamento di Scalo e dal Manuale delle Operazioni. (A titolo di esempio: emissione e modifica notam, gestione procedura AWO, pre-assegnazione piazzole parcheggio, ecc.);
- ▶ Gestire e coordinare il personale operativo, nell'arco del turno, con impiego flessibile della propria figura professionale e di quella del DAT, tra le aree interne ed esterne;
- ▶ Coordinare e supervisionare l'attività di aziende terze, quali ad esempio AIRMQQ, IVRI, C.R.I.;
- ▶ Svolgere attività di ufficio operativo, centraggio, rampa, biglietteria, accettazione e lost & found;
- ▶ Impostare la gestione del turno sull'analisi e prevenzione delle criticità con il supporto dei DAT;
- ▶ Valutare attentamente e decidere su eventuali necessità di straordinario;
- ▶ Perseguire il rispetto, da parte delle risorse, delle regole di comportamento stabilite dall'azienda,
- ▶ Assicurare l'applicazione delle norme di sicurezza nell'ambito dell'attività lavorativa aeroportuale.

COMUNICAZIONI DA NP (nominated person)

A STRUTTURE AZIENDALI

Le comunicazioni ufficiali dai Post Holder verso il personale delle strutture aziendali avvengono con l'emissione di "Comunicazioni di servizio", "Procedure Operative", "Procedure e comunicazioni settore tecnico" e "Procedure Qualità".

Tali comunicazioni sono divulgate via e-mail ed archiviate con numerazione progressiva nelle specifiche cartelle di rete SO.GE.A.P. S.p.A.

ENAV S.p.A.

ENAV nasce nel 1996 come Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV). Viene successivamente trasformato in S.p.A. nel 2001. ENAV ha ereditato il compito della gestione del controllo del traffico aereo civile, che fino al 1979 era affidato all'Aeronautica Militare Italiana .

ENAV S.p.A., sotto la vigilanza di dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore (art. 691 bis Codice di Navigazione .) disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza (Accordo Quadro SOGEAP-ENAV, del 25/10/2017, ai sensi del Reg. UE 139/2014), la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale nell'area di manovra e assicura la movimentazione degli aeromobili sui piazzali ed eroga i servizi della navigazione nell'ambito dello scalo di Parma.

PIANI DI EMERGENZA AERPORTUALI

P.E.I.

Il piano di emergenza integrata di So.Ge.A.P. S.p.A., redatto con lo scopo di formare e informare tutto il personale dipendente nonché i fruitori della struttura, indica il comportamento da tenere nel caso di una emergenza conseguente al verificarsi di eventi improvvisi.

- a) le azioni che i lavoratori devono mettere in atto in caso di incendio;
- b) le procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate dai lavoratori e dalle altre persone presenti;
- c) le disposizioni per chiedere l'intervento dei vigili del fuoco e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo;
- d) specifiche misure per assistere le persone disabili e i bambini.

Il piano di emergenza integrata consente di identificare un adeguato numero di persone incaricate di sovrintendere e controllare l'attuazione delle procedure previste.

P.E.A.

e

Piano Nazionale di Sicurezza **Leonardo da Vinci**

In caso di incidente/emergenza aeronautica interviene il P.E.A. (Piano di Emergenza Aeroportuale).

In caso di attentato/terrorismo scatta il Piano Nazionale di Sicurezza Leonardo da Vinci.

Informativa ai sensi del **Reg. UE.139/2014 (ADR.OR.C.045- Manuale dell'Aeroporto, Estratto per richiesta TIA)** sul consumo di alcol, droghe e medicinali.

L'assunzione di alcol, droghe e medicinali durante lo svolgimento delle attività operative in ambito aeroportuale può comportare gravi rischi per i passeggeri e per l'intera utenza aeroportuale, oltre che per la sicurezza e la salute del singolo lavoratore.

È vietato a chiunque di intraprendere attività operative se non in condizioni psico-fisiche adeguate.

Ad ogni operatore, all'atto del tesserino d'ingresso in aeroporto valido per l'accesso in airside, viene richiesta la sottoscrizione di una liberatoria nella quale dichiara di non fare uso di alcol, droghe o medicinali che possano aver effetto sulle capacità psico-fisiche durante il proprio turno di lavoro, a tutela sia della safety aeroportuale sia a tutela della salute dei lavoratori e di terzi.

AREE OPERATIVE AEROPORTUALI

Il lato terra (land side)

Il lato aria (air side).

La parte che più interessa ai fini del corso è **l'airside**, caratterizzata dalla presenza di tutto ciò che è relativo al movimento degli aeromobili.

L'airside:

runway

taxiway

apron

AREA DI MOVIMENTO

L'area di movimento è compresa nell'airside e viene definita come la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al movimento al suolo degli aeromobili comprendente: l'area di manovra e i piazzali aeromobili.



AREA DI MANOVRA

L'area di manovra è la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali (aprons).

L'area di manovra è costituita da:

- **pista di volo**
- **via di rullaggio**



PISTA DI VOLO

La pista di volo o **runway** è un'area rettangolare predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili. L'orientamento secondo le coordinate 44°49'20'' N 010°17'43'' E.

L'accesso alla pista di volo è consentito, previa **autorizzazione** della **Torre di Controllo**, solo a coloro che sono muniti di abilitazione alla guida **ADC di tipo R**, runway, a bordo di veicoli dotati di apparato radio e dalle dotazioni previste.





VIA DI RULLAGGIO (TAXYWAY)

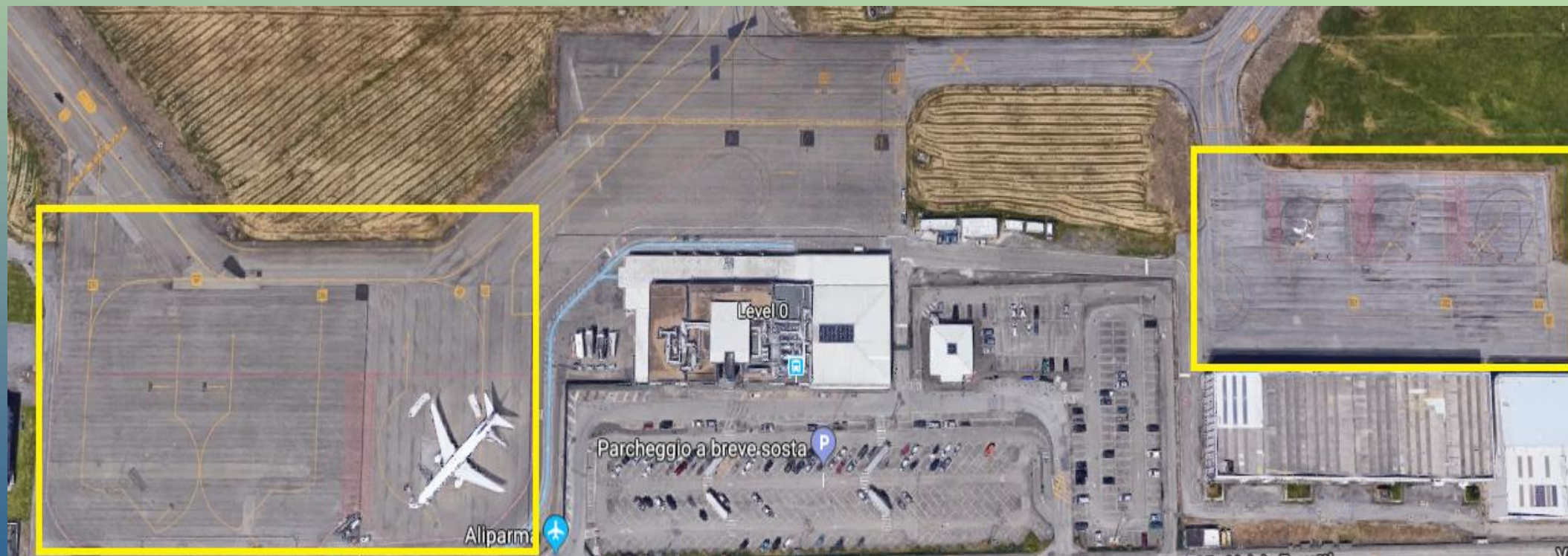
Come per le piste di volo, l'accesso alle vie di rullaggio è consentito solo se muniti di abilitazione alla guida ADC tipo R (RUNWAY) in area di manovra e specifico addestramento.

PIAZZALE AEROMOBILI

Area adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento di combustibili, il parcheggio e la manutenzione. A loro volta i piazzali aeromobili sono costituiti da Piazzole per Aeromobili o **Piazzole** (Aircraft Stands o **Stand**s), che sono una specifica area di piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile delimitate dalla linea rossa continua come nella fig. seguente.



Presso l'aeroporto di Parma sono operativi i **piazzali 100** (in basso a sinistra) e **300** (a destra). Ogni piazzale è costituito da più piazzole o stand dove parcheggiano gli aeromobili.



Movimentazione mezzi e pedoni in condizioni di scarsa visibilità

LVP = Low Visibility Procedure

LVP	
PREDISPOSIZIONE	Valore di RVR (in peggioramento) in qualsiasi punto < 800 m e/o base nubi = 200 ft
ATTIVAZIONE	$RVR \leq 550$ m al TDZ e/o base nubi < 200 ft e/o cielo oscurato
DISATTIVAZIONE	$RVR > 550$ m al TDZ e base nubi = 200 ft
CANCELLAZIONE	RVR in tutti i punti > 800 m e base nubi > 200ft

- ▶ Con LVP attive **NON** sono consentiti l'accesso e la circolazione in Airside di mezzi che necessitano di scorta.
- ▶ **Visibilità 1**
- ▶ In condizioni di **visibilità 1** la visibilità è tale da consentire agli equipaggi dei velivoli di rullare e di separarsi visivamente da ogni altro traffico presente nell'area di movimento (compresi i piazzali), e al personale di ENAV TWR di esercitare visivamente il controllo su tutto il traffico. La movimentazione degli aeromobili si svolge come in condizioni normali, senza specifiche limitazioni dovute alle condizioni di visibilità ridotta.
- ▶ In condizioni di visibilità 1 non sono previste limitazioni all'accesso e alla circolazione dei veicoli in Airside. È comunque buona norma prestare particolare attenzione durante gli spostamenti.

1. **Visibilità 2**

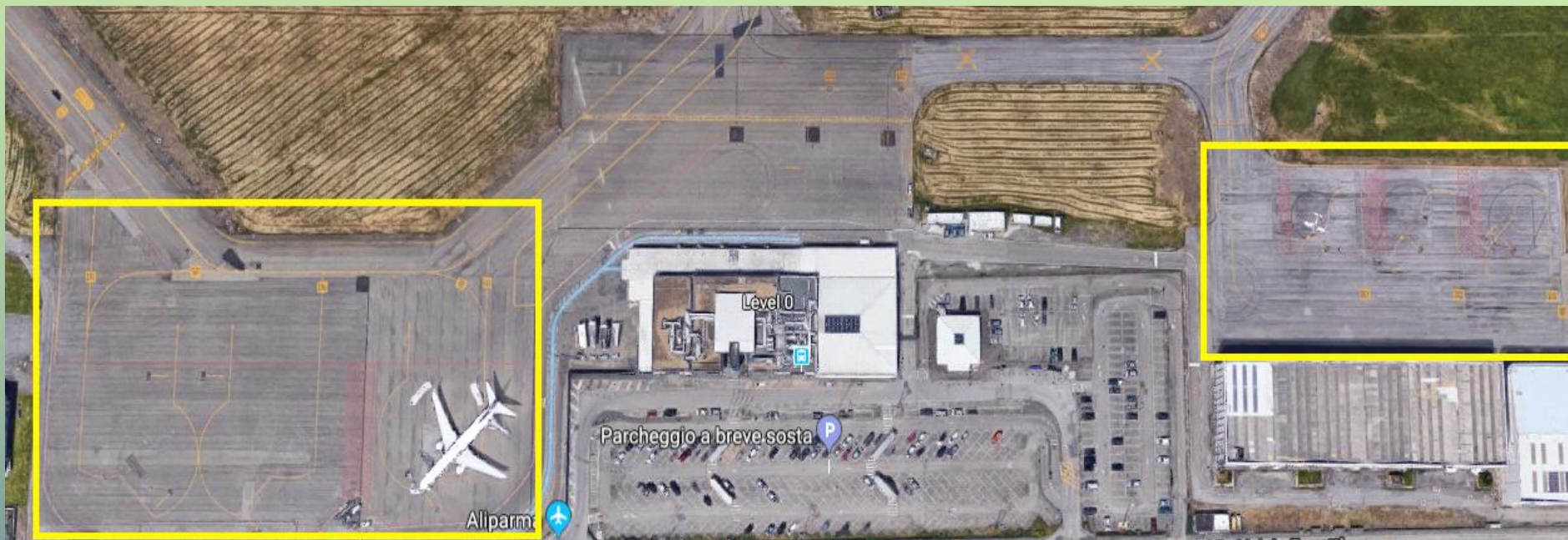
- ▶ In condizioni di **visibilità 2** la visibilità è tale da consentire ai velivoli di rullare e di separarsi da ogni altro traffico presente nell'area di movimento (compresi i piazzali), ma insufficiente per il personale ATC ad esercitare visivamente il controllo su tutto il traffico. Le procedure associate alle condizioni di **visibilità 2** si applicano ogni volta che l'area di manovra non è visibile a ENAV TWR, anche parzialmente, a causa delle condizioni di visibilità.
- ▶ A partire da condizioni di **visibilità 2** la circolazione in Airside deve essere progressivamente ridotta ed **evitati spostamenti non indispensabili di veicoli o pedoni.**
- ▶ La condizione di **visibilità 2** comporta anche la sospensione di eventuali lavori di costruzione, manutenzione ed attività non essenziali all'operatività aeroportuale, ed i veicoli e persone interessate devono liberare l'area di manovra e le aree adiacenti. La movimentazione in area di manovra è limitata ad un solo mezzo alla volta. I veicoli, ad eccezione del Follow-me, sono considerati alla stregua degli aeromobili. La movimentazione degli aeromobili sui piazzali, compresi quelli del lato OVEST (che deve avvenire con l'ausilio del Follow-me), è limitata ad un aeromobile per volta e la circolazione dei mezzi, anche sulla via perimetrale, ridotta al minimo indispensabile.
- ▶ Le attività di monitoraggio programmato della BCU vengono sospese. Vengono comunque effettuati interventi a richiesta e pre-volo.
- ▶ **Il personale GPG in servizio presso il varco staff/carraio informa gli autisti dei mezzi che accedono, affinché prestino particolare attenzione negli spostamenti, e limita gli accessi dei veicoli non indispensabili**
- ▶ **Non è consentita la circolazione di veicoli che necessitano di scorta.**
- ▶

Visibilità 3

- ▶ In condizioni di **visibilità 3** la portata visuale di pista (RVR) è inferiore a 400 metri.

RVR = distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse.

- ▶ Con visibilità <400mt l'aeroporto di Parma è chiuso alle operazioni di volo.
- ▶ Quanto previsto per le condizioni di **visibilità 2** si applica anche in condizioni di **visibilità 3**.
- ▶ I soli veicoli autorizzati a circolare in area di manovra sono quelli indispensabili al mantenimento dell'operatività dello scalo (ad es. per ispezioni di safety, manutenzione AVL, Follow-me), e i mezzi di emergenza e soccorso in caso di attivazione del PEA.
- ▶ Gli spostamenti all'interno del sedime (vie perimetrali e piazzali) devono essere sospesi se non indispensabili.
- ▶ **Non è consentita la circolazione di veicoli che necessitano di scorta.**



ATTENZIONE!

**In caso di allarme prestare la massima attenzione e
se si è alla guida di un mezzo accostare
immediatamente per non intralciare i mezzi di
soccorso**

▶ Sequenza temporale e non automatica di un incidente aereo :

- ▶ **Allarme.** Lanciato dalla Torre di Controllo con l'attivazione delle apposita sirena
- ▶ **Emergenza.** Eventuale procedura concordata tra torre e pilota in difficoltà
- ▶ **Incidente.** Eventuale evento catastrofico quando la fase di emergenza non ha sortito effetti positivi

STRADE VEICOLARI

In apron sono presenti strade adibite alla circolazione veicolare identificate con segnaletica di colore bianco simile a quella stradale. Qualunque tipologia di mezzi, al fine di non interferire con il movimento degli aeromobili al suolo, devono percorrere percorsi specifici.



STRADA PERIMETRALE

La strada perimetrale è adiacente alla recinzione esterna del sedime aeroportuale ed è destinata alla circolazione di mezzi di servizio (Forze dell'Ordine, VVF, Manutenzione e impianti, Bird-control unit ecc.) e permette di costeggiare la pista di volo senza interferire con l'area di manovra. Per accedervi occorre essere muniti di abilitazione alla guida di tipo A (*apron*), (fig. seguente).

Per quanto riguarda la segnaletica, sarà approfondita in maniera esaustiva nel corso di abilitazione alla guida ADC.

Si ricorda che è severamente vietato fumare in air side, e anche all'interno degli automezzi.

Si fa comunque presente che in alcuni aeroporti esistono zone in air side in cui è possibile fumare.



CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI

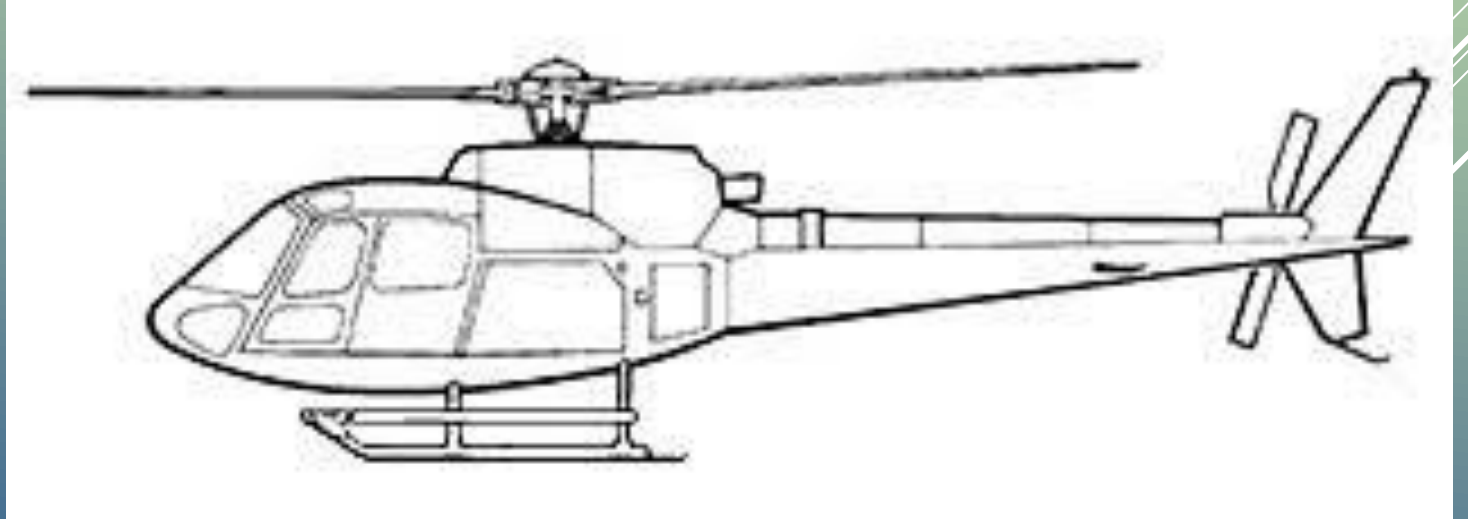
L'AEROMOBILE

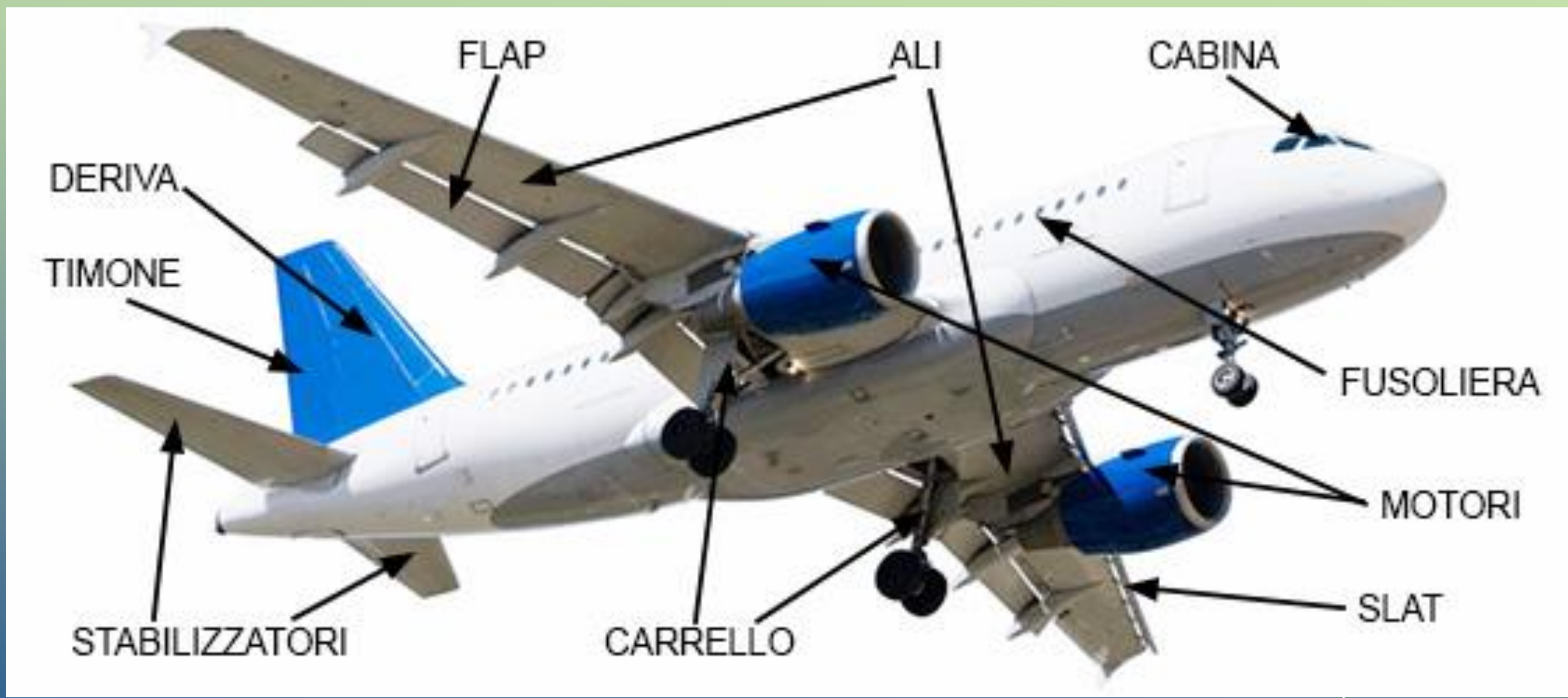
Una volta a conoscenza di alcune caratteristiche degli aeromobili si capirà benissimo:

Quanto sia importante segnalare qualsiasi danneggiamento cagionato all'aeromobile affinché un tecnico possa intervenire immediatamente riparando la parte interessata.

Che ogni danno cagionato all'aeromobile deve essere immediatamente comunicato al proprio responsabile e alla società di gestione aeroportuale.

Che la paura di comunicare il fatto potrebbe causare numerose vittime.



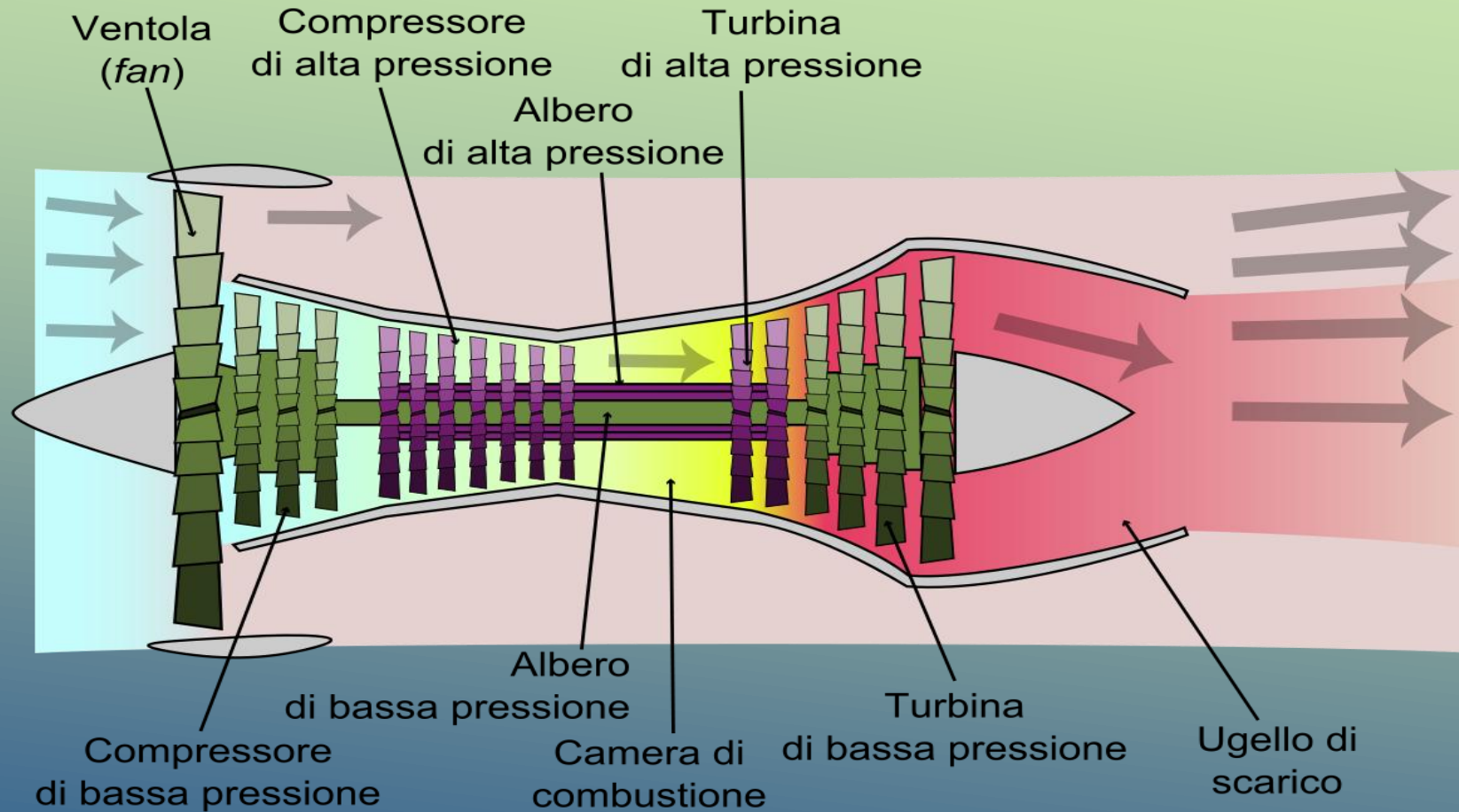


I MOTORI

I più utilizzati dai principali aerei commerciali sono quelli a reazione, detti comunemente “motori a getto”, all'interno dei quali l'energia chimico/fisica del combustibile viene trasformata in energia cinetica.

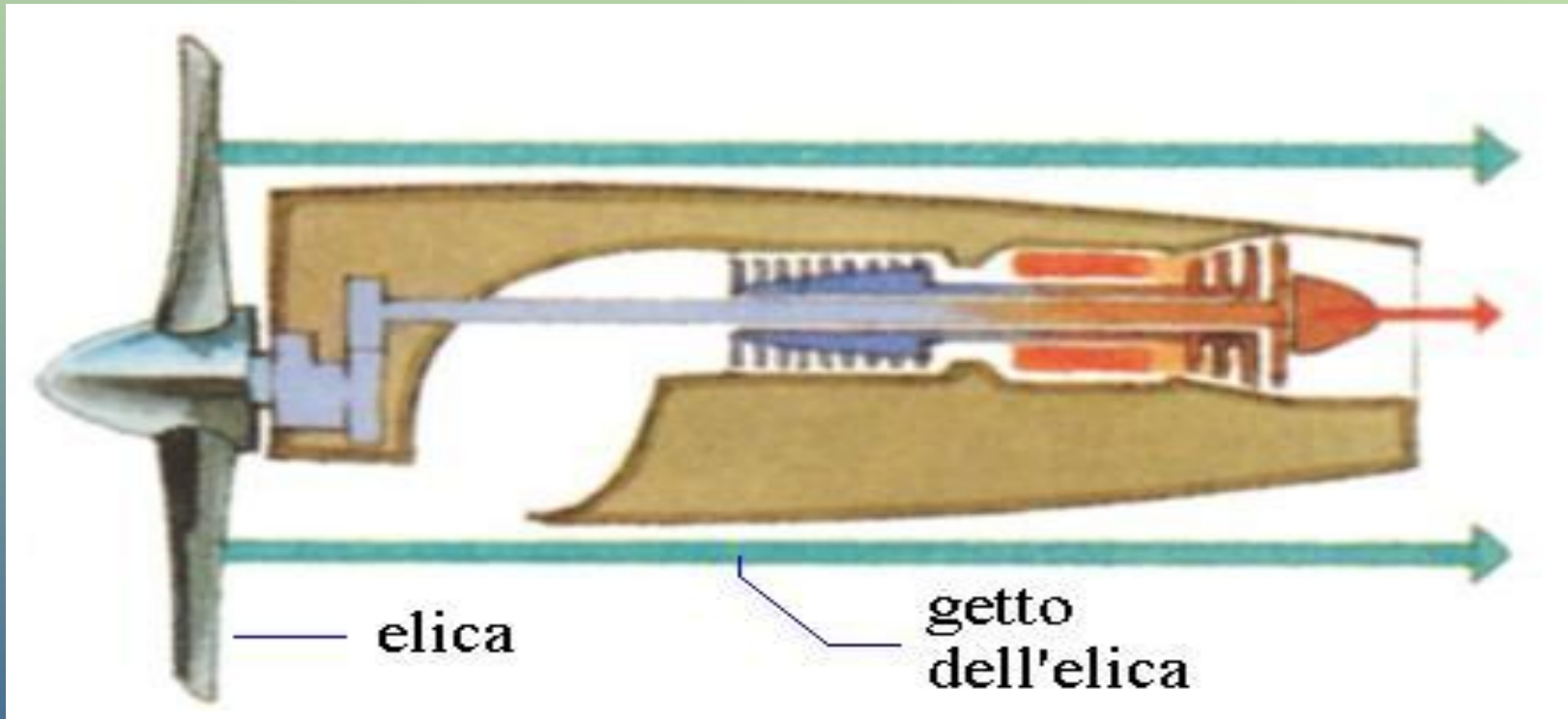
Un motore a reazione di un aeroplano è una macchina che coinvoglia anteriormente una grande massa d'aria, la comprime, la mescola con un combustibile, brucia tale miscela facendone aumentare il volume con la combustione e, infine, la scarica posteriormente all'esterno imprimendole una fortissima accelerazione, da ciò deriva una forza di reazione che imprime al velivolo una potente spinta in avanti.

Il tipo più comune di motore a reazione è il **turboreattore**



Esistono anche motori **turboelica** che, ricevendo energia dal flusso dei gas combusti, azionano un'elica esterna attraverso un albero e un riduttore ad ingranaggi. Esso consente velocità di crociera generalmente inferiori e ha un'elica che gira ad altissimo numero di giri esternamente al motore. La possibilità di invertire il passo dell'elica consente inoltre di poter effettuare atterraggi in spazi assai minori

Proprio per le potenze inferiori generate e per le sue caratteristiche tecniche i turboelica possono effettuare a terra anche la manovra di **power-back**, che consente di effettuare una sorta di retromarcia, tramite l'inversione dei flussi di spinta dei motori dell'aeromobile, sotto la supervisione di un operatore.



RISCHI DEI MOTORI AERONAUTICI

Proprio per le caratteristiche dei motori aeronautici evidenziate nel capitolo precedente, in prossimità di un motore a reazione in funzionamento si è soggetti ai seguenti rischi:

ASPIRAZIONE è il rischio di essere risucchiato dal motore in moto (Vedi figura)

JET BLAST come indicato dettagliatamente nel paragrafo seguente



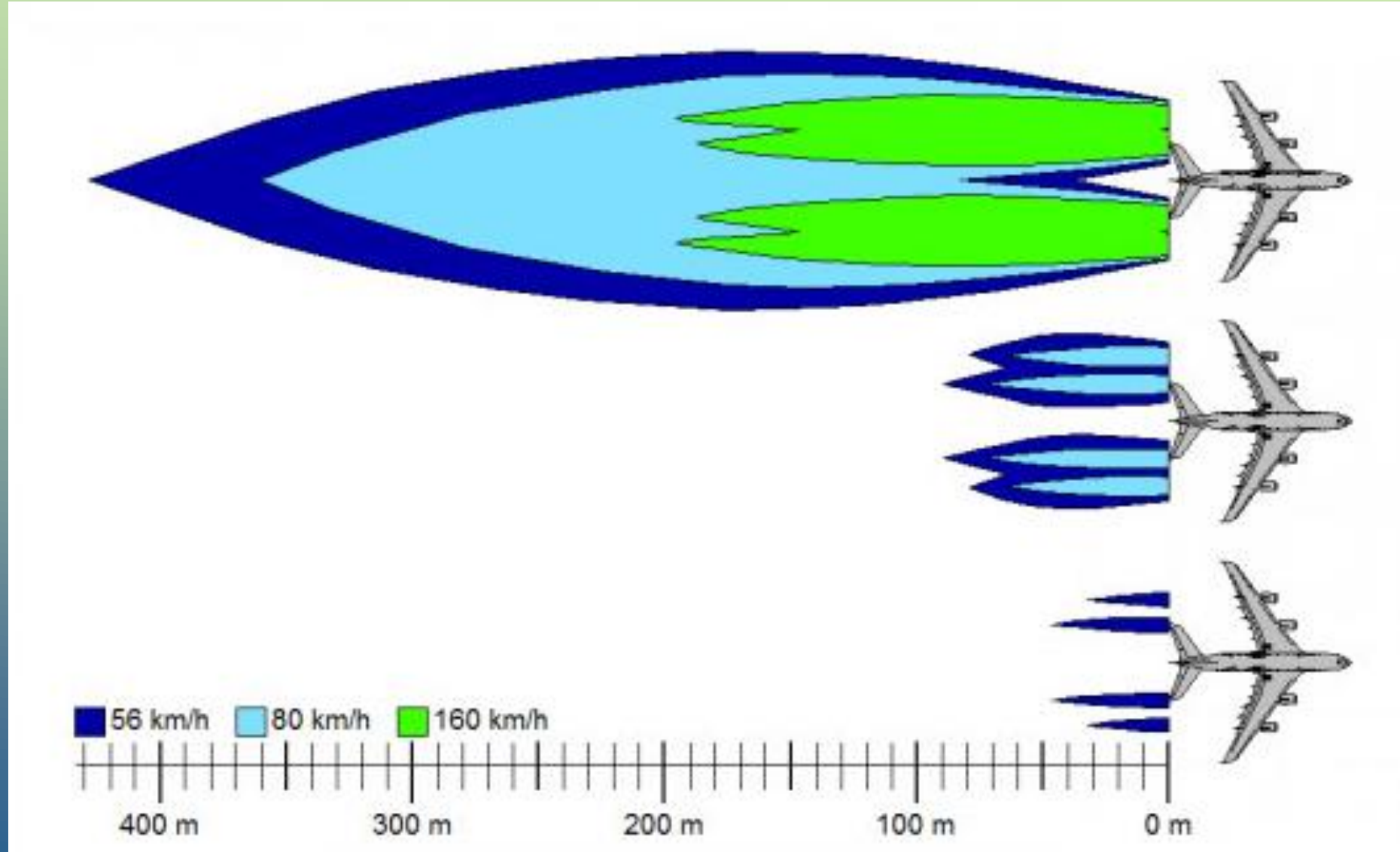
JET BLAST

Il **Jet Blast** è il rischio di essere scaraventato lontano sia in macchina sia a piedi e ustionato dai gas di scarico in uscita dal motore in moto.

Il jet blast è la spinta aerodinamica provocata dal getto dei motori a reazione di un aeromobile. Esso può raggiungere, anche durante le manovre di rullaggio sul piazzale, velocità superiori ai 50Km/h; non è solo pericoloso a causa della velocità della massa d'aria spostata, ma anche a causa della tossicità e dell'alta temperatura dei gas espulsi..

Come regola generale è bene ricordare che non bisogna mai avvicinarsi e passare dietro a un aeromobile in moto.

**QUANDO LE LUCI ANTICOLLISIONE SONO ACCESE L'AEROMOBILE È
DA CONSIDERARSI IN MOVIMENTO!**



BOEING JET BLAST

Www.VideosLegais.Com.Br

Gli unici autorizzati a entrare nell'ERA/ASA (stand aeromobile) e ad avvicinarsi all'aeromobile con le luci anticollisione accese sono:

I tecnici certificati per l'effettuazione dei controlli ai motori dell'aeromobile;

I tecnici o gli addetti rampa per connettersi al cockpit con le cuffie/ interfono;

Gli operatori incaricati del posizionamento e della connessione del mezzo GPU (ground power unit).

Per prevenire il rischio d'ingestione per gli operatori addetti alla connessione del GPU è richiesto ai piloti di spegnere i motori sul lato destro dell'aeromobile, salvo problemi o incompatibilità tecniche.

È comunque necessario attendere il completamento delle operazioni d'ingresso dell'aeromobile fino al suo arresto in piazzola prima di avvicinarsi all'aeromobile.

È assolutamente vietato il posizionamento alle ruote dell'aeromobile dei tacchi prima dello spegnimento delle luci anticollisione (IATA handling manual).



SIGN



MARKING

JET BLAST DESTROYING A VAN



ELICOTTERI

Anche l'elicottero possiede luci anticollisione ed eliche (rotori) che ruotano a un altissimo numero di giri.

L'elicottero, una volta messo in moto, genera un moto turbolento che può sollevare qualsiasi materiale in prossimità dello stesso; quindi bisogna prestare attenzione e portarsi a debita distanza dallo stesso.

Anche gli elicotteri presentano i rischi visti per tutte le tipologie di motori. Le eliche (soprattutto il rotore di coda) possono essere praticamente invisibili quando ruotano ad alta velocità e, in caso di urto con un veicolo, possono rompersi, proiettando i frammenti a distanza come proiettili.

USTIONE

Rischio di rimanere ustionato con i gas di scarico che escono alle altissime temperature o semplicemente toccando inavvertitamente l'ugello di scarico.

MAI METTERE LE MANI SU UN MOTORE AERONAUTICO

TAGLIO

Il motore a elica e i turboelica, avendo una elica ruotante ad altissimo numero di giri generano, altresì, il rischio di taglio qualora si entri in contatto con le eliche stesse.

Se ti avvicini all'elica in movimento, rischi di essere affettato anche con la tua autovettura

FOD

F.O.D è l'acronimo di **Foreign Object Damage/Debris**.

Vengono considerati FOD tutti gli oggetti inanimati rinvenuti in area di movimento che non hanno alcuna funzione aeronautica od operativa e che potenzialmente possono rappresentare un pericolo per le operazioni aeree. Qualunque corpo estraneo all'aeromobile o alle strutture aeroportuali, lasciato incustodito in airside, può essere risucchiato dal motore a getto, causando danneggiamenti al motore stesso o ad altre parti dell'aeromobile. Quindi tutti gli oggetti estranei depositati o lasciati sulla pista di decollo o in area di movimento sono da considerarsi potenzialmente pericolosi.



IL FOD E' RESPONSABILITA' DI TUTTI

Esempi di FOD

È un pericolo per tutti:
tutto ciò che può essere
sollevato dal jet blast di un
aeromobile in rullaggio può
colpire chiunque, anche
gravemente.



È un pericolo per gli aeromobili:

tutto ciò che può finire nei motori, nelle superfici di comando, nelle prese della strumentazione o semplicemente contro la fusoliera può seriamente compromettere la sicurezza e la condotta del velivolo.



Altri esempi di FOD



RISCHIO WILDLIFE STRIKE

Wildlife strike è un urto tra aeromobile e fauna che, in alcuni casi, può avere conseguenze disastrose. I volatili, per esempio, ma anche cani, lepri e mammiferi in generale possono cagionare all'aeromobile danni ingenti. Nella fattispecie possono:

essere risucchiati dai motori a getto compromettendo seriamente il ciclo di funzionamento del motore;

danneggiare le superfici dell'aeromobile compromettendone la resistenza strutturale;

danneggiare la gondola motore compromettendone la resistenza strutturale;

creare aperture lungo la fusoliera compromettendo la pressurizzazione dell'aeromobile.

Per queste ragioni è necessario che qualsiasi avvistamento di volatili e o animali più in genere, sulle aree di movimento venga prontamente segnalato al gestore che applicherà le misure di allontanamento previste.



BIRD STRIKE



**Se avvisti uno o più animali vicino alle
superfici di movimento, o carcasse di
animali, contatta immediatamente l'Ufficio
Operativo.**

RISCHIO SVERSAMENTO IDROCARBURI E PRINCIPI DI INCENDIO

Durante le operazioni di rifornimento carburante aeromobili può succedere che, per motivi tecnici o di errata applicazione procedurale, venga sversato a terra carburante avio. Nel caso di principio d'incendio o di un grande sversamento di carburante (superiore a 2 metri di diametro), l'Handler rifornitore (Air BP), il Responsabile del rifornimento, So.Ge.A.P. S.p.A. e Il Distaccamento aeroportuale dei VVF devono attuare le misure di emergenza previste dal Piano di Emergenza.



Nella figura, esempio di sversamento carburante.

Si considera:

piccolo sversamento, chiazza su terreno fino a 2 metri di diametro;

grande sversamento, chiazza su terreno maggiore di due metri di diametro.

Ogni soggetto operante in aeroporto ha il dovere di segnalare al responsabile del rifornimento o al personale sottobordo nel caso si noti la presenza di ostruzioni alle vie di fuga dei mezzi di rifornimento, principi di incendio, fumo, personale che fuma o usa fiamme libere in prossimità dell'aeromobile e qualsiasi altra anomalia che può pregiudicare la sicurezza dell'operazione di rifornimento.

**RICORDA CHE IN AIRSIDE È VIETATO FUMARE,
SE NON SONO PRESENTI ZONE AUTORIZZATE !**

ATTIVITA' SVOLTE DA AZIENDE TERZE

SERVIZI SECURITY

La Società di Gestione, responsabile dei controlli di Security sull'aeroporto, ha affidato, tramite appalto, i servizi di sicurezza controllo passeggeri, staff; bagagli a mano, bagagli da stiva e merci alla società Sicutitalia S.p.A.

ELENCO DEGLI ARTICOLI PROIBITI

Gli Operatori che abbiano necessità di accedere in airside, previa verifica di validità del titolo di accesso, devono necessariamente sottoporsi ai controlli di sicurezza eseguiti dal personale preposto al varco staff e al varco carraio. I suddetti controlli di sicurezza vengono estesi anche ai bagagli, attrezzature e mezzi al seguito. Ai fini dei controlli di sicurezza gli Operatori sono considerati diversamente dai passeggeri ordinari. Esiste però un elenco di articoli proibiti che non possono essere introdotti in airside (APPENDICE 1-A, Reg. UE 1998/2015):

Relativamente agli aspetti di **sicurezza sul lavoro**, ciascun Operatore deve garantire il rispetto delle disposizioni di cui al D. Lgs. 81/2008 (e sue s.m.i.), alla Legge 123/2007 ed al T.U. in materia di salute e sicurezza sul lavoro, assumendo l'obbligo di formare e informare il proprio personale sulle procedure d'uso delle infrastrutture aeroportuali e sui rischi connessi alle relative attività e alla peculiare condizione di operare in ambito aeroportuale

Principali disposizioni di sicurezza vincolanti per tutti gli Operatori dello scalo

(Regolamento di Scalo Ed. 03 – Rev. 00)

Tutto il personale operante in Airside è tenuto:

- a indossare i D.P.I. (**Dispositivi di Protezione Individuale**) previsti dai Programmi di Sicurezza di ciascun Operatore, che dovranno essere preventivamente comunicati a So.Ge.A.P. S.p.A.;
- a evitare qualsiasi possibile generazione di F.O.D. e a rimuovere eventuali materiali potenzialmente pericolosi;
- a indossare un abbigliamento che, in modo chiaro e omogeneo, consenta di individuarne immediatamente la Società di appartenenza. Gli Operatori svolgenti attività sull'Apron dovranno indossare indumenti di lavoro muniti di fasce catarifrangenti.



ESEMPI DI D.P.I.



PRESENZA DI CANTIERI IN AIRSIDE

Le persone denominate "Addetti di Cantiere", possono operare all'interno delle aree delimitate dei cantieri in Area di Manovra. Se per raggiungere il proprio cantiere devono transitare in airside, gli addetti di cantiere devono essere dotati di ADC relativa all'area che devono attraversare, oppure dovranno essere scortati da un addetto munito di TIA e ADC conforme all'area da attraversare. (Procedura TIV)

Se per raggiungere il cantiere è stato definito un apposito percorso, completamente separato che non interferisca in alcun modo con tutte le altre aree airside, tali addetti potranno accedere anche senza scorta e non necessiteranno di ADC. Gli addetti di cantiere devono essere in possesso di TIA e possono entrare in area di manovra solo scortati.

Tutte le recinzioni dei cantieri devono essere opportunamente zavorrate e controventate per evitare cadute a seguito di eventi meteo o di jet-blast.

UTILIZZO DI FIAMME LIBERE IN AIRSIDE

L'eventuale utilizzo di apparecchiature in grado di produrre scintille o fiamme a scopi manutentivi, o in occasione di cantieri all'interno del sedime che ne prevedano l'utilizzo, è concesso in casi eccezionali, previa autorizzazione da parte del Maintenance Manager So.Ge.A.P. S.p.A., il quale valuterà con il Safety & Compliance Monitoring Manager le possibili ricadute di tali attività sulla Safety aeroportuale, e le azioni di mitigazione necessarie.

Ogni Azienda/Società operante in aeroporto deve garantire che i propri dipendenti:

- ▶ siano a conoscenza delle azioni da compiere in caso di emergenza,
- ▶ siano a conoscenza delle procedure di evacuazione dal luogo di lavoro,
- ▶ siano a conoscenza delle persone/numeri di telefono da contattare in caso si rilevi un principio d'incendio e/o per richiedere soccorso,
- ▶ rispettino il divieto di fumo all'interno dei locali di pertinenza e in tutto il sedime aeroportuale.

FORMAZIONE DEI LAVORATORI

- ▶ I dipendenti So.Ge.A.P. S.p.A. sono informati sui principi base della prevenzione incendi e sulle azioni da attuare secondo il P.E.I., ed. in vigore, in particolare su:
- ▶ misure di prevenzione e protezione incendi da adottare, con particolare riferimento ai rischi legati alle specifiche mansioni svolte e all'osservanza delle misure di prevenzione degli incendi,
- ▶ corretto comportamento in caso di incendio;
- ▶ ubicazione delle vie di uscita;
- ▶ azioni da compiere in caso di emergenza;
- ▶ nominativi degli addetti della Squadra di Gestione dell'Emergenza;
- ▶ il nominativo del Responsabile della Gestione dell'Emergenza,
- ▶ misure specifiche per assistere disabili e bambini.
- ▶ Ulteriori prescrizioni e spiegazioni, sul corretto comportamento da tenere in area di manovra, sarà disciplinato nel contesto del rilascio della abilitazione alla guida in area di manovra.

**Chiunque
ha il dovere di segnalare anomalie di
mezzi e procedure
o comportamenti indisciplinati o sconsiderati
che possano mettere in pericolo la safety
di persone e beni.**

- ▶ Le **segnalazioni volontarie** (firmate oppure in forma anonima) che individuano eventuali potenziali pericoli o situazioni anomale devono essere comunicate tempestivamente al Safety & Compliance Monitoring Manager o al Safety Service Office tramite:
- ▶ e-mail safety@aeroporto-parma.it
- ▶ tel. 0521951504
- ▶ personalmente

Chiunque ravvisi o venga a conoscenza di situazioni o eventi, anche senza aver prodotto conseguenze, ha l'obbligo morale di segnalarlo . Sono apprezzati suggerimenti da parte di chi effettua la segnalazione al fine di mitigare il pericolo o riportare l'anomalia nella norma. Le segnalazioni devono contenere almeno i seguenti dati:

- ▶ Data e ora
- ▶ Luogo dove si è verificato l'evento
- ▶ Condizioni meteorologiche
- ▶ Aeromobile/mezzo coinvolto e relativa targa/ immatricolazione
- ▶ Breve descrizione dell'evento
- ▶ Fotografie se applicabili.

SAFETY COMMUNICATION

- ▶ La promozione e la divulgazione delle politiche afferenti alla sicurezza in senso lato sono aspetti fondamentali del Safety Management System. In questa prospettiva, particolarmente importante è la circolazione delle informazioni, le quali devono avere una valenza bidirezionale attiva (Management-Operatore e viceversa).
- ▶ La promozione della safety deve riguardare tutte le attività necessarie affinché lo staff comprenda il motivo per cui sono introdotte e trattate procedure di gestione della safety e l'importanza delle eventuali azioni correttive introdotte.

- ▶ So.Ge.A.P.S.p.A, prevede diverse modalità di comunicazione, es:
- ▶ Comunicazioni interne in materia di safety
- ▶ E-mail
- ▶ Safety Notice
- ▶ Opuscoli informativi (safety bulletin).
- ▶ Il responsabile dell'emissione di tali comunicati è il Safety & Compliance Monitoring Manager.

DIVIETO USO DI ALCOL E DROGHE

Ai sensi della normativa vigente, So.Ge.A.P. S.p.A stabilisce che sono espressamente **vietati durante l'orario di servizio**:

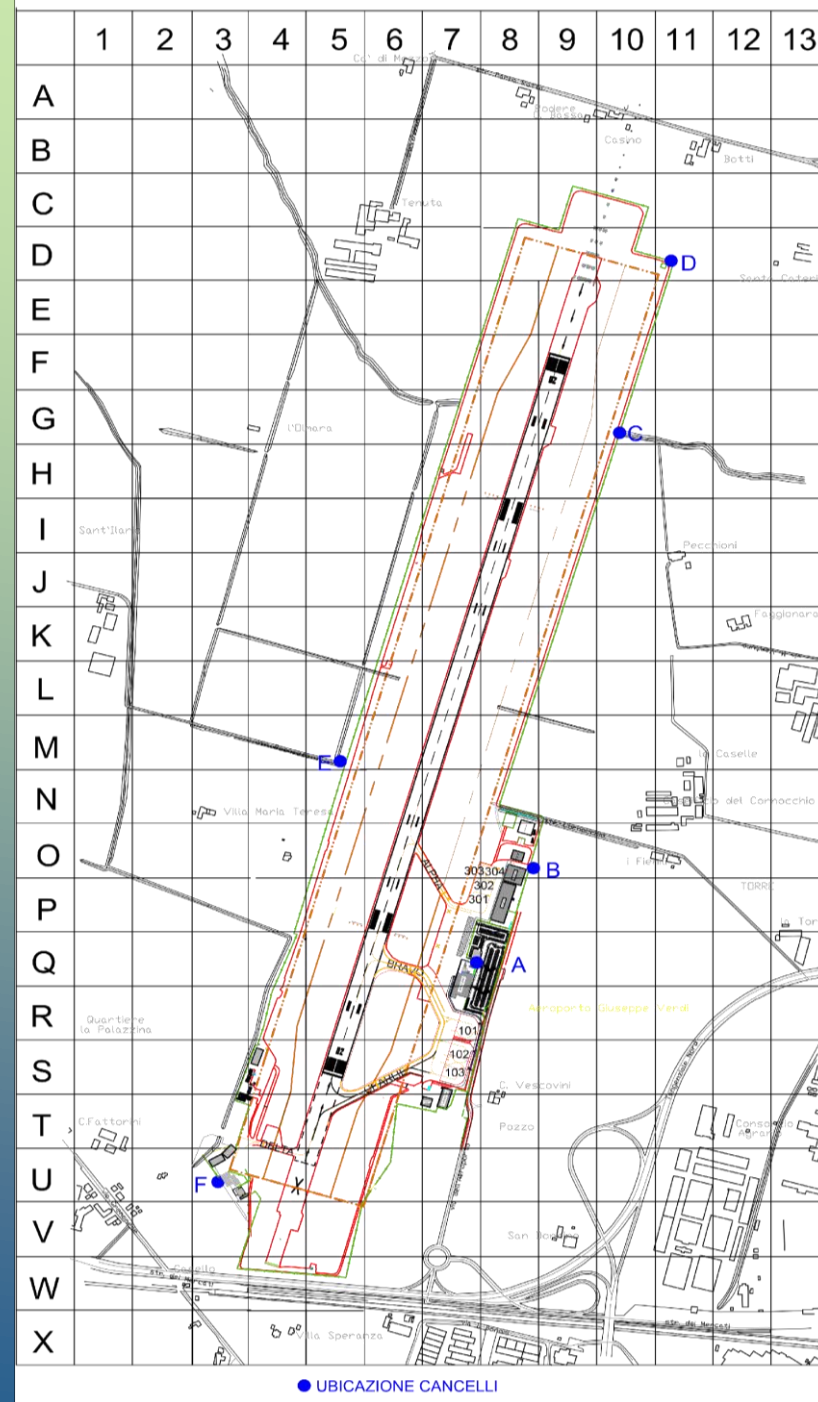
- ▶ La somministrazione e l'assunzione di sostanze alcoliche;
- ▶ L'uso di droghe e l'assunzione di medicinali che possono influire negativamente sulla capacità psico-fisiche degli operatori. Chiunque, per diversi motivi, debba assumere medicinali psicoattivi, è tenuto ad informare immediatamente il medico aziendale.
- ▶ È vietato a chiunque di intraprendere attività operative se non in condizioni psico-fisiche adeguate.

**L'articolo 1174, secondo comma del Codice della Navigazione,
Inosservanza di norme di polizia recita:**

“Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aeroporti, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 (13) a euro 6.197,00.

Se l'inosservanza riguarda un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio marittimo o aeronautico, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 51,00 a (27) a euro 309,00.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'Autorità competente in materia di sicurezza marittima, quale definita dall'articolo 2, n. 5), del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 a euro 6.197,00”



Grazie a tutti per l'attenzione prestata
Buon Lavoro