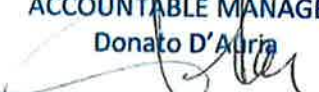


 AEROPORTI DI PUGLIA	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/2019
---	---	---

AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI

REGOLAMENTO DI SCALO

REDATTO DA:	SAFETY MANAGER Cosima Nastasia 
	TRAINING MANAGER Vincenzo Scarpa 
VERIFICATO DA:	ACCOUNTABLE MANAGER Donato D'Auria 
APPROVATO DA:	DIRETTORE GENERALE Marco Catamerò 

Storia delle Revisioni

Ver	Data	Modifiche
01	25/07/07	Versione basica
02	18/11/09	Inserite, in Parte Prima, sottoparagrafo 1.4.2 "Operazioni di sbarco/imbarco passeggeri", regole per modalità di imbarco a piedi. Inserito paragrafo 1.5.13.5 "Procedura Introduzione in Area Sterile di Attrezzi/Attrezzature. Inserito al paragrafo 2.2.1 il seguente ultimo capoverso "Secondo le sollecitazioni ENAC, viene comunque avviata analisi approfondita al fine della definizione dei cosiddetti "Valori minimi di Scalo" Modificato paragrafo 2.2.1.4 "Tempo di chiusura del volo": eliminato limite accettazione ultimo passeggero che sarà successivamente definito, a seguito di apposita analisi per la definizione dell'insieme dei valori minimi di Scalo. Inserito, in Parte Seconda, paragrafo 2.1 "Accesso dei prestatori ed autoproduttori" e relativo allegato 1 "Lista informazioni e adempimenti per inizio attività" Eliminato il paragrafo "Infrazioni/Sanzioni", sostituito con "Verifica del rispetto del regolamento e provvedimenti", "Misure interdittive" e "Sanzioni". Inserito paragrafo 2.7.2 "Sicurezza sul lavoro, sicurezza operativa". Eliminati in Parte Terza i riferimenti al sistema di gestione qualità del gestore e riportati i requisiti di qualità del servizio valide per l'insieme dei prestatori ed autoproduttori, nonché le relative modalità di monitoraggio e controllo del rispetto degli standard stabiliti. Effettuate varie correzioni ed integrazioni, anche a seguito di nuove disposizioni, nei seguenti paragrafi: "Gestione criticità operative/emergenze"; "Servizi Antincendio"; "Servizio medico" (rinominato "Servizio Sanitario Aeroportuale"); "Piazzole di sosta aeromobili"; "Operazioni di rifornimento"; "Assistenze speciali"; "Sicurezza bagagli da stiva e rush"; "Procedura di Aviazione Generale"

03	07/06/12	Sostituito in copertina riferimento ad "Autorizzazione dell'Accountable Manager" con "Emissione Direzione Generale AdP". Inserite nuove modalità di revisione e distribuzione via web del Regolamento. Inserito, nella Parte Generale, il Paragrafo 'Competenze' che sostituisce il paragrafo 'Generalità'. Inseriti riferimenti aggiornati a Procedure di security vigenti, compreso apposito paragrafo per procedura di pre-check-in passeggeri crociere. Inserito, nella Parte Generale, capitolo "Norme Generali di Comportamento", apposito paragrafo su divieto di fumo. Specificate, nel paragrafo "Formazione e Addestramento" del capitolo "Norme generali di comportamento", la tipologia di documentazione che dovrà comprovare l'avvenuto addestramento del personale presente in aeroporto. Il capitolo 2.6 della parte seconda viene rinominato da "Addestramento" ad "Obblighi Formativi", con ulteriori specificazioni di obblighi formativi per i soggetti aeroportuali. Inserito, nella Parte Prima, paragrafo 1.2.7 'Controllo FOD'. Inserito in varie parti del documento riferimento a UCV (Ufficio Coordinamento Voli) che sostituisce il COS. Inserita nuova posizione organizzativa AdP: il Referente di Scalo. Inseriti, in apposito paragrafo, riferimenti a messaggi PAL e CAL per la gestione delle assistenze speciali, secondo Regolamentazione EU 1107/2006. Inserito che i Bagagli fuori misura sono consegnati al proprietario attraverso la porta adiacente al nastro n° 1. Specificato che per i passeggeri diversamente abili in arrivo, l'assistenza è effettuata dall'operatore sino al relativo Meeting Point della zona arrivi. Inserita, in apposito paragrafo, procedura di attribuzione codici ritardo di pertinenza del Gestore. Aggiornata procedura utilizzo gates area extra-Schengen. Inseriti, nel paragrafo "Norme generali di comportamento", criteri di accesso e sosta nel Terminal e pertinenze aperte al pubblico. Eliminati i riferimenti da Alitalia-CAI.
----	----------	--

04	31/01/2019	Effettuate varie correzioni ed integrazioni, anche a seguito di nuove disposizioni e modifiche infrastrutturali dell'aerostazione. In particolare, ridefiniti i capitoli/paragrafi "Operazioni sull'area di movimento", "Operazioni sul Piazzale", "Gestione del Piazzale e del Parcheggio Aeromobili", "Gestione della Safety" e "Tutela Ambientale". Modificato paragrafo 0.3 "Modalità di Emissione, Revisione e Distribuzione", definendo in maggior dettaglio la responsabilità e modalità per revisione e distribuzione del Regolamento di Scalo. Modificato il paragrafo 0.6.2 "Attribuzione codici ritardo di pertinenza del Gestore". In definitiva aggiornati, in base alla recente riedizione del Manuale di Aeroporto e relative procedure secondo le prescrizioni del Regolamento (UE) n. 139, i paragrafi relativi alle operazioni aeroportuali nonché i riferimenti a dati infrastrutturali. Modificato l'ultimo capoverso del paragrafo 0.6.4 "Gestione Operativa". Modificati gli indirizzi al paragrafo 0.6.8.1 "Messaggi PAL e CAL". Aggiornato il paragrafo 0.7 "Capacità Aeroportuale" e relativi sottoparagrafi. Aggiornato il paragrafo 0.8 "Servizi di salvataggio e antincendio" secondo le più recenti procedure. Aggiornati il paragrafo 0.9 "Servizi Sanitari" e relativi sottoparagrafi, in relazione all'attuale servizio sanitario. Integralmente aggiornati ed integrati il paragrafo 1.10 "Norme generali di comportamento" e i relativi sottoparagrafi "Divieto di fumo, uso di droghe e medicinali psicoattivi", "Formazione e Addestramento" in relazione al Manuale di Aeroporto conforme al Reg. (UE) n. 139/2014 vigente. Aggiornati il paragrafo 1.1. "operazioni sull'area di movimento" e i sottoparagrafi Pista di Volo, Vie di circolazione, Apron limiti in relazione all'attuale configurazione infrastrutturale. Aggiornato il paragrafo 1.1.1.1. "Servizio follow-me" per quanto alla Procedura Operativa del Manuale di Aeroporto vigente. Aggiornato il paragrafo 1.1.1.2. "Prova motori" per quanto alla procedura Operativa del Manuale di Aeroporto e all'Ordinanza vigenti.
----	------------	--

Procedura Operativa del Manuale di Aeroporto vigente.

Aggiornato il paragrafo 1.1.1.2. "Prova motori" per quanto alla procedura Operativa del Manuale di Aeroporto e all'Ordinanza vigenti.

Aggiornati il paragrafo 1.2. "Operazioni sul piazzale" e relativi sottoparagrafi in relazione all'attuale configurazione dell'Apron e alle più recenti procedure.

Aggiornati il paragrafo 1.3. "Gestione del piazzale e del parcheggio aeromobili" e relativi sottoparagrafi in relazione all'attuale configurazione dell'Apron e alle più recenti procedure.

Aggiornati il paragrafo 1.4 "Operazioni Apron – aerostazione (arrivi)" e relativi sottoparagrafi in relazione alle più recenti procedure.

Aggiornati il paragrafo 1.5 "Operazioni Apron – aerostazione (partenze)" e relativi sottoparagrafi in relazione alle più recenti procedure.

Aggiornato il paragrafo 1.7.3 "Sistemi di informativa al pubblico".

Aggiornati il paragrafo 1.8 "Gestione della safety" e relativi sottoparagrafi in relazione al Manuale di Aeroporto conforme al Reg. (UE) n.139/2014.

Aggiornato il paragrafo 2.4.1 Obblighi per l'accesso e l'operatività".

Aggiornati il paragrafo 2.5 "Obblighi formativi" e relativi sottoparagrafi in relazione al Manuale di Aeroporto, Parte B Sezione 3, conforme al Reg. (UE) n.139/2014.

Aggiornato il paragrafo 2.10 "responsabilità per danni ed assicurazioni".

Aggiornati i contenuti del Regolamento di Scalo con le disposizioni del Reg. CE 1107/2006 – articolo 8 e seguenti e Allegato 1.

Aggiornati i riferimenti alle procedure di security del Programma di Sicurezza dell'Aeroporto.

Aggiornato il paragrafo 2.11 "Verifica del rispetto del Regolamento e provvedimenti" e relativi sottoparagrafi.

Definiti i valori dei minimi di scalo corrispondenti all'attuale contesto

Aggiornato il paragrafo 2.11 "Verifica del rispetto del Regolamento e provvedimenti" e relativi sottoparagrafi.

Definiti i valori dei minimi di Scalo corrispondenti all'attuale contesto dell'operatività aeroportuale dello Scalo ed inserite le condizione di applicabilità.

Aggiornato il paragrafo 2.12 "Privacy".

Inseriti nuovi paragrafi:

1.5.9 "Sala di Accoglienza soggetti autistici"

2.13 "Segnalazione incidenti di security e gestione atti di interferenza illecita"

Indice

PARTE GENERALE	12
0.1 SCOPO DEL DOCUMENTO	12
0.2 STRUTTURA DEL DOCUMENTO	14
0.3 MODALITA' DI EMISSIONE, REVISIONE E DISTRIBUZIONE	15
0.4 GLOSSARIO	17
0.5 COMPETENZE	20
0.6 SUPERVISIONE E COORDINAMENTO	22
0.6.1 Coordinamento operativo	22
0.6.2 Attribuzione codici ritardo di pertinenza del Gestore.....	22
0.6.3 Programmazione Stagionale	23
0.6.4 Gestione Operativa	23
0.6.5 Consuntivazione (Giornale di Scalo)	23
0.6.6 Alimentazione del sistema di scalo da DCS e LDCS	24
0.6.7 Dichiarazione unica del vettore (DUV)	24
0.6.8 Messaggi standard IATA.....	24
0.6.8.1 Messaggi PAL e CAL.....	25
0.7 CAPACITA' AEROPORTUALE	26
0.7.1 Capacità dichiarata di pista	26
0.7.2 Capacità Piazzali	26
0.7.3 Capacità Aerostazione passeggeri	26
0.8 SERVIZI DI SALVATAGGIO E ANTINCENDIO	28
0.9 SERVIZI SANITARI	29
0.9.1 Sanità aerea	29
0.9.2 Servizio Sanitario Aeroportuale	29
0.9.3 Servizio ambulanza	30
0.10 NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO.....	31
PARTE PRIMA.....	36
1.1 OPERAZIONI SULL'AREA DI MOVIMENTO	36
1.1.1 Operazioni	38
1.1.1.1 Servizio follow-me	38
1.1.1.2 Prova motori	38
1.1.1.3 Traino Aeromobili.....	39
1.1.1.4 Push back.....	39
1.1.1.5 Servizi radio.....	40
1.1.1.6 Autorizzazioni alla guida nell'area di movimento (ADP).....	40

1.2	OPERAZIONI SUL PIAZZALE	41
1.2.1	Descrizione dell'Apron: Configurazione e caratteristiche piazzole	41
1.2.2	Utilizzo Stand	45
1.2.3	Utilizzo dei loading bridges (Finger)	45
1.2.4	Servizio De-snowing e De/anti-icing aeromobile	45
1.2.5	Operazioni di rifornimento	46
1.2.6	Lavaggio Aeromobili	47
1.3	GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI	49
1.3.1	Premessa	49
1.3.2	Ambito di competenza	49
1.3.3	Generalità	50
1.3.4	Strumenti tecnici di supporto	50
1.3.5	Procedure operative	51
1.3.5.1	Procedura di assegnazione parcheggi	51
1.3.5.2	Procedura per aeromobili in arrivo	51
1.3.5.3	Procedura per Aeromobili in partenza	52
1.4	OPERAZIONI APRON – AEROSTAZIONE (Arrivi)	54
1.4.1	Aeromobili a stand remoti	54
1.4.2	Operazioni di sbarco/imbarco passeggeri	54
1.4.3	Carrelli a disposizione passeggeri	55
1.4.4	Nastri di riconsegna bagagli	55
1.4.5	Riconsegna armi	55
1.4.6	Procedura bagagli non identificati	56
1.4.7	Gestione transiti indiretti	56
1.4.8	Gestione transiti diretti	56
1.4.9	Trattamento bagagli in transito	56
1.4.10	Assistenze speciali	57
1.4.10.1	Passeggeri con Ridotta Mobilità (PRM)	57
1.5	OPERAZIONI AEROSTAZIONE – APRON (Partenza)	58
1.5.1	Carrelli a disposizione dei passeggeri	58
1.5.2	Banchi Biglietterie	58
1.5.3	Gate	58
1.5.4	Banchi Check-in	58
1.5.6	Banchi Tour Operator	59
1.5.7	Sala Vip	59
1.5.8	Courtesy Lounge (Sala Amica AdP)	59
1.5.9	Sala di Accoglienza per passeggeri autistici	59
1.5.10	Bagagli fuori misura in partenza	60
1.5.11	Smistamento bagagli in arrivo	60

1.5.12	Procedura trasporto e scorta armi/munizioni.....	60
1.5.13	La gestione dei banchi Check-in.....	61
1.5.14	Procedura Web Check In.....	62
1.5.15	La gestione dei gate di imbarco	62
1.5.16	I Controlli di Sicurezza.	62
1.5.16.1	Sicurezza dei passeggeri e loro bagagli a mano.....	62
1.5.16.2	Sicurezza dei bagagli da stiva e rush	64
1.5.16.3	Procedura Oggetti Rinvenuti.....	67
1.5.16.4	Procedura Introduzione in Area Sterile di Attrezzi/Attrezzature.....	67
1.5.16.5	Procedura Accettazione Passeggeri fuori Aeroporto	69
1.6	PROCEDURA AVIAZIONE GENERALE	70
1.6.1	Arrivo	70
1.6.2	Partenza	70
1.7	OPERAZIONI CON IMPIANTI CENTRALIZZATI	71
1.7.1	Smistamento bagagli	71
1.7.2	Utilizzo Finger	71
1.7.3	Sistemi di informativa al pubblico	71
1.8	GESTIONE DELLA SAFETY.....	73
1.8.1	Safety Policy	73
1.8.2	Segnalazione di incidenti/inconvenienti di superficie (Reporting System).....	73

PARTE SECONDA.....77

2.1	ACCESSO DEI PRESTATORI E AUTOPRODUTTORI	77
2.1.1	Procedura di Accesso	77
2.1.2	Revoca del Certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra	79
2.1.3	Esercizio dei servizi di assistenza a terra	79
2.1.4	Organizzazione e svolgimento dei servizi	80
2.1.5	Utilizzo di mezzi e attrezzature	80
2.2	SPAZI STRUTTURE ED IMPIANTI IN USO ESCLUSIVO	82
2.2.1	Spazi Attrezzature.....	82
2.2.2	Utilizzo aree attrezzature	82
2.2.3	Strutture	82
2.2.3.1	Installazione, manutenzione e modifiche	82
2.2.3.2	Arredi e attrezzature.....	83
2.2.3.3	Utenze	83
2.2.3.4	Prevenzione incendi	83
2.3	BENI IN USO COMUNE.....	85
2.3.1	Modalità di assegnazione delle risorse	85
2.3.2	Regole di utilizzo delle risorse.....	85

2.4	OBBLIGHI A CARICO DEI DIVERSI SOGGETTI CHE SVOLGONO LA PROPRIA ATTIVITA' IN AMBITO AEROPORTUALE	86
2.4.1	Obblighi per l'accesso e l'operatività.....	86
2.4.2	Qualità del servizio erogato	86
2.5	OBBLIGHI FORMATIVI.....	87
2.5.1	Principi di carattere generale.....	87
2.5.2	Formazione relativa alla sicurezza sul lavoro e tutela ambientale	87
2.5.3	Formazione in materia di safety/security	87
2.5.4	Addestramento a cura degli altri soggetti aeroportuali	90
2.6	AUTOMEZZI E MATERIALE ROTABILE	91
2.7	SICUREZZA DEL LAVORO E SICUREZZA OPERATIVA	92
2.7.1	Sicurezza e igiene del lavoro.....	92
2.7.2	Sicurezza del lavoro, sicurezza operativa	92
2.8	EMERGENZE	94
2.8.1	Numeri di telefono degli enti da allertare	94
2.9	TUTELA AMBIENTALE	95
2.9.1	Obblighi dell'Operatore.....	95
2.9.2	Verifica degli inadempimenti in materia ambientale	95
2.9.3	Inquinamento acustico.....	96
2.9.4	Inquinamento idrico e del suolo.....	96
2.9.5	Versamenti accidentali.....	98
2.9.6	Spargimento merci pericolose	99
2.9.7	Inquinamento atmosferico	99
2.9.8	Gestione rifiuti	99
2.9.9	Attività a rischio incidente rilevante.....	100
2.10	RESPONSABILITA' PER DANNI ED ASSICURAZIONI	101
2.10.1	Assicurazioni	101
2.11	VERIFICA DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO E PROVVEDIMENTI	103
2.11.1	Misure interdittive	104
2.11.1	Sanzioni.....	107
2.12	PRIVACY	109
2.13	SEGNALAZIONE INCIDENTI DI SECURITY E GESTIONE ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA	109
2.14	RESPONSABILITA' DEI SOGGETTI PRIVATI	111
2.15	CHIUSURA DELL'AEROPORTO	112

PARTE TERZA 113

3.1	POLITICA PER LA QUALITA'	113
3.2	STANDARD DI QUALITA' DELLA CARTA DEI SERVIZI	114
3.3	MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI STANDARD DELLA CARTA DEI SERVIZI	115
3.4	COMUNICAZIONE E ANALISI DEI RISULTATI DEI MONITORAGGI	116

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 11 di 124
---	---	--

3.5	PARAMETRI/ REQUISITI OPERATIVI MINIMI DI SCALO	117
3.5.1	Parametri	117
3.5.2	Condizioni di applicabilità	118
Allegato 1: Lista informazioni e adempimenti per inizio attività.....		120
Allegato 2: Tabella Minimi Operativi di Scalo		124

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 12 di 124
---	---	--

PARTE GENERALE

0.1 SCOPO DEL DOCUMENTO

Il Regolamento di Scalo è il documento nel quale confluiscono le regole e le procedure in vigore presso lo Scalo di Bari di Aeroporti di Puglia SpA, elaborate per assicurare il sicuro e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti.

Il presente Regolamento di Scalo contiene quindi la raccolta di criteri, regole e procedure operative che governano l'attivazione e l'esecuzione dei processi correlati alle attività aeroportuali, predisposti dal Gestore Aeroportuale e da ENAV, per le zone e le attività di propria competenza, in conformità alle normative nazionali ed internazionali vigenti, e viene adottato da ENAC.

Si precisa che il Regolamento di Scalo costituirà parte delle condizioni d'uso dell'Aeroporto, ai sensi dell'art. 699 Cod. Nav..

In particolare, il Regolamento illustra le regole, predisposte da Aeroporti di Puglia S.p.A., principalmente per:

1. assicurare l'ordinato e regolare utilizzo dell'infrastrutture e degli impianti aeroportuali, nel rispetto delle peculiarità tecniche di utilizzo di ciascuno di essi.
2. assicurare che l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di uso comune, centralizzate e in uso esclusivo avvenga secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori da parte degli operatori aeroportuali privati.
3. assicurare che le attività aeroportuali vengano svolte nel rispetto delle normative, nazionali ed internazionali, di sicurezza, safety, tutela dell'ambiente, tutela della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, circolazione stradale.
4. assicurare il coordinamento e controllo delle attività affinché l'intera gestione dell'Aeroporto consenta un'operatività in sicurezza, con continuità e senza penalizzazioni per il trasporto aereo.
5. assicurare adeguati livelli di qualità dei servizi aeroportuali, nel rispetto della Carta dei Servizi e dei minimi operativi di scalo.

Tutti gli operatori che svolgono le proprie attività nell'Aeroporto di Bari sono tenuti al rispetto del presente Regolamento e saranno soggetti alle sanzioni specificamente previste in caso di inosservanza o inadempimento.

Gli Enti di Stato sono anch'essi vincolati al rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo,

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 13 di 124
---	--	---

laddove non vi sia contrasto con i compiti di istituto svolti in Aeroporto o con le normative nazionali o comunitarie applicabili.

Vettori, operatori e autoproduttori di servizi di assistenza a terra, di cui all'Allegato A del D.Lgs 18/99, sono tenuti a sottoscrivere per adesione il Regolamento di Scalo quale condizione necessaria per lo svolgimento delle attività aeroportuali, previo rilascio, da parte della competente DA di ENAC, del permesso di accesso ai dipendenti e collaboratori e fermo restando la necessità della sottoscrizione del Verbale di Accesso e di inizio attività per i prestatori di servizi di handling certificati dall'ENAC.

Tutti i soggetti che operano nell'Aeroporto di Bari dovranno assicurare la conoscenza dei contenuti del Regolamento da parte dei rispettivi dipendenti o preposti, assicurando che ognuno di essi svolga le mansioni per le quali è stato formato e certificato.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 14 di 124
---	--	---

0.2 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il Regolamento di Scalo è redatto dal Gestore e reso cogente attraverso l'adozione di ENAC. Esso disciplina le attività dell'Aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari, anche attraverso altri strumenti di regolamentazione delle attività aeroportuali in esso richiamati, e si struttura come di seguito specificato:

Parte Generale

Contiene il glossario, la descrizione delle operazioni tipiche del Gestore per l'accoglienza di voli, la supervisione ed il coordinamento delle operazioni di scalo, la descrizione della capacità del sistema Aeroporto, dei servizi antincendio e sanitari, le regole di condotta generali a cui attenersi in Aeroporto, le regole per l'emissione, aggiornamento e distribuzione controllata del Regolamento di Scalo medesimo.

Parte Prima

Riporta la descrizione delle operazioni sull'area di movimento, ed in particolare sul piazzale di sosta aeromobili, le procedure di AMS, le operazioni Apron-Aerostazione, Aerostazione-Apron, la descrizione delle risorse centralizzate e le procedure di accesso alle medesime, la procedura dell'Aviazione Generale, le misure di safety.

Parte Seconda

Riporta la descrizione delle risorse e delle regole di utilizzo dei beni comuni, gli obblighi e le responsabilità a carico dei soggetti che operano in ambito aeroportuale, i requisiti di addestramento del personale, i requisiti relativi alla sicurezza operativa, le misure di tutela ambientale, le modalità di rilevazione di infrazioni al Regolamento di scalo e di emissione di relative misure sanzionatorie.

Parte Terza

Riporta la descrizione della politica e delle regole per la qualità del servizio aeroportuale a garanzia degli impegni pubblicati nella Carta dei Servizi, degli standard di prestazione e minimi operativi di scalo.

Le disposizioni di security riportate nel presente Regolamento fanno riferimento alla versione vigente delle corrispondenti Procedure del Programma Aeroportuale di Sicurezza.

Queste ultime vengono revisionate con regolarità, per cui le pertinenti modifiche/integrazioni, ove rilevino quanto al contenuto del Regolamento, devono intendersi in esso recepite all'atto della revisione.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 15 di 124
---	--	---

0.3 MODALITA' DI EMISSIONE, REVISIONE E DISTRIBUZIONE

Emissione

Il Regolamento di Scalo è redatto ed emesso dal Gestore e reso cogente attraverso l'adozione di ENAC, secondo le procedure in vigore e le modalità di revisione del documento di seguito illustrate.

Revisione

Aeroporti di Puglia ha preposto una apposita figura interna che su, delega della Direzione, ha il compito di gestire aggiornamenti e modifiche al Regolamento che dovessero rendersi necessarie a seguito di modifiche normative, regolamentarie e disposizioni della Direzione Aeroportuale, cambiamenti infrastrutturali ed operativi che si ritiene abbiano impatto sul documento, anche ricevendo allo scopo segnalazioni da Enti, Operatori e soggetti aeroportuali e che potranno essere indirizzate all'indirizzo di posta elettronica vscarpa@aeroportidipuglia.it.

Aggiornamenti e modifiche al Regolamento sono quindi sottoposte dal Gestore alla Direzione Aeroportuale che procederà alle opportune verifiche ai fini della adozione, anche attraverso apposite riunioni con rappresentanti dei prestatori di servizio ed Enti aeroportuali, oltre che del Gestore stesso.

Oggetto di tali riunioni sarà la revisione congiunta di nuove versioni del Regolamento, preliminarmente distribuito ai partecipanti in versione 'bozza'. La "Storia delle revisioni", riportata in apertura del Regolamento, presenterà l'elenco delle modifiche apportate, ai fini di una immediata evidenza delle variazioni inserite.

Modifiche non significative dal punto di vista operativo (quali, ad esempio, correzioni di refusi o aggiornamenti di numeri telefonici) saranno apportate direttamente dal Gestore, previa comunicazione alla Direzione Aeroportuale, e comporteranno comunque l'emissione di una revisione alla versione in vigore del Regolamento, che rimarrà quella richiamata nell'Ordinanza di adozione.

Al fine di assicurare un efficace e tempestivo svolgimento dei propri compiti, il Gestore può emettere, ove giustificato dalla specifica situazione, disposizioni attuative, esplicative e/o integrative della disciplina contenuta nel Regolamento, che saranno portate a conoscenza degli operatori aeroportuali interessati e della Direzione Aeroportuale. Gli operatori sono tenuti al rispetto di dette disposizioni ferma restando la loro facoltà di ricorrere, avverso le stesse, alla Direzione Aeroportuali. Tali disposizioni costituiranno oggetto di valutazione ed eventuale adozione da parte della Direzione Aeroportuali in occasione dei periodici aggiornamenti del Regolamento.

Distribuzione

Aeroporti di Puglia garantisce la necessaria pubblicità e diffusione del Regolamento e dei successivi aggiornamenti attraverso pubblicazione della versione aggiornata del documento sul sito internet www.aeroportidipuglia.it.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 16 di 124
---	---	--

Ciascun soggetto aeroportuale è tenuto a notificare nominativo e indirizzo di posta elettronica di un proprio referente al quale saranno inoltrate le notifiche di revisioni ed aggiornamenti, nonché eventuali disposizioni attuative.

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

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 17 di 124
---	--	---

0.4 GLOSSARIO

Di seguito si riportano le sigle e gli acronimi usati nel presente documento.

A.D.P	Aeroporti di Puglia
AIP ITALIA	Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche
APRON	Piazzale di sosta aeromobili
APRON TAXI LANE	Linea di rullaggio posta sull'APRON
AREA DI MANOVRA	Parte dell'Aeroporto utilizzata dagli aeromobili per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio con esclusione dei piazzali di sosta
ARO-MET AERODROME	Reporting Office - Meteo
ARR	Operazioni di Atterraggio misurate in A/m ora
ASSOCLEARANCE	Coordinatore nazionale per gli aeroporti classificati totalmente coordinati
ATA	Actual Time of Arrival -Indica l'orario effettivo di arrivo di un volo
ATB	Automated Ticket and Boarding pass
ATC	Air Traffic Control
ATD	Actual Time of Departure -Indica l'orario effettivo di partenza di un volo
ATR	Automatic Tag Reader
ATS	Air Traffic Services
AWB	Air Way Bill – Lettera di vettura
BGR	Boarding Gate Reader
BHS	Baggage Handling System
BLOCK ON (BON)	Orario di posizionamento dei blocchi alle ruote, all'entrata dell'aeromobile in piazzola di sosta
BLOCK OFF (BOF)	Orario di rimozione dei blocchi dalle ruote, all'uscita dell'aeromobile dalla piazzola di sosta
BTP	Baggage Ticket Printing
CAAV	Centro Aeroportuale di Assistenza al Volo (ENAV)
CNA	Compagnia di Navigazione Aerea
CSS	Caposcalo di Servizio
DA	Direzione Aeroportuale (ENAC)
DCS	Departure Control System. Sistema informativo operante su rete SITA utilizzato ai fini di accettazione, imbarco, weight & balance, ecc

DEP	Operazioni di Decollo misurate in A/m /ora
DOCKING CHART	Cartina parcheggi aeromobili in AIP TALIA
DUA	Dichiarazione Unica del Vettore per volo in Arrivo
DUV	Dichiarazione Unica del Vettore. Documento contenente informazioni relative al volo e all'aeromobile
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale Assistenza al Volo
ETA	Expected Time of Arrival -Indica l'orario previsto di arrivo di un volo
ETD	Expected Time of Departure -Orario previsto di partenza di un volo
ETL	Expected Time of Landing – Orario previsto di atterraggio
EUROCONTROL	Organizzazione europea per il controllo del traffico aereo
FIDS	Flight Information Display System – Sistema di informativa al pubblico
FOD	Foreign Object Damage – Presenza di oggetti a terra che possono creare danneggiamento agli aeromobili
FOLLOW ME	Automezzo adibito alla guida degli aeromobili
GDS	Giornale di Scalo
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization. Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale che prescrive gli standard e le raccomandazioni internazionali in materia aeronautica
LINK	Collegamento tra area di manovra e APRON
MARSHALLER	Addetto al parcheggio aeromobili (AGS)
MCT	Minimum Connecting Time
NBCR	Nucleare, Batteriologico, Chimico, Radiologico
POLARIA	Polizia di Frontiera operante in Aeroporto
READY	Aeromobile pronto alla partenza
RVR	Runway Visual Range
RWY	Runway
SCR	Scheduled Clearance Request: messaggio SITA di richiesta operativo volo da parte di una compagnia aerea
SLOT	Nuovo orario di partenza di un aeromobile. Orario eventualmente imposto da Eurocontrol necessario per definire un finestra temporale in cui è possibile effettuare il decollo

STA	Scheduled time of arrival - Tempo schedulato di arrivo
STAND	Piazzola di parcheggio aeromobile
STD	Scheduled time of departure -Tempo schedulato di partenza
TBT	Terra Bordo Terra -Frequenza radio aeronautica per le comunicazioni con gli aeromobili
TWR	Torre di Controllo (ENAV)
UCV	Ufficio Coordinamento Voli
ULD	United Load Device - Unità di carico
WING SPAN	Apertura alare degli aeromobili

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 20 di 124
---	---	--

0.5 COMPETENZE

Il D.L. n. 237/04, convertito nella Legge 265/04, ed il Codice della Navigazione, come riformato nella parte aeronautica, prevedono l'obbligo di adottare un Regolamento di Scalo per ogni Aeroporto. Dalle precitate disposizioni, il ruolo, le attribuzioni e le competenze dell'ENAC, di ENAV e del Gestore Aeroportuale risultano definiti come di seguito.

L'ENAC è l'autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile.

L'ENAV è il soggetto fornitore dei servizi di navigazione di traffico aereo. In particolare, sotto vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore Aeroportuale, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. Fornisce, altresì, all'ENAC ed al Gestore Aeroportuale tempestive notizie in merito a riduzioni del livello di servizio degli impianti di assistenza visiva luminosa e radioelettrici, anche al fine di una corretta informazione all'utenza aeronautica.

Il Gestore Aeroportuale è il soggetto, secondo l'art. 705 del Codice della Navigazione, cui spetta il compito di amministrare e gestire le infrastrutture e gli impianti aeroportuali, di organizzare le attività aeroportuali ed assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando e controllando le attività dei vari operatori presenti in aeroporto. Nel caso dell'Aeroporto di Bari, tale ruolo è svolto da Aeroporti di Puglia S.p.A..

Compito del Gestore è altresì, in base all'articolo 705 del Codice di Navigazione, quello di fornire tempestive notizie all'ENAC, all'ENAV, ai Vettori ed altri Enti interessati, in merito a riduzioni del livello di servizio atteso e ad interventi sull'area di movimento dell'Aeroporto, nonché sulla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti il sedime di concessione, anche al fine di una corretta e tempestiva informazione agli utenti.

Il Gestore, sotto la vigilanza dell'ENAC e in coordinamento con ENAV, è il soggetto cui è affidato il compito di assegnare le piazzole di sosta agli aeromobili e di assicurare l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

Il ruolo del Gestore si esplicita, inoltre, nell'assicurare 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 rispetto agli standard attesi.

Per operatore aeroportuale si intendono i vettori, gli handler, e gli enti o società che prestano servizi di assistenza a terra all'interno del sedime aeroportuale, come definiti nell'art. 2, punti d, f, g, del Decreto Legislativo 18/99, oltre agli operatori commerciali coinvolti nell'attività operativa di Scalo.

Gli operatori che effettuano attività di assistenza ai sensi del Decreto Legislativo 18/99 devono essere in possesso della certificazione d'idoneità rilasciata da ENAC. Ogni operatore, in relazione all'attività svolta e ai beni utilizzati (spazi, infrastrutture, impianti, risorse), s'impegna ad osservare leggi, regolamenti, prescrizioni procedurali del Manuale di Aeroporto, ordinanze e procedure vigenti sullo

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 21 di 124
---	---	--

scalo, nonché le regole descritte nel presente documento.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 22 di 124
---	---	--

0.6 SUPERVISIONE E COORDINAMENTO

0.6.1 Coordinamento operativo

Tutti gli operatori presenti sullo scalo devono prevedere una struttura di coordinamento operativo che garantisca la gestione e il controllo delle operazioni di propria competenza. Tale struttura deve operare in modo integrato e coerente con le attività di supervisione e coordinamento svolte dal Gestore Aeroportuale.

Tutti gli operatori aeroportuali sono tenuti a dotarsi di mezzi e strutture tali da garantire l'assistenza necessaria all'operatività dei voli programmati e/o in ritardo, a prescindere dagli accordi contrattuali, o comunque prevedere procedure tali da consentire la prestazione del servizio senza indugio.

0.6.2 Attribuzione codici ritardo di pertinenza del Gestore

La definizione dei codici di ritardo per cause attribuibili al Gestore (cod. 19, 55, 56, 85, 87 ref. IATA DELAY CODES versione vigente) è gestita secondo la seguente procedura, fermo restando il coinvolgimento del Vettore secondo necessità:

- ❑ l'handler comunica tempestivamente al Gestore AdP (indirizzo mail di riferimento ndeceglia@aeroportidipuglia.it), attraverso apposita nota, indicazione del volo/data implicato e relativo codice ritardo attribuito al Gestore, nonché ogni eventuale altra informazione ritenuta utile a documentare adeguatamente la segnalazione che il Gestore dovrà verificare, in base ai dati ed alle informazioni in proprio possesso;
- ❑ in sede di apposita riunione, o attraverso scambio documentato di informazioni, l'handler ed il Gestore analizzano congiuntamente i casi di ritardo che l'handler ha ritenuto essere attribuibili al Gestore;
- ❑ nel caso in cui il Gestore argomenti, con le necessarie evidenze, propria proposta di ridefinizione del codice ritardo, l'handler apporterà ragionevolmente le dovute e relative modifiche;
- ❑ nel caso venga assegnato dall'handler un codice attribuibile alla responsabilità del Gestore e non venga inviata alcuna segnalazione di ritardo e/o disservizio in modo tempestivo, il ritardo non verrà considerato ai fini della elaborazione degli indicatori effettuata dal Gestore Aeroportuale.
- ❑ le risultanze mensili delle suddette verifiche, saranno riportate al Responsabile della Qualità del Gestore ai sensi della Circolare ENAC GEN 06, versione vigente, ai fini della

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 23 di 124
---	--	---

elaborazione degli indicatori 'Ritardi nei Voli dovuti al Gestore Aeroportuale', da includere nel Cruscotto presentato in sede di Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi .

0.6.3 Programmazione Stagionale

Per programmazione stagionale si intende la definizione dell'orario dei voli che ciascuna compagnia aerea dichiara che opereranno sullo scalo con almeno 3 (tre) mesi di anticipo.

L'Ufficio Supporto Operativo è preposto alla ricezione dei winter/summer planning sia dei voli di linea sia dei voli charter e provvede quindi ad alimentare le basi dati dei sistemi informativi aeroportuali (FIDS; Totem; WeB Site; etc.).

0.6.4 Gestione Operativa

L'Ufficio Coordinamento Voli gestisce e verifica i dati sull'operatività dei voli forniti per competenza dagli operatori aeroportuali e relativi a:

- Identificatori del volo
- Identificatori di movimento
- Dati di carico
- Dati per il calcolo dei diritti aeroportuali

L'UCV è responsabile della corretta registrazione dei suddetti dati nei sistemi informativi aeroportuali di supporto alla gestione della operatività.

L'assegnazione dei parcheggi agli aeromobili viene effettuata dall'UCV attraverso apposito sistema informatico e comunicata ai soggetti interessati attraverso i canali comunicativi in uso.

L'ufficio Coordinamento Voli inserirà nel sistema ADM di ENAV i parcheggi dei voli in arrivo e in partenza. Eventuali richieste specifiche per temporanee e particolari esigenze operative di un'allocazione diversa del nastro riconsegna bagagli rispetto a quella precedentemente assegnata, dovranno essere indirizzate all'UCV – Ufficio Coordinamento Voli come meglio descritto nella Operational Letter versione vigente, a cui si rimanda.

0.6.5 Consuntivazione (Giornale di Scalo)

La consuntivazione dei dati operativi di traffico aereo avviene attraverso la funzione di Giornale di Scalo (GdS), secondo le modalità e le disposizioni vigenti.

Il GdS deve anche contenere i dati necessari alla gestione amministrativa dei servizi resi da Aeroporti

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 24 di 124
---	--	---

di Puglia alle Compagnie aeree.

Il giorno successivo alla giornata operativa di riferimento, il Supporto Operativo effettua la verifica in via definitiva della disponibilità delle informazioni necessarie alla redazione del GdS, intervenendo con opportune modifiche e/o integrazioni tramite la documentazione in suo possesso (messaggi standard e DUV).

Il GdS corretto viene successivamente messo a disposizione delle funzioni aziendali AdP interessate per fini contabili e/o statistici.

Resta, inoltre, a disposizione per le finalità ed a favore dei soggetti previsti dalle disposizioni vigenti.

0.6.6 Alimentazione del sistema di scalo da DCS e LDCS

Il sistema Informativo di Aeroporto, per poter assicurare l'operatività dello scalo, deve essere alimentato, secondo modalità standardizzate, dai DCS (Departure Control System) delle compagnie aeree. e dal LDCS (Local Departure Control System). Le modalità riportate nel seguito sono quelle previste dai programmi predisposti da Aeroporti di Puglia per l'alimentazione automatica dei sistemi di aeroporto.

0.6.7 Dichiarazione unica del vettore (DUV)

La Dichiarazione Unica del Vettore deve essere inviata al Gestore sia per i voli in arrivo (DUA) che per quelli in partenza (DUV). L'omesso invio, o l'invio non conforme alle specifiche tecniche e/o al formato richiesto da Aeroporti di Puglia, costituirà inadempimento contrattuale. Le DUV sono rese disponibili da AdP alla DA tramite consultazione on line del Giornale di Scalo.

0.6.8 Messaggi standard IATA

Le CNA sono tenute a rendere disponibili i messaggi previsti dalle normative IATA descritte nelle ultime edizioni dei manuali Airport Handling Manual, Passenger Service Conference Resolution Manual e Cargo Interchange Message Procedures Manual.

I messaggi dovranno essere inviati contestualmente, nel formato completo, comprensivo delle parti opzionali, previsto dallo standard IATA, in tempo utile per la loro elaborazione ai seguenti indirizzi:

- ➔ BRIKWXH
- ➔ BRIWKXH

Le informazioni devono essere disponibili non appena si generano, come previsto dalle normative IATA, sia per i voli in Arrivo che per quelli in Partenza.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 25 di 124
---	--	---

0.6.8.1 Messaggi PAL e CAL

I messaggi PAL e CAL devono essere inviati dai Vettori nei tempi previsti dalla Regolamentazione EU 1107/2006 per la gestione dei passeggeri che necessitano di assistenza speciale ai seguente indirizzi:

- Sita BRIKAXH
- e-mail sala_amicabri@aeroportidipuglia.it

La Sala Amica è attrezzata per poter ospitare persone con mobilità ridotta (PRM), assistite da personale opportunamente qualificato e riceve i messaggi PAL e CAL al fine di poter organizzare il servizio in tempo utile per assistere la persona segnalata.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 26 di 124
---	--	---

0.7 CAPACITA' AEROPORTUALE

La capacità complessiva dello Scalo è data dal numero massimo di movimento orari di aeromobili sulla pista di volo in relazione al lay-out fisico dell'area di manovra e delle procedure ATC in essere per l'aeroporto, nonché in conseguenza del lay-out fisico delle infrastrutture del Terminal.

0.7.1 Capacità dichiarata di pista

La capacità dichiarata della pista 07-25, in condizioni di normalità (condizioni meteorologiche normali, Radar, Radioassistenze efficienti, ecc.), è pari a 20 movimenti/ora, ossia 1 movimenti ogni 3 minuti.

0.7.2 Capacità Piazzali

Il piazzale di sosta aa/mm è costituito da cinque settori (Apron 1, Apron 2, Apron 3, Apron 4, Apron 5) contenenti n. 33 piazzole di parcheggio come meglio definite in AIP AD2 LIBD 2-1 e 2-5.

La Apron taxiway dell'Apron 1 (piazzole 101-113) di piazzale è agibile per aa/mm di categoria C (max apertura alare 36 m) oltre a contenere n. 7 piazzole per aviazione generale.

La Apron taxiway dell'Apron 2 (piazzole 201-205) è agibile per aa/mm di categoria E (max apertura alare 65 m).

La Apron taxiway dell'Apron 3 (piazzole 301-313) è agibile per aa/mm di categoria D (max apertura alare 52 m).

La Apron taxiway dell'Apron 4 (piazzole 401 e 402) è agibile per aa/mm di categoria C (max apertura alare 36 m).

L'Apron 5, a sud dell'Apron 4 ed antistante i reparti Volo di PS e VVf, è soggetto a regolamentazione speciale.

Sono anche presenti ulteriori aree destinate alla sosta degli aeromobili di aviazione generale ed elicotteri soggette a regolamentazione speciale (Cap. 3 Par. 10.1.5 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti) quali:

- l'"hangar area", ubicata a sud dell'Apron 1
- il "piazzale Aeroclub", ubicato a sud-est dell'Apron 1.

Le caratteristiche specifiche di utilizzo dei singoli Apron sono riportate all'interno della Procedura Operativa n. 14 – Gestione del Piazzale - del Manuale di Aeroporto.

0.7.3 Capacità Aerostazione passeggeri

L'aerostazione passeggeri è strutturata su tre livelli: il piano terra ospita le Sale Arrivi, il piano primo

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 27 di 124
---	---	--

ospita l'Area Check-in, mentre l'ultimo piano è dedicato ad Uffici Adp ed Enti Aeroportuali.

L'Aerostazione dispone di:

- 28 banchi check-in collocati in un'unica area accettazione e distribuiti in due isole separate (Isole AB e CD)
- 1 varco per il controllo di sicurezza dei passeggeri con 5 postazioni, a cui si aggiunge un varco "staff";
- 15 gate di imbarco di cui due di uso alternativo;
- 5 nastri trasportatori per la riconsegna bagagli.

I parcheggi per autovetture in area aeroportuale land side hanno una capienza complessiva di 2180 posti auto, così suddivisi: parcheggio P1 (sosta breve) avente 279 posti auto di cui 10 per PRM, parcheggio P2 (sosta media) avente 558 posti auto di cui 17 per disabili, parcheggio P3 (lunga sosta) avente 568 posti auto di cui 12 per PRM, oltre al parcheggio multipiano (sosta media business) avente 750 posti auto di cui 16 per PRM, e a 25 posti auto di cui 2 per PRM per sosta breve, lungo la viabilità esterna in prossimità dell'aerostazione.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 28 di 124
---	--	---

0.8 SERVIZI DI SALVATAGGIO E ANTINCENDIO

Il Servizio antincendio dell'Aeroporto di Bari è di Categoria ICAO 8^a a seguito di Decreto del Ministero dell'Interno dell'11 agosto 2006.

Per la descrizione complessa del Servizio di salvataggio e antincendio aeroportuale, comprese le strutture, gli equipaggiamenti, il personale e le procedure per il soddisfacimento dei requisiti antincendio, si rimanda alla Sezione 20 Parte E del Manuale di Aeroporto, nella versione vigente.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 29 di 124
---	--	---

0.9 SERVIZI SANITARI

0.9.1 Sanità aerea

L'Ufficio di Sanità Aerea è l'organo periferico dello Stato che svolge, nell'ambito della propria Circoscrizione territoriale, le funzioni di profilassi internazionale e di polizia sanitaria dell'aeronavigazione.

La struttura è specializzata in *sanità transfrontaliera*, con una molteplicità di competenze, contemplate nei seguenti testi normativi:

- Regolamento per la navigazione aerea;
- Regolamento per la polizia sanitaria dell'aeronavigazione
- Regolamento sanitario internazionale.

Il responsabile dell'Ufficio ha poteri di Ordinanza, in conformità all'art. 4 del regolamento per la polizia sanitaria.

0.9.2 Servizio Sanitario Aeroportuale

Aeroporti di Puglia mette a disposizione del Servizio Sanitario aeroportuale, idonei locali al piano terra Land Side.

In considerazione dell'operatività dell'aeroporto di Bari, il Servizio Sanitario Aeroportuale, gestito da Aeroporti di Puglia attraverso Operatore sanitario specializzato, è attivo tutti i giorni dell'anno dalle ore 5.30 alle ore 24.00.

Il Servizio Sanitario effettua le seguenti prestazioni:

- Intervento di primo soccorso sanitario in caso di emergenza aeronautica, in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari del "118" e nell'ambito delle attività dettagliate nel vigente Piano di Emergenza Aeroportuale, ovvero nell'ambito delle ulteriori pianificazioni di emergenza;
- Intervento di primo soccorso sanitario in caso di passeggero con malore a bordo dell'aeromobile, in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari del "118", se attivati;
- Intervento di primo soccorso sanitario all'interno del sedime aeroportuale in caso di passeggeri, operatori aeroportuali o altra persona, che a qualsiasi titolo si trovi all'interno del sedime aeroportuale, colti da malore e/o infortunio;
- Primo intervento in caso di sospetta malattia infettiva, in attesa e a supporto delle Autorità Sanitarie ed Aeroportuali territorialmente competenti, se attivate.

La squadra del Primo Soccorso Aeroportuale, per ciascun turno di servizio, è composta da:

- ✓ n. 1 medico iscritto all'ordine professionale dei medici ed operante in medicina Generale;
- ✓ n. 1 paramedico.

La richiesta di assistenza del medico sotto bordo per un passeggero di un volo in arrivo deve essere

inoltrata dal Comandante del volo alla Torre di Controllo che provvederà a trasmetterla all'UCV; quest'ultimo comunicherà la richiesta di intervento al Medico di Servizio presso il Servizio Sanitario Aeroportuale di Aeroporti di Puglia.

Nel caso il Comandante abbia richiesto, tramite la Torre di Controllo l'intervento di personale medico a bordo, quest'ultimo salirà a bordo dell'aeromobile, tassativamente prima dell'inizio dello sbarco dei passeggeri.

Qualora il Comandante richieda anche l'intervento di un'autambulanza, alla richiesta provvederà il Medico del Servizio Sanitario, chiamando senza indugio il Servizio Nazionale "118" ovvero attivando propria autambulanza non medicalizzata (ove prevista dal Contratto i essere), in ragione del tipo di emergenza comunicata dal Comandante del volo.

Nel caso in cui la disponibilità di un'ambulanza (medicalizzato o non) sia prevista per Contratto, il Servizio Sanitario Aeroportuale provvederà a renderla comunque disponibile nel caso in cui il Servizio Sanitario Nazionale "118" dovesse riferire l'impossibilità di garantire il rapido pronto intervento.

Gli assistenti di volo devono assicurare che il personale medico 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.

Le azioni del Servizio Sanitario Aeroportuale negli stati di allarme, emergenza e incidente sono stabilite nel Piano di Emergenza vigente oltre che nei documenti Contrattuali del Servizio Sanitario Aeroportuale.

0.9.3 Servizio ambulanza

Qualora si dovessero verificare situazioni che, per complessità, esulino dalla competenza e dalla capacità d'intervento del PSA, sarà cura del personale medico in turno contattare tempestivamente il Servizio Sanitario Nazionale "118" al fine di trasportare il paziente al più vicino presidio ospedaliero.

Ove previsto dal Contratto in essere, il Servizio Sanitario Aeroportuale rende disponibile un'ambulanza di soccorso non medicalizzata per il trasporto infermi o infortunati.

Come indicato in AIP AD 2 LIBD 1-1 Item 3 box 12 remarks 4, in orario notturno in cui non sia presente il Servizio Sanitario, l'Ufficio Coordinamento Voli provvede a chiedere l'intervento di un'autoambulanza contattando il Servizio Sanitario "118" da linea dedicata.

STCR: Qualora la presenza di passeggeri che necessitano di ambulanze in arrivo o in partenze è conosciuta, sarà compito del Vettore e dell'Handler assicurare la disponibilità dell'ambulanza, per le relative operazioni di sbarco e imbarco informandone la società di gestione. L'accesso alle aree aeroportuali è regolamentato dalle disposizioni comunitarie e nazionali in vigore, dalla procedura operativa "Modalità di accesso all'aeroporto e alle sue aree operative incluso l'accesso dei veicoli" del Manuale Aeroporto, nella versione vigente, nonché dalle contestuali misure di security, riportate nel Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto di Bari, nella versione vigente.

	AEROPORTO “KAROL WOJTYLA” DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 31 di 124
---	---	---

0.10 NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO

0.10.1 Considerata la particolarità dell’ambiente aeroportuale, nel Terminal dell’aeroporto di Bari e pertinenze aperte al pubblico possono accedere e sostare:

- ❑ ai piani partenze ed uffici
 - i dipendenti e gli operatori aeroportuali, nonché gli equipaggi, per lo svolgimento di attività di servizio, muniti di tesserino aeroportuale di riconoscimento o di titolo idoneo, da tenere esposto in modo ben visibile sulla persona;
 - i passeggeri in attesa o procinto di imbarcarsi;
 - eventuali accompagnatori di passeggeri in partenza;
 - il pubblico in genere, per il tempo limitato al disbrigo di pratiche presso uffici, ovvero alla fruizione di esercizi commerciali aeroportuali;
- ❑ al piano arrivi
 - i dipendenti e gli operatori aeroportuali, nonché gli equipaggi, di cui sopra;
 - i passeggeri in arrivo, per il tempo necessario all’espletamento delle operazioni connesse;
 - il pubblico interessato a ricevere i passeggeri per il tempo a ciò necessario o, in genere, per il tempo limitato al disbrigo di pratiche presso uffici ovvero alla fruizione di esercizi commerciali aeroportuali, ivi situati.

0.10.2 Ciascun soggetto operante sull’aeroporto di Bari dovrà erogare tutti i servizi di competenza fornendo ai propri clienti un livello di qualità adeguato ed in linea con quello atteso in un aeroporto internazionale; dovrà in particolare:

- rispettare eventuali standard di qualità stabiliti dall’ENAC o dal Gestore Aeroportuale;
- tenere un abbigliamento che consenta la chiara ed inequivocabile identificazione della Società, che sia pulito e indossato dal personale in modo conforme a quanto stabilito dalla Società stessa;
- tenere ben esposto il tesserino che abilita all’accesso secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti ed intervenire direttamente, anche allertando gli organi di Polizia, nei confronti di chi ne sia sprovvisto, così come previsto dalla vigente procedura di security;
- relazionarsi con il passeggero con competenza e cordialità, evitando in ogni modo allo stesso disagi di qualsiasi tipo.

- 0.10.3 Le porte allarmate esistenti in area aeroportuale, eccettuate le gate d'imbarco/sbarco, dovranno essere usate solo nei casi previsti dalle procedure di emergenza/evacuazione. Chiunque individui anomalie di qualsiasi genere su una porta allarmata dovrà darne immediata comunicazione all'Ufficio Polizia di Frontiera dello Scalo. Nel caso in cui sia assolutamente necessario, essenzialmente per ragioni di sicurezza, aprire una porta allarmata, ciò dovrà essere preventivamente richiesto alla stesso Ufficio di Polizia; a tal proposito si rimanda all'Ordinanza n. 3/2006 del 10.02.06 del Direttore Aeroportuale ed alla vigente procedura "Procedura Gestione Porte di Accesso ad Aerostazione, attivazione accessi non autorizzati in Aree Sterili e bonifica" riportata nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.
- 0.10.4 Per eventuali oggetti o bagagli rinvenuti a bordo degli aeromobili e nel sedime aeroportuale si dovrà fare riferimento alle procedure previste nel presente Regolamento di Scalo, nonché alla "Procedura Gestione Oggetti Rinvenuti", riportata nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.
- 0.10.5 Eventuali comunicazioni, riferite all'operativo quotidiano, su processi / attività di competenza dell'Aeroporto di Bari dovranno essere indirizzate ai Supervisorì che successivamente riporteranno al Capo Scalo ed alle funzioni competenti.
- 0.10.6 Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti od omissioni connessi alla propria attività.
- 0.10.7 A tal uopo si ribadisce tassativamente il divieto di uscire, usare e comunque circolare usufruendo di percorsi non convenzionali (esempio forzare le porte scorrevoli della sala arrivi per accedere al piazzale). Dette condotte saranno sanzionate dagli organi di polizia presenti nello scalo.
- 0.10.8 Il rispetto del presente Regolamento non esonera ogni Operatore dagli obblighi assunti nell'ambito di eventuali rapporti contrattuali con Aeroporti di Puglia S.p.A..
- 0.10.9 Ogni Operatore, per quanto non esplicitato nel presente Regolamento e nei casi che esulino dalla normale operatività, sarà tenuto a rispettare le disposizioni che saranno impartite dal Capo Scalo AdP per garantire il miglior svolgimento possibile delle attività complessive dell'Aeroporto, in linea con le disposizioni del Codice della Navigazione. In particolare, il Capo Scalo AdP potrà decidere, se le circostanze lo richiederanno, sempre in linea con le disposizioni vigenti e nel rispetto delle disposizioni della DA, l'adozione di misure operative impreviste e imprevedibili diverse, in tutto o in parte, da quelle contemplate nel presente Regolamento, dandone opportuna informativa ai soggetti interessati.
- 0.10.10 AdP effettuerà controlli sul rispetto del presente Regolamento, riservandosi la facoltà di segnalare eventuali inadempienze ad ENAC e di intraprendere, nel rispetto delle disposizioni dell'ENAC stessa e a tutela dei passeggeri e degli operatori aeroportuali, oltre che di se stessa in qualità di Società di Gestione, le azioni ritenute più opportune nei confronti di soggetti eventualmente inadempienti. La mancata conoscenza, da parte di chiunque, del presente

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 33 di 124
---	---	--

Regolamento, nella sua versione vigente, non potrà costituire motivo per giustificare eventuali inadempienze al Regolamento stesso.

Ciascun Vettore/Prestatore/Autoproduttore dovrà inoltre fornire ad AdP tutte le informazioni richieste nel presente Regolamento.

- 0.10.11 AdP dovrà portare a conoscenza di ogni Operatore il presente Regolamento prima di iniziare l'attività sull'aeroporto di Bari, previa consegna (anche in via informatica/digitale) di una copia controfirmata per accettazione.
- 0.10.12 Ai soggetti privati operanti in aeroporto rimane attribuita la piena responsabilità delle loro azioni e delle conseguenze dalle stesse derivanti. Pur essendo soggetti al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale essi devono garantire l'esercizio dell'attività secondo le prescrizioni del Regolamento.
- 0.10.13 I Soggetti privati segnaleranno al gestore ogni evento che possa avere impatto sull'operatività o comportare riduzioni del livello di servizio (es. agitazioni sindacali, indisponibilità mezzi ed attrezzature per l'assistenza, ritardi nell'ottenimento di autorizzazioni), anche in relazione alla circolazione dei mezzi ed alla presenza di ostacoli, così come previsto da Codice della Navigazione.

Divieto di Fumo, uso di droghe e medicinali psicoattivi

- 0.10.14 Fermo restando quanto stabilito in merito al divieto di fumo nei luoghi pubblici, nei luoghi chiusi aperti al pubblico e comunque in quelli espressamente indicati dalla Legge, per ragioni di assoluta garanzia delle condizioni di sicurezza operativa, ogni Utente ed Operatore deve scrupolosamente attenersi al divieto di fumo su Piazzale e in ogni altra area operativa nonché, per ulteriori ragioni di funzionalità dell'apparato, in zona BHS. Ogni violazione di tale divieto, accertata e contestata dalle Forze di Polizia o dai Responsabili AdP incaricati a termini di legge di sorvegliare sul rispetto di tale divieto, sarà da questi segnalata all'Autorità competente e sanzionata in base alle disposizioni legislative vigenti.
- 0.10.15 Come prescritto al paragrafo 2.6 – Procedura relativa al consumo di alcool, droghe e medicinali – Sezione 2 Parte B del Manuale di Aeroporto e ai sensi della normativa vigente, 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 sulle capacità psico-fisiche degli operatori in modo tale da compromettere la sicurezza delle operazioni aeroportuali oltre a quella personale.
- 0.10.16 Chiunque, per motivi diversi, debba assumere medicinali psicoattivi, è tenuto ad informare immediatamente il medico competente del datore di lavoro per i riscontri del caso. E' vietato a chiunque di intraprendere le attività operative se non in condizioni psico-fisiche

adeguate. Al fine di ottemperare a quanto disposto, tutti i soggetti operanti in airside devono adottare proprie procedure con le quali vietare al proprio personale l'espletamento delle attività lavorative sotto l'effetto delle suddette sostanze, nonché il loro assoluto consumo.

- 0.10.17 Ferme restando le responsabilità di ciascuna organizzazione al rispetto della normativa nazionale vigente in materia, Aeroporti di Puglia verifica che i sopracitati soggetti emanino e applichino proprie procedure in conformità a quanto previsto dal Regolamento (UE) n.139/2014 - ADR.OR.C.045 e alla predetta procedura e, in particolare, che provvedano ad informare il proprio personale sul divieto d'uso di alcool, droghe e medicinali che possono influire negativamente sulle loro capacità psico-fisiche e sui rischi ad essi associati; in tal senso, Aeroporti di Puglia attiva un controllo anche tramite appositi Audit.
- 0.10.18 In caso di affidamento a Società o a soggetti terzi di attività che prevedano l'ingresso in airside, il committente deve prevedere una clausola che richiami al rispetto della predetta procedura, riportata chiaramente nel contratto; va infatti considerato che, sia a tutela della safety aeroportuale che a tutela dell'incolumità e della salute dei lavoratori e di terzi, nessun lavoratore non nel pieno delle sue capacità psico-fisiche, pertanto non dovute a diverse abilità già note, può continuare l'espletamento delle mansioni allo stesso affidate. Pertanto, qualora un operatore che stia svolgendo la propria mansione in airside, rilevi che altro personale stia operando in condizioni psico-fisiche non idonee, deve prevedere una segnalazione tempestiva al responsabile della persona interessata che, in caso di riscontro positivo, deve provvedere all'allontanamento immediato dall'attività del soggetto, nel suo interesse e di quello della safety delle operazioni

Formazione e Addestramento

- 0.10.19 Tutti i soggetti che operano nell'aeroporto di Bari sono obbligati a formare i rispettivi dipendenti o preposti sul contenuto del Regolamento, sulla esigenza del rispetto delle regole in esso stabilite e sulle conseguenze della loro inosservanza.
- 0.10.20 Vettori, Prestatori ed Autoproduttori sono obbligati a tenere costantemente aggiornato ed addestrato il personale dipendente, e quello delle eventuali ditte esterne che operano per proprio conto, in merito agli obblighi derivanti dal Regolamento, dalle procedure standard di assistenza a terra degli aeromobili in termini di qualità, safety e security, nonché dalle norme sulla sicurezza sul lavoro e protezione ambientale. Quanto sopra, anche attraverso la frequenza di corsi periodici di addestramento e qualificazione con test finali, tenuti a cura e spese della società di appartenenza. A tal proposito, si rimanda inoltre al paragrafo 2.6 "Obblighi Formativi", Parte Seconda del presente documento.

- 0.10.21 Per quanto riguarda la formazione e la qualifica del personale alle dipendenze di Aeroporti di Puglia per le attività di cui ai Requisiti Essenziali del Reg. (CE) 216/08 e Implementing Rules di cui al Reg. (UE) 139/14, e del personale che, a qualsiasi titolo, sia autorizzato ad accedere in airside, si rimanda integralmente alla Sezione 3 Parte B del Manuale di Aeroporto.
- 0.10.22 Tutto il personale che, nello svolgimento del suo lavoro, può entrare in contatto con passeggeri con disabilità o mobilità ridotta, deve ricevere adeguata formazione così come descritto nel *DOC 30 ALLEGATO 5G dell' ECAC*.
La suddetta formazione è assicurata al personale neo assunto prima dell'entrata in servizio. Sono previsti inoltre corsi di aggiornamento con durata variabile in base a ruolo e funzione (*ref. DOC 30 Annex 5G par.3 dell' ECAC*).
In proposito si richiamano anche le disposizioni emanate dall'ENAC.
- 0.10.23 L'ENAC ed il Gestore, ognuno per le attribuzioni di competenza, potranno richiedere in qualsiasi momento la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento ed aggiornamento periodico del personale presente in aeroporto. In particolare, la documentazione dovrà rendere evidenza: dei programmi di formazione-addestramento adottati; della loro completezza e idoneità a garantire adeguati livelli di professionalità e competenza del personale, in relazione ai relativi ruoli, compiti e responsabilità; delle qualifiche dei docenti; delle registrazioni delle attività di formazione-addestramento programmate.

Richiami Pubblicitari in ambito aeroportuale

- 0.10.24 E' fatto divieto ai vettori, ai prestatori di servizi di assistenza a terra e a chiunque svolga attività in zona airside, di apporre richiami pubblicitari di qualsiasi genere su mezzi ed attrezzature destinati ai servizi aeroportuali, ad eccezione dei propri marchi distintivi; eventuali sfruttamenti pubblicitari dei mezzi e delle attrezzature potranno essere eventualmente concordati con Aeroporti di Puglia e formeranno oggetto di separati accordi commerciali con la stessa o con Società dalla stessa incaricata.
- 0.10.25 All'interno ed all'esterno dei beni subconcessi in uso esclusivo a vettori, prestatori di servizi di assistenza a terra ed a chiunque svolga attività all'interno del sedime aeroportuale, non potranno essere installati richiami pubblicitari di qualsiasi genere, fatta eccezione per le proprie insegne distintive.
- 0.10.26 E' fatto altresì divieto a chiunque opera all'interno del sedime aeroportuale di apporre richiami pubblicitari su divise e/o indumenti di lavoro, ad eccezione dei propri marchi distintivi.

PARTE PRIMA

1.1 OPERAZIONI SULL'AREA DI MOVIMENTO

L'operazione in sicurezza di aeromobili e veicoli nell'area di movimento dipende in larga parte dalla configurazione dell'aeroporto in tutte le condizioni di visibilità e dal rispetto delle procedure, dei segnali, e delle istruzioni dei servizi del traffico aereo. Ne segue che alla base di una efficace protezione della pista da intrusioni vi è una adeguata conoscenza, competenza e disciplina da parte di tutto il personale coinvolto nelle operazioni, nonché l'esclusione dalla zona di qualsiasi veicolo la cui presenza non sia essenziale alle operazioni dell'Aeroporto.

Per le regole comportamentali da seguire all'interno del sedime aeroportuale a garanzia di condizioni di sicurezza sopra indicate, si faccia riferimento alle Procedure Operative nn. 04 MODALITA' DI ACCESSO ALL'AEROPORTO E ALLE SUE AREE OPERATIVE, INCLUSO L'ACCESSO DI VEICOLI -, 14 - GESTIONE DEL PIAZZALE - e 21 PROTEZIONE DELLE PISTE DURANTE LE PROCEDURE DI VISIBILITA' RIDOTTA del Manuale di Aeroporto.

Pista di Volo

L'aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari (Codice Infrastrutturale ICAO: 4E) è dotato di una pista di volo avente la lunghezza complessiva di 2820 m e larghezza di 45 m oltre due fasce laterali antipolvere (shoulders) di 7,50 m ciascuna.

L'orientamento della pista di volo è di 67° rispetto al nord magnetico. Le coordinate geografiche nel sistema di riferimento topografico ED 50 del "Punto di Riferimento Aeroportuale" (Aerodrome Reference Point) sono 41°08'17" N e 16°45'54", mentre la sua quota s.l.m.m. è di 187 ft (57 m). La denominazione della pista di volo è, in base alla convenzione internazionale ICAO utilizzata per l'identificazione delle piste, **RWY 07/25**.

Per la pista RWY 07/25 dell'aeroporto di Bari-Palese le distanze dichiarate (vedi AIP Italia AD2 LIBD 2-1 e relative schede tecniche) sono le seguenti:

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
07	2820	3020	2820	2444
START POINT RWY 07	3000	3200	3000	-
INT TAKE-OFF F	2444	2644	2444	-
25	2820	2880	2820	2820
INT TAKE-OFF B	2100	2160	2100	-

TORA = Take Off Runway Available = lunghezza di pista disponibile al decollo

TODA = Take Off Distance Available = TORA + clearway (CWY)

ASDA = Accelerate Stop Distance Available = TORA + stopway (SWY)

LDA = Landing Distance Available = distanza disponibile all'atterraggio

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 37 di 124
---	--	---

* *Start Point Intersection Take off F e B sono utilizzati soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota.*

** *Start Point RWY 07: TORA 3000 m = 2820 m dimensione RWY + 60 m CWY pavimentata + 120 m RESA pavimentata (area di 180 m oltre fine RWY 25 disponibile per decollo RWY 07 e rullaggio).*

*** *Start Point RWY 07 identificato dalla "demarcation bar" bianca tratteggiata e arretrata di 556 m rispetto alla RWY THR 07*

Le quote s.l.m.m. della soglia pista 25 e Intersection Start Point G sono rispettivamente 32,99 m e 58,71 m. La quota del fine pista 25 è pari a 57,13 m.

La portanza della pista di volo ha un valore PCN pari a 120/F/A/W/T per la pavimentazione flessibile, ed un PCN pari a 74/R/A/W/T per la pavimentazione rigida di testata 25 ed un PCN pari a 93 R/A/X/T per la pavimentazione rigida di testata 07.

La pista di volo è asservita da una striscia di sicurezza (STRIP) fisicamente non delimitata di dimensioni 2940 x 300 m.

Le due testate sono entrambe dotate di RESA (Runway End Safety Area) che per pista 07 è di dimensioni 180 x 150 m, mentre per pista 25 è pari a 240 x 150 m.

Vie di circolazione

La pista di volo è collegata ad una via di rullaggio parallela denominata "T", collegata da sette raccordi "A", "B", "C", "D", "E", "F" e "G".

L'interasse tra pista di volo e via di rullaggio principale ("T") è di 195 m; le vie di rullaggio tutte sono di larghezza pari a 23 m oltre due banchine (shoulders) di 10,50 m ciascuna (44 m di larghezza complessiva).

Sono inoltre presenti tre raccordi di collegamento tra la via di rullaggio "T" ed il piazzale di sosta aa/mm denominati "L", "N" e "P" anch'essi di 44 m di larghezza complessiva. La portanza minima delle vie di circolazione ha un PCN pari a 64 F/A/W/T.

La pendenza longitudinale della TWY "T" risulta mediamente conforme a quella massima (1,5%) prevista da Regolamento ENAC, ad eccezione del tratto di TWY lungo circa 300 m compreso tra il raccordo "B" ed "A" che risulta avere una pendenza dello 1,8%. La pendenza longitudinale del raccordo "A" è invece di 1,6%. A tal proposito è stata inserita in AIP Italia una prescrizione permanente di: "Rullaggio seguendo l'asse TWY alla minima velocità possibile" (vedi AD2 LIBD 1-8 item 20.3).

	AEROPORTO “KAROL WOJTYLA” DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 38 di 124
---	--	---

Apron Limit

I raccordi L, N e P, di collegamento tra la via di rullaggio T e l’Apron, sono contrassegnati con markings di colore giallo/nero, che indicano il confine (limite “Apron”) tra l’area di manovra ed il piazzale.

1.1.1 Operazioni

1.1.1.1 Servizio follow-me

Il servizio di follow-me è espletato dalla Squadra di Agibilità di Aeroporti di Puglia S.p.A. ed è disponibile per assistere i velivoli nelle seguenti condizioni operative:

- guida degli aeromobili sul piazzale e sulle vie di rullaggio in condizioni di scarsa visibilità;
- movimento degli aeromobili per motivi tecnici od operativi, non inerenti le operazioni di atterraggio e decollo; rientrano in questa casistica i decentramenti per prova motori o riposizionamento;
- guida degli aeromobili al parcheggio, in condizioni particolari e/o su richiesta della compagnia;
- accompagnamento di mezzi esterni sull’area di movimento, autorizzati alla circolazione a condizione che siano preceduti dal follow-me;
- guida agli aeromobili in condizioni particolari di limitazioni del movimento sul piazzale per lavori in corso;
- guida degli aeromobili in caso di manovre errate compiute dagli stessi o situazioni di conflitto nell’accesso a taxi-way.

Il servizio di follow-me è regolato al paragrafo 9 – OPERAZIONI DI FOLLOW ME, della Procedura Operativa n. 14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - nella versione vigente, del Manuale d’Aeroporto.

1.1.1.2 Prova motori

Le prove motori sono vietate dalle ore 22,00 l.t. alle ore 06,00 l.t (salvo aeromobili che devono immediatamente essere impiegati).

Considerato che non esiste un’area prova motori dedicata, la posizione prevista in via eccezionale per le prove motori è situata sul raccordo G compresa tra la posizione di attesa G ed il raccordo F, previo apprestamento di quanto necessario, con orientamento dell’aeromobile “nose-east” (vedi AIP AD 2 LIBD 2-1); tale posizione è raggiungibile con rullaggio via F, RWY, G, ovvero traino.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 39 di 124
---	--	---

L'informativa per la effettuazione di prove motori, con la indicazione della durata stimata, nonché dei mezzi/attrezzature necessari alla sua effettuazione (scala passeggeri, GPU, etc.) deve essere inoltrata dall'Handler all'UCV, che la comunica telefonicamente alla TWR. L'UCV, ricevuto dalla TWR il nulla-osta per le attività di competenza, comunica all'handler che il Comandante/Tecnico abilitato può mettersi in contatto con la TWR.

Le operazioni di traino dell'aeromobile, sino alla zona prevista per la prova motori ed il relativo rientro sull'Apron, devono essere eseguite a cura dell'handler con la presenza del follow-me, a cura della squadra di Agibilità AdP.

Laddove le prove motori siano al minimo della potenza e per un breve periodo di tempo, le stesse possono essere effettuate su tutte le piazzole di sosta. Non sono invece consentite prove motori di elicotteri sulle piazzole di sosta.

Prima della effettuazione di prove al minimo della potenza l'handler/Comandante dovrà darne preventivo avviso all'UCV (che trasmetterà l'informativa alla TWR ed al follow-me) e dovrà assicurare, durante la loro effettuazione, il rispetto e il mantenimento delle condizioni di safety sul piazzale, con la presenza obbligatoria dell'Agibilità AdP.

La presente procedura modifica ed integra l'Ordinanza della D.A. n. 5/06 del 6.3.2006, che si richiama per quanto non direttamente esplicitato.

La prova motori è regolata al paragrafo 7 – PROVA MOTORI - della Procedura Operativa n. 14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto.

1.1.1.3 Traino Aeromobili

Tutte le operazioni di traino sono subordinate al preventivo coordinamento ed approvazione della TWR.

La movimentazione degli aeromobili è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

Le operazioni di traino sono regolate al paragrafo 10 – TRAINO AEROMOBILI - della Procedura Operativa n. 14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto.

1.1.1.4 Push back

L'approvazione delle operazioni di *push-back*, emessa dalla TWR, sarà comunicata dall'equipaggio di condotta all'Agente di Rampa dell'handler. Quest'ultimo è responsabile di garantire la sicurezza delle operazioni durante l'intera manovra, in relazione alla movimentazione degli altri aeromobili negli *stand* adiacenti ed alla presenza di eventuali ostacoli.

La manovra di push-back viene eseguita in considerazione delle istruzioni che l'Agente di Rampa/Marshaller, in collegamento interfono con il Comandante, fornisce all'addetto all'operazione di push-back.

Durante le operazioni di push-back sarà compito dell'Agente di Rampa/Marshaller e dell'addetto all'operazione di push-back, adottare tutte le precauzioni affinché l'aeromobile non entri in collisione con altri aeromobili od ostacoli/mezzi presenti sull'Apron. Gli operatori, in caso di anomalia riscontrata, devono interrompere immediatamente la manovra ed avvertire l'UCV che in coordinamento con la TWR svolge le opportune verifiche necessarie per riprendere la movimentazione.

Le operazioni di push-back sono condotte nel rispetto del paragrafo 8 – OPERAZIONI DI PUSH-BACK della Procedura Operativa n. 14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto, cui si rimanda.

1.1.1.5 Servizi radio

Le frequenze radio in uso presso il gestore Aeroporti di Puglia sono: 440.600 Mhz (Cn. 1 TWR, registrata) e 439,600 Mhz (Cn. 2).

Frequenza operazioni : continuativa h. 24

1.1.1.6 Autorizzazioni alla guida nell'area di movimento (ADP)

Tutti gli Operatori che necessitano di operare con veicoli all'interno del sedime aeroportuale dovranno possedere autorizzazione alla guida nell'area di movimento.

L'autorizzazione alla guida si configura come abilitazione, denominata ADP (Airside Driving Permit), che è di due tipi:

- A (Apron), che consente la circolazione solo su piazzale aeromobili e viabilità perimetrale;
- R (Runway) che consente la circolazione su tutta l'area di Movimento, compresa quindi l'area di Manovra. con l'osservanza di quanto previsto in tema di autorizzazioni e contatto radio con la Torre di controllo

Tale autorizzazione viene rilasciata solo dopo l'accertamento del possesso dei requisiti e la pertinente verifica della conoscenza delle norme comportamentali idonee a garantire livelli adeguati di sicurezza.

Aeroporti di Puglia ha istituito un programma di addestramento teorico e pratico, con test finale, adeguato al tipo di funzione da svolgere.

Per ulteriori dettagli e specifiche regolamentari, si rimanda alla Procedura Operativa n. 4 - MODALITA' DI ACCESSO ALL'AEROPORTO E ALLE SUE AREE OPERATIVE, INCLUSO L'ACCESSO DI VEICOLI - nella versione vigente, del Manuale di Aeroporto.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 41 di 124
---	--	---

1.2 OPERAZIONI SUL PIAZZALE

1.2.1 Descrizione dell'Apron: Configurazione e caratteristiche piazzole

Il piazzale di sosta aa/mm di Bari è costituito da cinque settori (Apron 1, Apron 2, Apron 3, Apron 4) contenenti n. 33 piazzole di parcheggio, meglio definite ed utilizzabili secondo quanto previsto in AIP AD2 LIBD 2-1 e 2-5.

La taxiway dell'Apron 1 (piazzole 101-113) di piazzale è agibile per aa/mm di categoria C (max apertura alare 36 m) oltre a contenere n. 7 piazzole per aviazione generale.

La Apron taxiway dell'Apron 2 (piazzole 201-205) è agibile per aa/mm di categoria E (max apertura alare 65 m). Gli aa/mm destinati al parcheggio 202 dovranno entrare/uscire via L mentre gli aa/mm destinati al parcheggio 204 dovranno entrare/uscire via N. Quando le piazzole 202 o 204 sono occupate la taxi lane di piazzale dell'Apron 2 non è agibile.

La Apron taxiway dell'Apron 3 (piazzole 301-313) è agibile per aa/mm di categoria D (max apertura alare 52 m). Per aa/mm istruiti al parcheggio 313 è obbligatorio il servizio di follow-me all'interno dell'Apron.

L'Apron taxiway dell'Apron 4 (piazzole 401 e 402) è agibile per aa/mm di categoria C (max apertura alare 36 m).

Il piazzale di sosta aa/mm è collegato con l'area di manovra da tre raccordi, L, N e P dove sono ubicati rispettivamente i markings di "Apron limit".

Sono anche presenti sulla Apron taxiway dell'Apron 1 due punti di entrata/uscita per/da piazzale di sosta: il primo, un Punto Attesa Intermedio (Intermediate Holding Position), di pertinenza dell'Aeroclub, denominato "L1" ed il secondo, uno Start-point, di pertinenza dell'area hangar dedicata agli aa/mm di base, denominato "L2".

L'entrata/uscita degli aa/mm d'Aeroclub per/da Apron 1 avviene a motori accesi attraverso il punto d'attesa intermedio "L1".

L'entrata/uscita degli aa/mm di aviazione generale di base per/da Apron 1 avviene a motori spenti, mezzo traino a cura di AdP, sino allo Start-point "L2" dove avviene la messa in moto dell'a/m. In alternativa l'a/m potrà essere trainato su una piazzola assegnata dall'Ufficio Coordinamento Voli ed operare dalla stessa.

L'Apron 5, a sud dell'Apron 4 ed antistante i reparti Volo di PS e VVf, è soggetto a regolamentazione speciale.

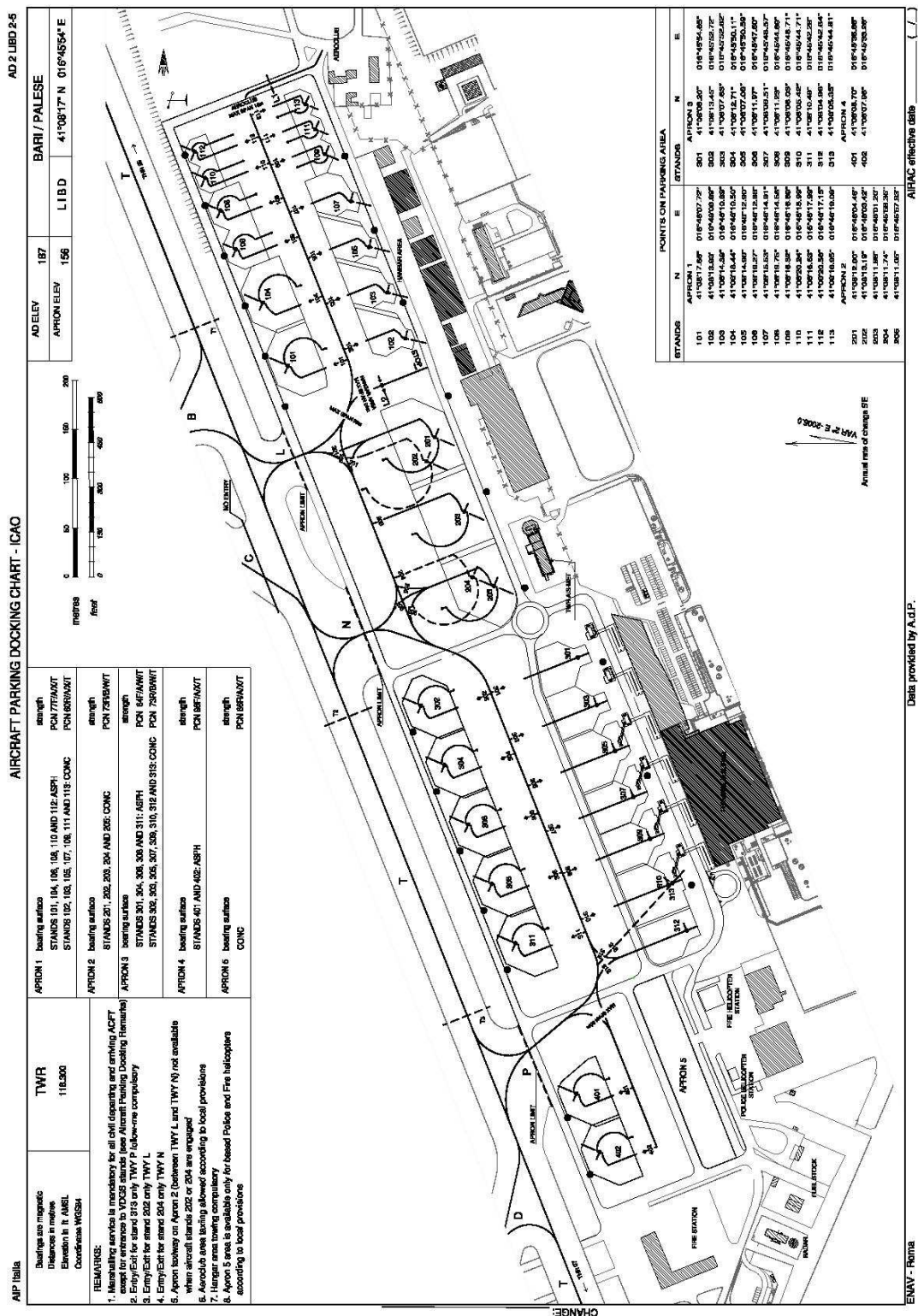
Sono presenti ulteriori aree destinate alla sosta degli aeromobili di aviazione generale ed elicotteri soggette a regolamentazione speciale (Cap. 3 Par. 10.1.5 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti) quali:

- l'"hangar area", ubicata a sud dell'Apron 1,;

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 42 di 124
---	---	--

- il "piazzale Aeroclub", ubicato a sud-est dell'Apron 1,

Per indicazioni più specifiche sulle prescrizioni operative dei parcheggi si vedano i Remarks riportati in AIP AD2 LIBD 2-7 e 2-8.



AD 2 LIBD 2-7

AIP – Italia

AIRCRAFT PARKING DOCKING REMARKS					
STAND	ACFT CODE	DIMENSIONS RESTRICTIONS	SELF MANOEUVRING	PUSH BACK	REMARKS
APRON 1					
101	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Yes	Not requested	NIL
102	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	NIL
103	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	NIL
104	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Yes	Not requested	NIL
105	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	NIL
106	B	Max wing-span 24 m Max overall length 27 m	Yes	Not requested	NIL
107	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	NIL
108	B	Max wing-span 24 m Max overall length 27 m	Yes	Not requested	NIL
109	B	Max wing-span 16 m Max overall length 18 m	Yes	Not requested	NIL
110	B	Max wing-span 16 m Max overall length 18 m	Yes	Not requested	NIL
111	B	Max wing-span 16 m Max overall length 18 m	Yes	Not requested	NIL
112	B	Max wing-span 16 m Max overall length 18 m	Yes	Not requested	NIL
113	B	Max wing-span 16 m Max overall length 18 m	Yes	Not requested	NIL
APRON 2					
201	D	Max wing-span 42 m Max overall length 55 m	Yes	Not requested	- Cannot be operated when stand 202 engaged - Entry/exit only TWY L when stand 204 engaged
202	E	Max wing-span 65 m Max overall length 71 m	Yes	Not requested	- Cannot be operated when stands 201 or 203 engaged - Entry/exit only TWY L - Apron taxiway on Apron 2 (between TWY L and TWY N) not available when aircraft stands 202 or 204 are engaged
203	D	Max wing-span 42 m Max overall length 55 m	Yes	Not requested	- Cannot be operated when stands 202 or 204 engaged
204	E	Max wing-span 65 m Max overall length 71 m	Yes	Not requested	- Cannot be operated when stands 203 or 205 engaged - Entry/exit only TWY - Apron taxiway on Apron 2 (between TWY L and TWY N) not available when aircraft stands 202 or 204 are engaged
205	D	Max wing-span 42 m Max overall length 55 m	Yes	Not requested	- Cannot be operated when stand 204 engaged - Entry/exit only TWYs N or P when stand 202 engaged
APRON 3					
301	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Not allowed	Yes	- Visual Docking Guidance System for parking
302	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Yes	Not requested	NIL
303	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Yes	Not requested	- Visual Docking Guidance System for parking
304	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not allowed	NIL
305	D	Max wing-span 45 m Max overall length 55 m	Not allowed	Yes	- Visual Docking Guidance System for parking
306	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not requested	NIL
307	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	- Visual Docking Guidance System for parking
308	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not requested	NIL
309	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	- Visual Docking Guidance System for parking
310	D	Max wing-span 45 m Max overall length 55 m	Not allowed	Yes	- Cannot be operated when stand 313 engaged - Visual Docking Guidance System for parking
311	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not requested	NIL

	AEROPORTO “KAROL WOJTYLA” DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 45 di 124
---	--	---

312	C	Max wing-span 36 m Max overall length 44.50 m	Not allowed	Yes	- Cannot be operated when stand 313 engaged - Visual Docking Guidance System for parking
313	E	Max wing-span 61 m Max overall length 64 m	Not allowed	Yes	- Cannot be operated when stands 310 or 312 engaged - Follow-me compulsory - Entry/exit only TWY P
APRON 4					
401	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not requested	NIL
402	C	Max wing-span 36 m Max overall length 40 m	Yes	Not requested	NIL

1.2.2 Utilizzo Stand

Al fine di un corretto utilizzo degli stand, la conferma degli orari di partenza o arrivo dovrà essere fornito dall’operatore dell’Ufficio Coordinamento Voli tramite messaggio (standard IATA) o contatto telefonico.

Al fine di un corretto utilizzo degli stand da parte degli handler, quest’ultimi o le CNA tramite messaggio o contatto telefonico o mail, devono fornire corretto orario di arrivo e partenza dei voli all’ Operatore dell’ Ufficio Coordinamento Voli, il quale provvederà all’aggiornamento della pianificazione stand.

Al termine dell’utilizzo, ciascun operatore deve lasciare la piazzola libera da materiali, attrezzature e automezzi di qualsiasi genere, in modo che possa essere utilizzata immediatamente per il volo successivo. Qualsiasi anomalia riscontrata dall’operatore in relazione all’utilizzo delle piazzole deve essere immediatamente comunicata all’Ufficio Coordinamento Voli.

1.2.3 Utilizzo dei loading bridges (Finger)

L’aeroporto “Karol Wojtyla” di Bari è dotato di n. 4 pontili d’imbarco dotati di guide ottiche al parcheggio omologati per aeromobili di Cat. “C” e “D”. I pontili d’imbarco sono dotati anche di convertitore a 400 Hz e condizionatori d’aria, al fine di fornire alimentazione ed aria condizionata agli aeromobili.

1.2.4 Servizio De-snowing e De/anti-icing aeromobile

Presso lo scalo di Bari, in ottemperanza all’art. 889 del C.d.N. e in ottemperanza a quanto specificatamente disposto da ICAO-Annesso 6, Ch. 4.5.4 e dal Doc. ICAO 9640 “Manual of Aircraft Ground De/anti-icing Operations” Ch. 1.6, nonché da EU-OPS 1.345, è esclusivo compito e responsabilità del Vettore, nella persona del Comandante o altro personale 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-snowing, De/anti-icing per il proprio aeromobile, nonché decidere in merito alla composizione percentuale della miscela liquido/acqua richiesta per le particolari condizioni in essere.

Aeroporti di Puglia assicura che il servizio de/anti-icing ai vettori aerei operanti a Bari viene erogato in accordo con il documenti "SAE Recommendations for De-icing/Anti-icing of Aircraft on the ground", edizione corrente, e con la Procedura Operativa n. 27 - PROCEDURA PER IL TRATTAMENTO DE-SNOWING, DE/ANTI-ICING AEROMOBILI SUL PIAZZALE DI SOSTA - del Manuale d'Aeroporto, nella versione vigente.

Aeroporti di Puglia assicura che l'addestramento degli addetti viene effettuato seguendo le prescrizioni SAE International.

Il Comandante o suo rappresentante formula, compilando l'apposito modulo (Request Form) la richiesta di De-snowing e/o De/anti-icing all'Agente di Rampa che, a sua volta, la trasmette all'Addetto di Agibilità per l'esecuzione e all'UCV per la definizione della sequenza di erogazione servizio, tenendo conto degli schedati dei voli ed eventuali slot.

L'operatore AdP applica all'aeromobile il fluido de/anti-icing Kilfrost KPLUS Type II in accordo a quanto prescritto dal produttore del fluido e rimuove le contaminazioni su istruzioni e sotto supervisione del Vettore/Comandante.

Il KILFROST KPLUS TIPO II deve essere usato unicamente per aeromobili con velocità di rotazione maggiore di 80 Kt.

Il fluido, per il trattamento anti-icing può essere applicato nelle percentuali di 50%, 75% e 100%.

Aeroporti di Puglia è dotata di n.ro 1 Vestergaard Elephant My con cestello elevabile all'altezza max di 11 m., e serbatoi di capacità complessiva 5.600 Lt.

Il servizio di De-snowing, De/anti-icing viene eseguito, a cura dell'Agibilità AdP, direttamente sulle piazzole assegnate ai singoli aeromobili.

L'Agibilità AdP effettua il controllo visivo di fine trattamento, in termini di Post De-icing/Anti-icing Check in accordo alle prescrizioni SAE. Non è invece eseguito il controllo tattile (clear ice check).

Sull'argomento si richiama la Procedura n. 27, - PROCEDURA PER IL TRATTAMENTO DE-SNOWING, DE/ANTI-ICING AEROMOBILI SUL PIAZZALE DI SOSTA -, nella versione vigente, del Manuale di Aeroporto.

1.2.5 Operazioni di rifornimento

Il rifornimento di carburante agli aeromobili deve essere effettuato nel rispetto delle norme pertinenti.

L'erogazione di carburante JET A1 agli aeromobili è fornita a mezzo di autobotti da parte degli handler rifornitori (CARBOIL e AIR BP Italia). Non è disponibile nell'aeroporto di Bari carburante di tipo AVGAS 100 LL.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 47 di 124
---	---	--

Il rifornimento carburante JET A1 viene erogato in conformità alle disposizioni vigenti. Le operazioni di rifornimento sono eseguite sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo, che garantisce la supervisione di tali operazioni mediante la presenza di proprio personale individuato quale "Responsabile del Rifornimento".

Le prescrizioni tecniche per l'effettuazione del rifornimento degli aeromobili sono stabilite dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno con proprie disposizioni.

Le operazioni di rifornimento, nel rispetto dei previsti standard di sicurezza, devono prioritariamente garantire il rispetto degli slot da parte dei vettori.

Il rifornimento degli elicotteri VV.F., PS e della GdF, basati sull'aeroporto di Bari, avviene sotto responsabilità degli stessi Enti e nell'ambito delle proprie aree operative, conformemente alle disposizioni vigenti.

Il servizio di rifornimento Avgas dell'Aeroclub è riservato ai soli aeromobili autorizzati. Le operazioni di rifornimento saranno eseguite a cura di personale qualificato e garantito dallo stesso Aeroclub, in conformità alla Procedura Operativa n.14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto, cui si rimanda.

Aeroporti di Puglia garantisce la disponibilità di estintori carrellati sulle piazzole di parcheggio per il primo intervento.

Ove si verificassero sversamenti di carburante durante le operazioni di rifornimento, l'intervento di bonifica sarà espletato a cura dell'Agibilità AdP, in conformità alla Procedura Operativa n. 9 "Pulizia della pista, delle vie di rullaggio e del piazzale" nella versione vigente del Manuale di Aeroporto.

Si richiamano le Procedure Operative n. 34 "Rifornimento carburante aeromobili" del Manuale di Aeroporto.

Ai fini di una adeguata regolazione della sequenza delle operazioni di rifornimento, la richiesta del servizio deve essere avanzata dall'handler all'Ufficio Coordinamento Voli di Aeroporti di Puglia, che procederà applicando criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori.

1.2.6 Lavaggio Aeromobili

Presso l'aeroporto di Bari non possono essere effettuate operazioni di lavaggio esterno degli aeromobili, fatto salvo quanto previsto in sede di certificazione "handling" a proposito della pulizia dei vetri anteriori dell'aeromobile (cockpit).

1.2.7 Controllo FOD

Ogni Operatore/handler è tenuto ad effettuare le necessarie verifiche per prevenire eventi FOD, prima e dopo ogni arrivo e partenza dell'aeromobile allo/dallo stand. In caso di presenza di eventuali

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 48 di 124
---	--	---

residui e/o contaminati, l'Operatore/handler dovrà provvedere direttamente alla rimozione degli stessi, utilizzando gli appositi contenitori.

Eventuali richieste di intervento della Squadra Operativa per pulizia urgente e straordinaria, rimozione di residui e/o contaminanti, bonifica sversamenti, dovranno pervenire telefonicamente all'Ufficio Coordinamento Voli (tel. 0805800293, 0805800294).

AdP provvederà quindi ad effettuare il relativo servizio, con riserva di addebitarne i costi all'handler richiedente.

Per quanto non espressamente indicato, si richiama la Procedura Operativa n. 9 - PULIZIA DELLA PISTA, DELLE VIE DI RULLAGGIO E DEL PIAZZALE - del Manuale di Aeroporto, nella versione vigente.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 49 di 124
---	--	---

1.3 GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI

1.3.1 Premessa

Aeroporti di Puglia S.p.A. ed ENAV Bari S.p.A, al fine di disciplinare le attività in titolo, hanno sottoscritto il verbale d'accordo "Ordinato movimento, mezzi e personale sui piazzale – Operation Letter del 12/06/17.

L'obiettivo del documento è quello di istituire procedure di coordinamento di Apron Management tra il fornitore del Servizio del Traffico Aereo ed il Gestore aeroportuale, nel rispetto dei ruoli previsti dal Codice della Navigazione.

Regolare la movimentazione degli aeromobili e la circolazione di tutti gli altri mezzi operanti sul piazzale, è finalizzato sia a prevenire le collisioni tra aa/mm e tra aa/mm e ostacoli/veicoli, sia a garantire la sicurezza e la fluidità dei movimenti degli altri mezzi.

Ulteriore obiettivo del verbale d'accordo è quello di regolare l'ingresso/uscita degli aa/mm nel/dal piazzale e di coordinare l'accesso degli stessi in area di manovra.

In buona sostanza il Servizio di Apron Management di che trattasi è volto a regolare e ad assicurare che le molteplici attività aventi luogo sul piazzale siano effettuate senza alcuna interferenza con la movimentazione degli aeromobili e che le autorizzazioni alla messa in moto ed al rullaggio degli stessi siano emesse nel presupposto che l'area interessata dal movimento venga mantenuta libera, cioè con i dovuti margini di affiancamento da eventuali ostacoli e da altro traffico.

Il Servizio di Apron Management ha luogo secondo quanto riportato nella predetta O.L..

Presupposto fondamentale per un corretto espletamento del Servizio, è la puntuale applicazione delle procedure a cura degli handler interessati per il trasferimento delle informazioni sui voli all'Ufficio Coordinamento Voli AdP, al fine di trasferirle alla TWR, con l'ausilio del software ENAV dedicato (sistema ADM). Altrettanto importante sarà ricevere preventivamente le informazioni dei movimenti con riferimento agli aerei basati ed a quelli d'Aeroclub.

Il Verbale d'Accordo è parte integrante della Procedura Operativa n. 14 "GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AA/MM", versione vigente, che, modificata di conseguenza, qui si richiama integralmente.

1.3.2 Ambito di competenza

ENAV Bari per gli aspetti attinenti in questa sede, ai sensi dell'art. 691 bis del Codice della navigazione, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sull'Apron.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 50 di 124
---	--	---

Aeroporti di Puglia S.p.A, per gli aspetti attinenti in questa sede, ai sensi dell'art. 705 del Codice della Navigazione assegna e comunica, per mezzo della TWR, gli stand agli aeromobili oltre ad assicurare l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sull'Apron al fine di non interferire con le attività di movimentazione a terra degli aeromobili.

1.3.3 Generalità

Gli operatori di Enti, Società e Imprese destinati a operare con veicoli in area di movimento hanno l'obbligo di possedere l'abilitazione alla guida ("Airside Driving Permit" - ADP), attestante il possesso dei requisiti e la verifica della conoscenza delle norme comportamentali idonee a garantire i livelli di sicurezza attesi. L'abilitazione alla guida (ADP) è rilasciata da Aeroporti di Puglia Sp..A. come meglio indicato nella Procedura Operativa n. 04 del Manuale di Aeroporto di Bari.

L'Ufficio Coordinamento Voli AdP è l'ufficio preposto a svolgere il Servizio di Apron Management.

Aeroporti di Puglia ed ENAV Bari hanno installato nei rispettivi uffici operativi (Ufficio Coordinamento Voli per AdP e TWR per ENAV Bari) il programma operativo informatico ADM di ENAV, per la gestione dell'Apron Management Service per l'interscambio dei dati relativi ai voli (codici, orari, stand, etc.).

1.3.4 Strumenti tecnici di supporto

Sono di seguito indicati gli strumenti essenziali per lo scambio di informazioni tra AdP ed ENAV Bari:

- Un collegamento telefonico punto-punto tra l'Ufficio Coordinamento Voli e la TWR (registrato);
- Un collegamento telefonico codificato n. 2010 UCV-TWR e n. 2024 TWR-UCV;
- Frequenza radio UHF (Canale 1) per le comunicazioni tra la TWR ed i mezzi a terra, 440.600 MHz, registrata a cura dell'ENAV;
- Frequenza radio VHF per le comunicazioni Terra-Bordo-Terra (T-B-T), 118.300 MHz registrata a cura dell'ENAV;
- Sistema Informatico ADM fornito da ENAV con relativo collegamento telematico tra l'Ufficio Coordinamento Voli e la TWR.

I sistemi sopra indicati sono registrati a cura ENAV Bari.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 51 di 124
---	--	---

1.3.5 Procedure operative

1.3.5.1 Procedura di assegnazione parcheggi

L'assegnazione dei parcheggi agli aeromobili viene effettuata dall'UCV attraverso apposito sistema informatico e comunicata ai diversi Enti interessati, attraverso i canali comunicativi in uso.

L'ufficio Coordinamento Voli inserirà nel sistema ADM di ENAV i parcheggi dei voli in arrivo.

Qualsiasi variazione degli stessi prima che il volo atterri, sarà sempre effettuata nel sistema informatico; le variazioni a ridosso della toccata sulla pista (Touchdown, al di sotto delle 4 NM) e dopo la stessa, saranno comunicate tempestivamente alla TWR attraverso la linea telefonica diretta tra Ufficio Coordinamento Voli e TWR (linea a) ovvero via radio (canale 1 UHF - 440.600 MHz).

In caso di avaria momentanea del sistema ADM, l'Ufficio Coordinamento Voli comunicherà le piazzole assegnate via telefono o radio. Se l'avaria dovesse persistere, sarà cura dell'Ufficio Coordinamento Voli inviare un fax con i parcheggi della giornata.

1.3.5.2 Procedura per aeromobili in arrivo

- L'aeromobile in arrivo, subito dopo aver liberato la pista attraverso uno dei raccordi, deve essere istruito dalla TWR sullo stand assegnato e sulle modalità per raggiungerlo.
- L'Agente di Rampa, una volta che l'aeromobile è giunto in piazzola, comunica all'Ufficio Coordinamento Voli AdP, in un'unica soluzione per ogni singolo aeromobile, le seguenti informazioni:
 - ➔ orario di blocco
 - ➔ n. di piazzola dov'è parcheggiato l'aeromobile e nominativo del volo;
 - ➔ motori spenti;
 - ➔ luci anticollisione spente;
 - ➔ tacchi inseriti.

Al soddisfacimento delle suddette condizioni, l'Ufficio Coordinamento Voli considererà l'aeromobile in stato di BLOCK-ON.

- L'handler, dopo aver oggettivamente constatato che l'aeromobile è giunto sullo stand, ha spento i motori e le luci anticollisione ed è stato bloccato con i tacchi, può iniziare le operazioni a terra.

Al fine di ottimizzare l'utilizzo dell'Apron, l'Ufficio Coordinamento Voli, in cooperazione con l'Ufficio Agibilità, per esigenze eccezionali e stati contingenti di traffico, può decidere, previo coordinamento

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 52 di 124
---	--	---

con ENAC D.A. ed ENAV Bari, di parcheggiare gli aeromobili, con l'ausilio del Follow-me, in posizione diversa dagli stands riportati in AIP-AD2 LIBD 2-7, nel rispetto delle condizioni di sicurezza.

1.3.5.3 Procedura per Aeromobili in partenza

- L'Agente di Rampa, una volta che l'aeromobile è pronto a partire, comunica all'Ufficio Coordinamento Voli AdP, in un'unica soluzione per ogni singolo aeromobile, le seguenti informazioni:
 - ➔ orario di sblocco;
 - ➔ piazzola dove l'aeromobile staziona e nominativo del volo;
 - ➔ stand libero da uomini e mezzi;
 - ➔ trattore attaccato all'aeromobile in caso di push-back;
 - ➔ porte dell'aeromobile chiuse;
 - ➔ aeromobile pronto a muovere.

Al soddisfacimento delle suddette condizioni, l'Ufficio Coordinamento Voli considererà l'aeromobile in stato "READY". Tale informazione verrà comunicata dall'Ufficio Coordinamento Voli alla TWR, per quanto di propria competenza.

- Il Comandante, soltanto dopo aver ricevuto il "READY" dal Agente di Rampa, richiederà l'autorizzazione alla messa in moto alla TWR, che autorizzerà l'aeromobile all'uscita dal parcheggio e successivo rullaggio, dando istruzioni sulle modalità di ingresso nell'area di manovra.

1.3.5.4 Elicotteri dei Reparti Volo Enti di Stato

Gli elicotteri dei Reparti Volo degli Enti di Stato possono operare direttamente da/per le piazzole dei rispettivi Nuclei. Aeroporti di Puglia, al fine di ridurre gli involi degli elicotteri ha predisposto, in accordo a quanto previsto dal Regolamento (ENAC) per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Cap. 3 par. 10.1.5), un "Piazzale a regolamentazione speciale", denominato "Apron 5" (vedi AD2 LIBD 2-5).

L'Apron 5 può essere utilizzato esclusivamente da elicotteri dei Nuclei aerei di Stato di PS e VVF di dimensioni "fuori tutto" massimo pari a 18,00 mt, per le operazioni di stazionamento, messa in moto e rullaggio degli elicotteri, come indicato nella Procedura Operativa n. 14 – Gestione del piazzale e del parcheggio aeromobili –, nella versione vigente, del Manuale di Aeroporto, alla quale si rimanda interamente.

I nuclei dei Reparti volo di PS e VVF sono responsabili anche per l'eliminazione da detta area di eventuale FOD che non sia esteso e non richieda particolari mezzi idonei (spazzatrice), per le ispezioni

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 53 di 124
---	---	--

di agibilità propedeutiche all'arrivo ad alla partenza degli elicotteri, per la ubicazione e manutenzione dei presidi antincendio in corrispondenza degli elicotteri parcheggiati.

1.3.5.5 Aeromobili Aeroclub

La aree antistanti gli hangar Aeroclub sono da intendersi "piazzale a regolamentazione speciale" ai sensi del Regolamento (ENAC) per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Cap. 3 par. 10.1.5).

L'accesso al piazzale Aeroclub è riservato agli aerei scuola in esercenza all'Aeroclub di Bari, ai voli di aviazione generale consentiti e comunque di massima apertura alare 15 m.

L'Aeroclub è responsabile dell'effettuazione in sicurezza di tutte le operazioni di movimentazione a mezzo traino degli aa/mm, messa in moto, rifornimento carburante, rullaggio da Aeroclub a Posizione Intermedia d'Attesa "L1" e viceversa, nel rispetto delle norme di sicurezza in vigore, per tutti gli aeromobili presenti sul piazzale Aeroclub.

Resta ferma sempre la responsabilità dell'Aeroclub per la pulizia e manutenzione di tale area, per la prevenzione e protezione di uomini e attrezzature ivi presenti e per eventuali danni che dovessero verificarsi a seguito delle interferenze tra l'attività d'Aeroclub e quelle aeroportuali.

Per questi aeromobili operanti direttamente da/per l'Aeroclub non è previsto il Servizio di Apron Management.

L'Aero Club dovrà garantire ai propri aeromobili:

- le segnalazioni manuali di entrata/uscita dall'area piazzale Aero Club;
- il posizionamento e la rimozione dei tacchi e/o l'ancoraggio degli aeromobili;
- le segnalazioni relative alla messa in moto ed alle attività ad essa connesse;
- le segnalazioni e l'assistenza alle operazioni di push-back ove applicabile;
- l'attività di wing-man (quando necessaria);
- il rifornimento carburante e le attività ad esso connesse.

Per quanto non espressamente indicato si richiama il paragrafo 13 – AREA AEROCUB – della P.O. n. 14 – GESTIONE DEL PIAZZALE E DEL PARCHEGGIO AEROMOBILI - , nella versione vigente, del Manuale di Aeroporto.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 54 di 124
---	--	---

1.4 OPERAZIONI APRON – AEROSTAZIONE (Arrivi)

1.4.1 Aeromobili a stand remoti

I passeggeri vengono sbarcati con l'ausilio di autobus. Gli autobus utilizzati devono essere di tipo aeroportuale, ovvero con pianale ribassato con almeno due porte per ciascun lato e cabina di guida separata dalla cabina passeggeri. Deve essere previsto un sistema di comunicazione radio tra l'autista ed il proprio centro di coordinamento.

1.4.2 Operazioni di sbarco/imbarco passeggeri

Lo sbarco dei passeggeri dal piazzale all'aerostazione può avvenire:

- ☐ con autobus da posizione remota;
- ☐ attraverso i Fingers di sbarco (pontili);
- ☐ a piedi e utilizzando i Torrini (301 e 303);
- ☐ a piedi, esclusivamente dagli stand 310 e 312 per voli extra-Schengen

L'imbarco dei passeggeri può avvenire:

- ☐ con autobus verso stand in posizione remota
- ☐ attraverso i finger (pontili) per gli stand dotati di tale servizio
- ☐ attraverso percorso pedonale dedicato:
 - da Gate A4 verso stand 303
 - da Gate A5 verso stand 301
 - da Gate B2 verso stand 310
 - da Gate B3 verso gli stand 312

Lo sbarco e l'imbarco a piedi è regolato dalla Procedura n.ro 36 del Manuale di Aeroporto "Operazioni di Imbarco e Sbarco Passeggeri a piedi" nella versione vigente, cui si rimanda.

Le operazioni di sbarco ed imbarco a piedi non sono effettuate in caso di sfavorevoli condizioni meteo o ridotta visibilità. In ogni caso, al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri e delle operazioni a terra, l'handler assicurerà la presenza di proprio personale che instradi opportunamente i passeggeri verso i velivoli o aerostazioni, evitando in particolare l'attraversamento da parte di automezzi del percorso canalizzato. L'handler si assicurerà inoltre che passeggeri ed equipaggi in arrivo da provenienze extra-Schengen vengano indirizzati alla corrispondente uscita e che siano stati informati gli Enti di Stato per i rispettivi controlli di competenza.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 55 di 124
---	---	--

La Società di Gestione assicura l'utilizzo delle infrastrutture utili alle anzidette modalità di sbarco ed imbarco, applicando criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori.

1.4.3 Carrelli a disposizione passeggeri

Aeroporti di Puglia rende disponibili presso lo Scalo, in area arrivi, presso i caroselli di riconsegna bagagli, carrellini portabagagli per i passeggeri in numero adeguato al rispetto dell'impegno dichiarato nella Carta dei Servizi al Passeggero. Aeroporti di Puglia garantisce il reintegro nei dispenser dei carrelli dislocati sullo Scalo.

1.4.4 Nastri di riconsegna bagagli

L'aeroporto dispone di 5 nastri bagagli utilizzabili sia per bagagli Schengen che non Schengen.

Ciascun operatore dovrà sostare nelle aree di accosto ai nastri di riconsegna per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico sui nastri, rimuovendo subito i carrelli o i contenitori bagagli vuoti.

Qualora un operatore trovi l'area di accosto al nastro 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.

- ✓ I bagagli fuori misura (quelli che non possono essere riconsegnati tramite nastri) saranno consegnati al proprietario attraverso la porta adiacente al nastro n° 1, debitamente segnalata con cartellonistica ben visibile, la cui affissione sarà debitamente curata con attenzione dalla Società di Gestione.
- ✓ L'operazione, comunque, deve svolgersi sotto la stretta responsabilità e vigilanza dell'handler, al fine di evitare l'accesso del passeggero nell'area smistamento bagagli a pregiudizio della sicurezza.
- ✓ L'operatore addetto allo scarico dei bagagli dovrà sempre provvedere, senza ritardo alcuno, a liberare il nastro all'interno della Sala Arrivi da eventuali bagagli non ritirati, e comunque disguidati da consegnare, concentrandoli presso l'Ufficio Lost & Found di riferimento per quanto di competenza.

1.4.5 Riconsegna armi

In caso di armi e/o munizioni in arrivo:

a) il vettore avvisa l'handler che allerta l'Ufficio di Polizia e l'impresa affidataria dei servizi di sicurezza che invia un addetto alla sicurezza sotto bordo per presenziare le operazioni di apertura dei portelloni delle stive.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 56 di 124
---	--	---

b) a stive accessibili, l'addetto alla sicurezza controlla tutti i movimenti di scarico dei bagagli, sino ad individuare il contenitore con l'arma e/o le munizioni, che viene preso in possesso dall'operatore unico aeroportuale.

c) l'addetto alla sicurezza consegna l'arma e/o munizioni ad un operatore unico aeroportuale e lo scorta, utilizzando il percorso più breve, sino all'Ufficio della Polizia di Frontiera, ove consegna il contenitore con l'arma e/o munizioni, nelle stesse condizioni in cui lo ha ritirato.

d) l'Ufficio di Polizia, conclusi i controlli documentali di competenza, riconsegna l'arma e/o munizioni al legittimo proprietario.

Si rimanda alla "Procedura trasporto e scorta armi/munizioni" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

1.4.6 Procedura bagagli non identificati

La procedura riguarda i bagagli privi di etichetta che rimangono sui nastri di riconsegna e di cui non si identifica il proprietario. Quando il bagaglio è riconducibile al volo o al passeggero il bagaglio medesimo viene temporaneamente allocato al Lost & Found per la successiva procedura di riavviamento. Se, a seguito di apertura pratica i bagagli non fossero riconciliabili, dopo 5 giorni gli stessi vengono inviati all'Ufficio L&F Centrale del vettore con cui è arrivato attraverso procedura Rush, come riportato nella procedura "Controllo bagagli da stiva" nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

1.4.7 Gestione transiti indiretti

I passeggeri in transito indiretto devono uscire dalla zona doganale e rientrare dai normali varchi di sicurezza in area partenze.

1.4.8 Gestione transiti diretti

I passeggeri in transito diretto vengono assistiti dal personale dell' **Handler** che consegna una carta di transito e inviati nelle rispettive sale di imbarco.

1.4.9 Trattamento bagagli in transito

I bagagli in transito vengono posti su carrelli dedicati al volo in prosecuzione ed applicate, laddove richieste, le procedure di sicurezza previste.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 57 di 124
---	--	---

1.4.10 Assistenze speciali

1.4.10.1 Passeggeri con Ridotta Mobilità (PRM)

Aeroporti di Puglia, tramite società specializzata e selezionata attraverso bando di evidenza pubblica, fornisce la necessaria assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità, in accordo con quanto previsto nel Regolamento CE n.ro 1107/2006 art. 8 e Allegato 1, alla Circolare ENAC APT e secondo quanto riportato nel documento "Manuale Assistenza Passeggeri con Disabilità o a Mobilità Ridotta (PRM)" nella versione vigente, cui si rimanda.

Ai fini dell'applicazione dei diversi livelli di assistenza previsti dal citato Regolamento, i Vettori dovranno far pervenire le prenotazioni dell'assistenza con 36 ore di anticipo rispetto all'orario schedato del volo, attraverso i messaggi CAL e PAL inviati all'indirizzo telex dedicato: BRIKAXH oppure via mail all'indirizzo sala_amicabri@aeroportidipuglia.it

Le persone a ridotta mobilità, per chiedere l'assistenza, potranno utilizzare i totem informativi presenti in aeroporto.

Il passeggero in partenza sarà assistito dal momento dell'accoglienza, durante le procedure di accettazione, controlli di sicurezza e documentali, fino all'imbarco che può avvenire in anticipo o successivamente rispetto alla salita a bordo degli altri passeggeri. L'assistenza sarà considerata completata al posto assegnato, per tutti i tipi di assistenze.

In caso di impiego di mezzo Ambulift per attività di imbarco e sbarco del PRM, è ammessa a bordo anche la presenza di eventuale accompagnatore, nei limiti della capacità massima del mezzo.

L'aeroporto di Bari ha in dotazione il servizio a chiamata di attesa in COURTESY LOUNGE (sala amica) in area Land Side, ove ospitare i passeggeri a ridotta mobilità nel caso che l'accettazione non fosse ancora iniziata. Nelle stesse sale potranno essere ospitati i passeggeri PRM in arrivo nel caso dovessero attendere i propri accompagnatori per lasciare l'aeroporto.

L'eventuale sedia a rotelle personale è considerata bagaglio da stiva del passeggero e, in quanto tale, la relativa gestione è sotto la completa responsabilità del Vettore e dei propri handler.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 58 di 124
---	--	---

1.5 OPERAZIONI AEROSTAZIONE – APRON (Partenza)

1.5.1 Carrelli a disposizione dei passeggeri

Aeroporti di Puglia rende disponibile presso il proprio scalo carrellini portabagagli per i passeggeri in numero adeguato al rispetto dell'impegno dichiarato nella Carta dei Servizi al Passeggero.

Aeroporti di Puglia garantisce il reintegro dei dispenser dei carrelli dislocati sullo Scalo.

1.5.2 Banchi Biglietterie

I banchi Biglietteria sono assegnati ad handler o Compagnie attraverso appositi accordi commerciali con il Gestore che regolano anche le modalità di utilizzo degli stessi. Il servizio è comunque garantito per l'intero arco operativo, ovvero dal primo sino all'ultimo volo schedato.

1.5.3 Gate

L'aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari dispone di 14 sale d'imbarco, di cui 10 dedicate a voli Schengen, 3 a voli extra-Schengen ed 1 utilizzabile in modalità ibrida (volo Schengen o extra-Schengen), a seconda delle necessità operative.

Tutti i Gates sono tutti dotati di Work Station, per garantire l'interfaccia con i sistemi DCS (Departure Control System) di compagnia, BGR (Boarding gate reader) per la lettura automatica delle carta d'imbarco e Personal Computer per la stampa della documentazione di volo.

L'assegnazione dei Gate è gestita dall'Ufficio Coordinamento Voli, in base alla assegnazione degli Stand secondo programma schedato voli estivo ed invernale. L'Ufficio Coordinamento Voli gestisce ogni eventuale variazione che dovesse rendersi necessaria in base all'operativo.

1.5.4 Banchi Check-in

Il terminal è suddiviso in 2 isole Check-in (A/B e C/D) ognuna delle quali ha in dotazione 15 banchi. L'assegnazione dei Banchi è gestita dall'Ufficio Coordinamento Voli, secondo programma schedato voli estivo ed invernale. L'Ufficio Coordinamento Voli gestisce ogni eventuale variazione che dovesse rendersi necessaria in base all'operativo.

1.5.5 Nastri riconsegna bagagli

L'aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari dispone di nr. 5 nastri riconsegna bagagli.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 59 di 124
---	--	---

L'assegnazione dei nastri è gestita dall' Ufficio Coordinamento Voli, secondo programma schedato voli estivo ed invernale. L'Ufficio Coordinamento Voli gestisce ogni eventuale variazione che dovesse rendersi necessaria in base all'operativo.

1.5.6 Banchi Tour Operator

I Banchi dedicati ai Tour Operator sono posizionati in apposita isola dislocata presso i Banchi Check-in e assegnati attraverso appositi accordi commerciali stipulati con il Gestore.

1.5.7 Sala Vip

La Sala Vip è ubicata presso l'area partenze ed è accessibile a passeggeri in possesso di carte di privilegio rilasciate da AdP o dal Vettore, quest'ultimo per tramite di appositi accordi commerciali con il Gestore.

L'accesso è regolato per mezzo di dispositivi automatici di lettura delle credenziali di accesso.

1.5.8 Courtesy Lounge (Sala Amica AdP)

L'area partenze raccoglie in sé la sala amica, attrezzata con divani, televisore e macchinette ristoro nel quale trovano accoglienza i passeggeri diversamente abili e PRM, i minori non accompagnati e ogni altro tipo di assistenza che necessiti un imbarco prioritario e separato dagli altri.

Il servizio è garantito per l'intero arco operativo, ovvero dal primo sino all'ultimo volo schedato. Il passeggero può sostare nella Courtesy Lounge e, nel caso, godere dell'assistenza di personale specializzato, in attesa che venga aperto l'imbarco del volo di appartenenza. Una volta giunto il momento, il passeggero potrà usufruire della prevista assistenza nelle fasi di imbarco, sino all'accomodamento in aeromobile.

Per i passeggeri diversamente abili in arrivo, la sala amica è dotata di printer con relativo indirizzo sito attraverso cui giungono i messaggi di notifica tipo assistenza. All'arrivo del volo l'operatore della sala raggiunge l'aeromobile e presta assistenza al passeggero sino al relativo meeting point della zona arrivi.

1.5.9 Sala di Accoglienza per passeggeri autistici

Presso il piano terra ala Est, nelle vicinanze della Sala di Imbarco A7 è localizzata apposita sala di accoglienza per passeggeri autistici, istituita come parte del progetto "Autismo in viaggio attraverso l'aeroporto" ideato dall'ENAC con la collaborazione delle associazioni di settore e delle società di gestione aeroportuale, tra cui la stessa Aeroporti di Puglia. Attraverso tale progetto, si intende fornire alcune semplici raccomandazioni e strategie rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 60 di 124
---	--	---

autistici ad accettare serenamente il loro percorso di viaggio, così come rappresentato nel sito: <http://autismo.aeroportidipuglia.it/>

Nell'ambito del progetto, Aeroporti di Puglia ha previsto anche la possibilità di effettuare visite mirate dell'aeroporto di Bari riservate ai soggetti autistici al fine di favorire la familiarizzazione degli stessi con le strutture e con i servizi erogati. Per prenotare la visita e per essere contattati dalle funzioni preposte di Aeroporti di Puglia è sufficiente compilare il relativo modulo di prenotazione nella sezione "Progetto Autismo" del sito <http://www.aeroportidipuglia.it>.

1.5.10 Bagagli fuori misura in partenza

Nel momento in cui al check-in si presenta un bagaglio fuori misura, dopo le relative operazioni di registrazione, il passeggero stesso, accompagnato da un addetto dell'impresa affidataria dei servizi di sicurezza, provvede a farlo giungere all'area smistamento bagagli attraverso il montacarichi che verrà azionato da un addetto alla vigilanza opportunamente allertato.

1.5.11 Smistamento bagagli in arrivo

Ciascun operatore dovrà sostare nell'area di prelievo bagagli esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle attività di prelievo bagagli di ciascun volo, evitando comunque di abbandonare carrelli nell'area.

Ciascun operatore dovrà prelevare i bagagli con tempestività e regolarità allo scopo di evitare la saturazione degli stessi e il conseguente congestionamento dell'impianto con ripercussioni sulle operazioni complessive di accettazione e smistamento bagagli in partenza. In caso di inadempienza, a tutela del buon funzionamento complessivo delle operazioni di smistamento bagagli, Aeroporti di Puglia si riserva la facoltà di rimuovere i bagagli non prelevati, e di porre in atto altre eventuali azioni, giungendo, se necessario, a bloccare le operazioni di accettazione dell'operatore inadempiente, dandone immediata comunicazione allo stesso operatore e al Vettore interessato.

1.5.12 Procedura trasporto e scorta armi/munizioni

Tutte le armi da fuoco e/o munizioni devono essere dichiarate al Vettore e le armi devono essere scariche. Armi da fuoco e/o munizioni possono essere ammesse al trasporto come bagaglio registrato che deve essere inaccessibile ai passeggeri durante il volo (a meno che ci sia specifica esenzione da parte dell'Autorità). Le munizioni non devono superare i 5 chilogrammi di peso lordo e devono essere saldamente assicurate (all'interno del contenitore le cartucce devono essere protette contro gli urti e contro il movimento in modo che non possano detonare accidentalmente).

Al di fuori del contenitore deve essere presente la scritta —MUNIZIONI-AMMUNITION ovvero —ARMA-WEAPON. Munizioni sfuse non sono accettate e non devono essere collocate nel bagaglio registrato.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 61 di 124
---	--	---

Come previsto dal Procedura 4A del vigente Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile *"il passeggero in partenza che intende trasportare armi da fuoco e/o munizioni ha l'obbligo di farne denuncia e di consegnarle all'Ufficio di Polizia di Frontiera prima dell'accettazione da parte del Vettore. Pertanto si reca con idoneo contenitore presso la Polizia di Stato, per la compilazione, in triplice copia, dell'apposito modulo - Dichiarazione per il trasporto di armi e/o munizioni come bagaglio registrato (...)"* fornito alla Polizia dal Gestore Aeroportuale, in allegato ad apposito procedura.

Espletati i controlli previsti, il passeggero acquisisce il visto di autorizzazione al trasporto. La Polizia di Stato consegna l'arma e/o munizioni ad un Addetto alla sicurezza dell'impresa di sicurezza preposta, che ne garantisce idonea scorta e custodia. L'Addetto alla sicurezza, con il passeggero, si reca al check-in per effettuare l'accettazione e l'etichettatura dell'arma e/o munizioni da imbarcare come bagaglio registrato.

L'addetto alla sicurezza si reca con l'arma e/o le munizioni sottobordo al relativo volo, avendo l'attenzione di effettuare il percorso più breve. A questo punto l'agente di rampa provvedere a stivare l'arma alla costante presenza dell'Addetto alla sicurezza. Per espletare tale servizio l'Addetto alla sicurezza non può essere armato; l'Addetto alla sicurezza si assicura che, nel caso in cui la tipologia dell'aeromobile presenti le stive comunicanti con la cabina, le armi e/o le munizioni siano poste al di sotto degli altri bagagli;

Terminate le operazioni di stivaggio, l'Addetto alla sicurezza resta sotto bordo sino a quando i portelloni delle stive non vengano chiusi e vengano tolti i tacchi dalle ruote dell'aeromobile.

Si rimanda alla "Procedura trasporto e scorta armi/munizioni" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

1.5.13 La gestione dei banchi Check-in

L'utilizzo dei banchi check-in dovrà avvenire in conformità con tutte le normative e disposizioni vigenti. Il sistema di accettazione usato dovrà essere in grado di generare una etichetta bagagli secondo gli standard IATA.

L'utilizzatore del banco di accettazione dovrà garantire che il banco stesso sia reso disponibile per il successivo utente nelle migliori condizioni; a tale scopo dovrà provvedere a rimuovere tutto il materiale cartaceo non utilizzato (tag, sticker, scatole ecc.) ed usare gli appositi cestini per la carta rimossa dalle etichette. Tag, sticker dovranno comunque essere riposti in zone non accessibili al pubblico ai fini del rispetto delle norme di sicurezza.

Prima di avviare le operazioni di accettazione occorre accertarsi che il sistema di controllo sia in funzione ed efficiente come da procedura "Controllo bagaglio da stiva" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 62 di 124
---	---	--

1.5.14 Procedura Web Check In

Presso l'Aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari è attivabile la procedura di Web Check in, secondo le previsioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

1.5.15 La gestione dei gate di imbarco

L'utilizzo dei gate di imbarco passeggeri dovrà avvenire in conformità con tutte le normative e disposizioni vigenti. L'assegnazione dei gate d'imbarco è visualizzata tramite il sistema di informativa al pubblico.

Eventuali richieste specifiche di assegnazione gate per voli particolari, riferite all'operativo quotidiano, dovranno essere indirizzate all'Ufficio Coordinamento Voli e all'Ufficio Supporto Operativo per quelle a programma.

Ogni impegno aggiuntivo dovrà essere, non appena noto, segnalato all'Ufficio Coordinamento Voli che si riserverà la facoltà di intervenire a tutela del buon funzionamento complessivo delle operazioni di imbarco.

I gate d'imbarco dovranno essere lasciati sgombri da materiali di qualsiasi genere al termine dell'impiego.

I finger dovranno essere controllati per assicurarsi, a fini di security, che non sia stato lasciato alcun bagaglio o oggetto incustodito (bonifica del percorso). Tale verifica dovrà essere fatta prima dell'avvio delle operazioni di imbarco/sbarco ed al termine delle stesse.

L'apertura e la chiusura dei gate d'imbarco dovranno essere effettuate dall'operatore interessato mediante utilizzo dei sistemi esistenti (tesserino magnetico personale o altro).

1.5.16 I Controlli di Sicurezza.

1.5.16.1 Sicurezza dei passeggeri e loro bagagli a mano

I passeggeri e i relativi bagagli a mano vengono sottoposti ai controlli di sicurezza prima dell'accesso alle aree cosiddette "sterili" in ottemperanza alle regole e procedure contenute nel Piano Nazionale di Sicurezza, da personale addetto, formato e certificato, nonché nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari "Procedura controllo passeggeri e bagagli a mano aeroporto di Bari".

Scopo di tali controlli è quello di evitare che accedano in area sterile persone non aventi titolo e autorizzazione e/o passeggeri sprovvisti di valido documento di viaggio, nonché prevenire l'introduzione illecita in area sterile e a bordo degli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri o merci di armi, esplosivi o altri dispositivi, articoli o sostanze pericolosi che possono essere utilizzati per commettere un atto di interferenza illecita che metta in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile.

Il controllo viene effettuato su tutti i passeggeri e bagagli mediante l'utilizzo di metal detectors fissi e portatili, di macchine x-ray e di rilevatore di esplosivo con una delle modalità indicate dal Regolamento CE 1998/2015. A seguito di allarme, e con l'autorizzazione del passeggero, l'addetto alla sicurezza provvede ad ispezione manuale della persona ed al controllo dei capi di abbigliamento. Analogo controllo sarà effettuato sui bagagli sospetti. Il controllo manuale viene effettuato anche per passeggeri a ridotta mobilità o portatori di pace-maker o affetti da altre particolari patologie al fine di evitarne il passaggio attraverso il metal detector. Se dopo l'ispezione manuale il caso rimane sospetto, o in caso di ritrovamento di armi od oggetti pericolosi, l'addetto alla sicurezza contatta la Polizia di Stato.

Gli Addetti ai controlli, per favorire e velocizzare le operazioni di controllo, devono invitare il passeggero a rispettare le seguenti regole:

- esibire la carta di imbarco prima di accedere all'area
- depositare giacca, cappotto e soprabito nell'apposita vaschetta, separatamente dagli altri oggetti
- riporre tutti gli oggetti contenuti nelle tasche nella vaschetta per il controllo x-ray
- prima dei controlli dotarsi della busta trasparente per i liquidi ed esibire i LAGS (Liquidi, aerosol e gel) separatamente dal resto del bagaglio
- estrarre il computer portatile ed altri dispositivi elettronici per sottoporli al controllo separatamente dal bagaglio a mano.
- far passare il bagaglio a mano nel controllo x-ray
- passare attraverso il metal detector
- recuperare tutti gli effetti personali

L'apertura dei varchi di sicurezza, in termini di orari e numero, viene effettuata in funzione del volume di traffico passeggeri previsto in partenza.

Di norma, due ore prima della partenza del primo volo, il Supervisore dell'Impresa di Sicurezza e/o Addetto alla sicurezza delegato, Aprono le porte scorrevoli che danno accesso al varco passeggeri ed attivano i tornelli per il controllo automatico delle carte di imbarco.

Dopo l'ultimo volo in partenza, il SPV dell'Impresa di Sicurezza si assicura che non vi sia ulteriore operatività chiedendo conferma al SPV in turno AdP e provvede alla chiusura della porta scorrevole del varco controllo passeggeri, consegnando le chiavi alla Polizia di Frontiera e avvertendola della eventuale presenza di passeggeri in area sterile. Contestualmente l'Addetto alla sicurezza delegato disattiva i tornelli.

Al verificarsi di determinate condizioni (esempio: ritardi o anticipi di voli; dirottamenti, malfunzionamento apparecchiature di controllo, aumento e diminuzione dei voli schedulati; aumento/diminuzione addetti al controllo, ecc), possono insorgere situazioni tali da richiedere la modifica di quanto pianificato con il 'Turno di servizio giornaliero controllo passeggeri e bagagli a mano e da stiva'.

Ai sensi del punto 4.1.1.0.1 del PNS parte "A", il Security Manager, di iniziativa ovvero su richiesta dell'ENAC e/o della Polizia di frontiera e/o del Direttore Tecnico o dei SPV in turno responsabili a terra delle operazioni di imbarco del passeggero, potrà procedere all'attivazione di piano operativo di apertura straordinaria ulteriori postazioni.

In tali casi, le informazioni relative dovranno essere tempestivamente comunicate all'Ufficio Sicurezza ovvero, in orario di chiusura degli uffici, telefonicamente al Referente Security o al Security Manager o suo sostituto.

L'addetto all'ufficio, ricevuta la notizia acquisirà tutte le informazioni utili per la modifica (tipo di servizio richiesto, numero dei passeggeri interessati, orari relativi al volo, quantità addetti mancanti, tipo di anomalia agli apparati di controllo) e, corredate della situazione pianificata in quel momento le riferirà immediatamente al referente Security o al Security Manager o suo sostituto per le decisioni del caso.

Ove la natura del problema dovesse richiedere un' intervento immediato il supervisore dell'impresa affidataria dei servizi di sicurezza provvederà, sentito il Direttore Tecnico, a richiedere direttamente il personale alla sua società dandone, subito dopo, immediata notizia al Security Manager per la ratifica delle soluzioni adottate

1.5.16.2 Sicurezza dei bagagli da stiva e rush

Ai sensi del punto 5.1 del Reg. CE 1998/15 e delle citate normative il 100% dei bagagli da stiva vengono sottoposti a controllo di sicurezza con una delle modalità indicate dal citato Regolamento e dalla relativa Decisione riservata e attraverso una configurazione accettabile rientrante tra quelle previste dal punto 5.1.1.1. del P.N.S. Parte "B".

Il controllo viene effettuato mediante l'uso di macchine x-ray EDS (Explosive Detection System), in grado di effettuare il controllo in automatico. I bagagli risultati sospetti dall'operatore vengono inviati al controllo finale che prevede l'apertura dei bagagli in presenza dei passeggeri. In presenza di bagaglio sospetto/pericoloso individuato a seguito di controllo radiogeno o mancato riconoscimento da parte dei passeggeri sarà necessaria la presenza della Polizia che fornirà le opportune istruzioni in merito.

In caso di malfunzionamento delle macchine X-ray gli addetti ai controlli avvertiranno il loro SPV che provvederà:

- ad apporre sull'apparecchiatura non funzionante, ove possibile, l'apposito cartello "OUT OF ORDER", al fine di evitare inconsapevoli utilizzi;
- a disporre le relative misure di contingency, a seconda delle configurazioni di malfunzionamento riscontrate;
- ad avvertire l'Ufficio Sicurezza.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 65 di 124
---	--	---

Il personale incaricato dell'accettazione del bagaglio da stiva dovrà, prima dell'avvio del sistema, accertarsi che gli apparati radiogeni siano correttamente funzionanti.

Il corretto funzionamento sarà comunicato telefonicamente dal Supervisore e/o dall'addetto dell'impresa affidataria dei servizi di sicurezza ai Supervisor in turno delle società incaricate del trattamento a terra delle operazioni di imbarco.

Riconcilio

Al fine della sicurezza del volo viene garantita la corrispondenza tra il numero dei passeggeri e il numero di bagagli imbarcati, assicurandosi che tutti i passeggeri registrati con il proprio bagaglio da stiva siano stati effettivamente imbarcati.

Il Vettore, direttamente o tramite gli handler, deve quindi assicurare:

- a) Che sia in essere una procedura di riconcilio tra passeggeri e bagagli da stiva;
- b) Che sia possibile identificare il bagaglio da stiva come accompagnato o non accompagnato;
- c) Che tutto il bagaglio sia registrato e imbarcato sullo stesso volo del rispettivo passeggero titolare.

A questo scopo:

- a) Ogni bagaglio dovrà essere identificato come accompagnato o non accompagnato attraverso un sistema di identificazione manuale o automatico;
- b) Non potrà essere caricato a bordo dell'aeromobile un bagaglio non accompagnato a meno che la separazione dal passeggero non sia avvenuta per motivi indipendenti dalla volontà di quest'ultimo o il bagaglio non sia stato assoggettato ai previsti controlli di sicurezza (Reg.1998/2015)

Le procedure di riconcilio ritenute valide per la realizzazione del riconcilio sono quelle previste al punto 5.3.1.2.1 del PNS parte "A":

- a) Per ogni volo viene utilizzato un apposito Manifesto Riconciliazione Bagagli;
- b) Il personale incaricato identifica i bagagli da stiva relativi al volo attraverso la lettura dell'etichetta nominativa a corredo dei singoli bagagli e provvede alla compilazione del singolo MRB rimuovendo dalla matrice della stessa la porzione adesiva appartenente al singolo passeggero e collocandola progressivamente sul citato MRB dedicato al riconcilio del bagaglio destinato al volo in questione;
- c) I bagagli riconciliati devono essere collocati unicamente nelle unità di carico (carrellini o container, ecc) dedicati esclusivamente alla movimentazione sottobordo dei bagagli del volo in questione; ad essi dovrà essere allegato il relativo MRB per le attività di verifica sottobordo ad

opera del personale del vettore o della società di handling competente al caricamento del bagaglio nelle stive;

- d) Quest'ultimo, coadiuvato dal personale dell'accettazione, del gate e della rampa dovrà assicurare l'identificazione del bagaglio da stiva dei passeggeri precedentemente accettati che non si sono imbarcati o che hanno lasciato l'aeromobile prima della partenza; tale bagaglio non dovrà essere imbarcato oppure, se già imbarcato, dovrà essere identificato e sbarcato;
- e) Il riconcilio potrà ritenersi concluso positivamente esclusivamente se, all'atto dell'imbarco dei passeggeri è presente un sistema in grado di comunicare tempestivamente al personale sottobordo che tutti i passeggeri si sono effettivamente imbarcati;
- f) Qualora da una verifica del personale addetto alla supervisione del caricamento dei bagagli dovessero risultare bagagli non inseriti nel DCS (o sistema simile) si renderà necessario effettuare il riconoscimento dei bagagli da stiva sottobordo; in tal caso, il vettore aereo, tramite personale appositamente formato, dovrà accertarsi che tutti i passeggeri riconoscano il proprio bagaglio da stiva, al fine di individuare quello non appartenente ai passeggeri i partenza sul volo in questione.

Rush

Il Bagaglio "non accompagnato" che, per cause diverse (etichettato per un volo specifico e non imbarcato; oppure trasportato ad una destinazione errata; oppure scaricato ad uno scalo precedente o successivo, rispetto a quello evidenziato sull' etichetta) , non viaggia sullo stesso volo del passeggero, viene riavviato allo scalo di destinazione mediante etichetta "Rush".

L'addetto al Lost & Found dell'handler incaricato delle operazioni a terra, verificato che sussistono le condizioni di cui al punto 5.3 della Decisione (UE) 8005/ 2015 , espletate le pratiche inerenti l'identificazione della destinazione finale attraverso l'apposita procedura, emette l'etichetta rush che appone sul relativo bagaglio e lo fa consegnare, dal personale preposto alla movimentazione dello stesso, agli addetti dell'impresa affidataria dei servizi di sicurezza; il bagaglio viene sottoposto al controllo radiogeno dall'addetto alla sicurezza e, conformemente a quanto previsto dalla citata normativa, registrato su apposito registro riportante, tra l'altro, il numero di etichetta rush (cd TAG NUMBER) apposta sul bagaglio, la data ed il numero del volo su cui è riavviato il bagaglio, le generalità dell'addetto alla sicurezza che ha eseguito il controllo, nonché quelle dell'operaio che ha consegnato il bagaglio.

Se previsto, l'addetto al controllo certifica l'avvenuta operazione su apposito modulo predisposto dal vettore ai sensi del punto 5.3.3.0.1 del vigente PNS parte A di cui conserverà copia in apposito raccoglitore a disposizione per successivi controlli; il bagaglio, sul quale viene apposta la fascetta "Security Check", viene quindi imbarcato e inserito nella documentazione di volo prevista.

Si rimanda alla "Procedura controllo bagagli da stiva" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 67 di 124
---	--	---

Bagagli aperti o danneggiati

A fronte del riscontro di bagagli aperti o danneggiati durante la fase di carico dovrà essere prontamente contattato il Supervisore e se necessario anche la presenza del passeggero al fine di verificare l'entità del danno e l'eventuale manomissione del contenuto.

A fronte del riscontro di bagagli aperti o danneggiati durante la fase di scarico/ smistamento dovrà essere prontamente contattato il Supervisore, allertato l'Ufficio Lost & Found di competenza e la presenza del passeggero, per verificare l'entità del danno e l'eventuale manomissione del contenuto, attraverso apposita pratica di DPR con procedure specifiche di Vettore.

1.5.16.3 Procedura Oggetti Rinvenuti

Chiunque ritrovi un oggetto in aeroporto ha l'obbligo di consegnarlo immediatamente all'Ufficio Sicurezza durante gli orari di apertura al pubblico dello stesso. Al di fuori degli orari di apertura dell'ufficio tutti gli oggetti andranno consegnati all'Ufficio Lost & Found Adp. . L'Ufficio Sicurezza avrà cura di registrarli, prenderli in carico e custodirli, con l'obiettivo di risalire nel più breve tempo possibile al legittimo proprietario al fine della restituzione.

In caso di rinvenimento degli oggetti smarriti all'interno dell'aeromobile o sul bus interpista, la gestione dell'oggetto ricade, in una prima fase, sull' Ufficio Lost & Found per 20 (venti) giorni dal rinvenimento al fine dell'espletamento delle opportune indagini per l'individuazione del proprietario.

L'Ufficio Lost & Found compila apposito verbale di rinvenimento e presa in carico, decorso il suddetto termine di 20 giorni, l'Ufficio Lost & Found consegnerà gli oggetti in questione all'Ufficio Sicurezza.

In caso di ritrovamento di documenti di identità, sia nel sedime aeroportuale che a bordo degli aeromobili, non trattandosi di cose mobili, è obbligatorio consegnarli all'Ufficio di Polizia di Frontiera o agli Uffici della Guardia di Finanza.

Chi si dichiara proprietario di un oggetto ritrovato e ne chiede la restituzione deve reclamarlo entro e non oltre un anno dalla data di rinvenimento dello stesso presso l'Ufficio Sicurezza, negli orari di apertura al pubblico dello stesso, munito di documento di identità valido, ed ha l'onere di fornire all'ufficio la descrizione dettagliata del bene o comunque la prova di esserne il legittimo proprietario.

Si rimanda alla procedura "Gestione oggetti rinvenuti" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

1.5.16.4 Procedura Introduzione in Area Sterile di Attrezzi/Attrezzature

Come previsto al punto 1.6 del Reg. 1998/15, alle persone diverse dai passeggeri (operatori aeroportuali, equipaggi, tecnici, manutentori, ecc.) non è consentito trasportare nelle aree sterili gli articoli elencati nell'appendice 1-A del suddetto Regolamento.

L'introduzione sarà possibile solo a seguito di apposito procedimento autorizzativo che verifichi che l'introduzione è finalizzata all'espletamento di compiti essenziali per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali o degli aeromobili o per lo svolgimento delle proprie mansioni di volo.

Come previsto al punto 1.6.3 del citato Regolamento, al fine di consentire il riconcilio della persona autorizzata al trasporto degli articoli con i medesimi, il soggetto, per essere autorizzato alla introduzione, dovrà esibire agli organi di controllo al varco, portare con sé ed esibire agli organi di vigilanza, apposito modello di autorizzazione per le cui modalità di compilazione ed autorizzative si rimanda alla "Procedura Gestione Autorizzazioni all'Accesso", contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

Posto che i predetti articoli autorizzati di cui all'Appendice 1-A e/o quelli elencati alle lettere c), d) ed e) dell'Appendice 4-C (rispettivamente: oggetti dotati di punta acuminata o estremità affilata, utensili da lavoro e corpi contundenti), devono essere custoditi in area sterile in condizioni di sicurezza e cioè in modo che non siano accessibili a personale non autorizzato e/o a passeggeri (Reg. 1998/15 punto 1.6.5), il soggetto interessato dovrà sempre sottoscrivere l'apposito modulo per farsi autorizzare i singoli articoli e comunque per dare formale riscontro della compiuta conoscenza della normativa e conseguenti modalità comportamentali.

Nel caso dell'aeroporto di Bari, come previsto alla lettera a) del citato punto 1.6.3, la deroga all'introduzione è rilasciata a mezzo di specifica autorizzazione scritta separata che indica analiticamente gli specifici articoli di cui alla citata Appendice 1-A che è possibile trasportare.

Il controllo di coerenza tra gli articoli da introdurre ed i compiti o attività svolti dalle persone, è svolto dai Post Holder/delegati Ufficio Tecnico e dall'Ufficio Sicurezza, ognuno per la parte di competenza, all'atto del rilascio dell'autorizzazione medesima.

In casi di emergenza, l'autorizzazione potrà essere rilasciata dal supervisore in turno che, in ogni caso, dovrà rivolgersi telefonicamente ai citati soggetti ordinariamente titolari di poteri autorizzativi, come previsto dalla Procedura "Gestione autorizzazione all'accesso" punto 4.10.

Le modalità operative di controllo ai varchi di servizio sono:

in entrata:

1. controlli di rito a persone e mezzi;
2. controllo di corrispondenza tra elenco degli articoli riportati nell'autorizzazione e quelli effettivamente esibiti al varco, consentendo l'accesso ai soli articoli riscontrati e verifica della corretta e completa compilazione della stessa;
3. apposizione sull'autorizzazione della firma per "Visto Entrare" da parte del personale preposto ai controlli;
4. come previsto al punto 1.6.4 lett b) del citato regolamento, il sistema Security on line permette un ulteriore controllo delle liste di articoli autorizzati che vengono scannerizzate all'atto del rilascio.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 69 di 124
---	--	---

in uscita:

1. controllo dell'elenco utilizzato per l'entrata, al fine di verificare la corrispondenza tra l'attrezzatura in entrata e l'attrezzatura in uscita;
2. apposizione della firma per "Visto Uscire" da parte del personale preposto ai controlli.

1.5.16.5 Procedura Accettazione Passeggeri fuori Aeroporto

Per garantire le operazioni di imbarco passeggeri di voli speciali o servizi particolari richiesti da operatori turistici (es. Crociere, tour operator, brokers), potranno essere attivate procedure particolari, purché siano compliant con il Programma di Sicurezza Nazionale vigente.

In particolare, la procedura potrà essere adottata previo accordo tra l'Operatore e la società di Handling, con il parere favorevole delle autorità coinvolte (laddove necessario attraverso il CSA).

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 70 di 124
---	--	---

1.6 PROCEDURA AVIAZIONE GENERALE

1.6.1 Arrivo

1. Allorquando la TWR contatta l'Ufficio Coordinamento Voli per comunicare l'arrivo di un volo non a programma, l'Ufficio provvede all'assegnazione di uno Stand.
2. Qualora trattasi di passeggeri ed equipaggi in arrivo da provenienze extra-Schengen, l'handler li scorterà alla corrispondente uscita e si assicurerà che siano stati informati gli Enti di Stato per i rispettivi controlli di competenza, almeno un'ora prima dell'arrivo dell'a/m.
3. L'handler di riferimento si assicurerà che il pilota compili la Dichiarazione di Movimento Aeromobile ARRIVO/PARTENZA; l'handler di riferimento curerà anche che venga compilata, ove necessario, la Dichiarazione Unica del Vettore.

1.6.2 Partenza

L'handler di aviazione generale, previa compilazione del "modello scorta di aviazione generale", in suo possesso, scorta l'equipaggio e i passeggeri ai controlli di sicurezza.

Qualora la destinazione sia extra Schengen, l'equipaggio e i passeggeri saranno scortati ai controlli di Polizia di Frontiera per poi recarsi a bordo attraverso il percorso dedicato.

La corretta compilazione della DUV o documento equivalente è responsabilità dell'handler.

Nel caso l'handler sia AdP è consentito anche il pagamento in contanti presso l'ufficio Supporto Operativo.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 71 di 124
---	--	---

1.7 OPERAZIONI CON IMPIANTI CENTRALIZZATI

La gestione delle infrastrutture è riservata ad AEROPORTI di PUGLIA, salvi gli adempimenti conseguenti al rilascio di certificazioni "Handling" da parte dell'ENAC.

1.7.1 Smistamento bagagli

Le operazioni di smistamento bagagli in partenza e arrivo sono riservate al momento a personale di Aeroporti di Puglia e a personale di GH Puglia ovvero a personale in possesso della certificazione Enac richiesta per tale attività.

1.7.2 Utilizzo Finger

E' cura e onere del Gestore provvedere alla formazione del proprio personale, che deve essere in grado di condurre in sicurezza i Finger, allo scopo di evitare danni a persone, cose e disservizi o danneggiamenti agli aeromobili in arrivo e partenza.

In presenza di anomalie e malfunzionamento dei Finger, l'operatore deve tempestivamente darne comunicazione all'Ufficio Coordinamento Voli che provvederà a darne comunicazione alla Manutenzione per il ripristino delle normali condizioni d'uso.

1.7.3 Sistemi di informativa al pubblico

Tipologia apparecchiature e informazioni visualizzate

Ubicazione	Informazioni
Arrivi Schengen/Non Schengen	STA, ETA, Provenienza, Logo compagnia, N° Volo, Note
Partenze Shengen/ Non Schengen	STD, ETD, Destinazione, Logo compagnia, N° Volo, Check in (area land side), Note
Caroselli riconsegna bagagli (riepilogativo)	Logo, N° Volo, Provenienza, Carosello
Caroselli riconsegna bagagli	Logo compagnia, N° Volo, Provenienza

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 72 di 124
---	--	---

Gates di imbarco	N° Volo, STD, ETD, Destinazione Note (Imbarco, Ultima chiamata, ecc..)
Ubicazione	Informazioni
Arrivi Schengen/Non Schengen	STA, ETA, Provenienza, Logo compagnia, N° Volo, Note
Partenze Shengen/ Non Schengen	STD, ETD, Destinazione, Logo compagnia, N° Volo, Check-in, Note
Caroselli riconsegna bagagli (riepilogativo)	Logo, N° Volo, Provenienza, Carosello
Caroselli riconsegna bagagli	Logo compagnia, N° Volo, Provenienza
Gates di imbarco	N° Volo, STD, ETD, Destinazione

1.7.4 Speaker

Il servizio di informazioni tramite speaker è centralizzato presso l'Ufficio Informazioni. Le richieste di annunci necessari a fornire un'adeguata informativa al pubblico devono essere effettuati via telefono o tramite altri strumenti di comunicazione dagli enti autorizzati (Handlers, Vettori, Enti di Stato). L'addetto effettua gli annunci, standardizzati o non, tramite impianto audio, nel rispetto dei tempi e delle modalità previste. In caso di annunci fuori standard, reiterati, o richiesti da enti non autorizzati, è prevista specifica autorizzazione da parte di AdP. Gli annunci vengono effettuati, nei casi previsti, in italiano ed in inglese; in casi particolari potranno essere effettuati annunci in altre lingue.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 73 di 124
---	--	---

1.8 GESTIONE DELLA SAFETY

La Società Aeroporti di Puglia conduce le attività dello Scalo nell'area airside nel rispetto delle normative nazionali ed internazionali vigenti in materia di safety, adoperandosi per tutelare e promuovere la sicurezza delle operazioni aeroportuali connesse all'attività di volo.

L'aeroporto "Karol Wojtyla" di Bari, il 9 agosto 2017, ha conseguito il Certificato Europeo di Aeroporto n. IT.ADR.009, rilasciato da ENAC per attestare l'idoneità del Gestore Aeroportuale ad espletare i compiti attribuiti, in conformità ai requisiti del Reg. UE n. 216/2008, corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE n. 139/2014, e alle relative disposizioni EASA in materia.

Al Sistema di Gestione della sicurezza operativa (Safety Management System) è integralmente dedicata la Parte B – Sezione 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO - del Manuale di Aeroporto a cui si rimanda interamente.

Nel seguito si richiamano solo alcuni aspetti principali del Safety Management System.

1.8.1 Safety Policy

Le politiche di sicurezza (Safety Policy) sono assunte da Aeroporti di Puglia attraverso il sistema di gestione della sicurezza operativa (Safety Management System) e comprendono i seguenti aspetti:

- promozione di una cultura di sicurezza nell'Organizzazione
- individuazione delle priorità afferenti la sicurezza
- aumento dei livelli di sicurezza attraverso la minimizzazione dei rischi
- responsabilizzazione del Management e dei singoli collaboratori alle problematiche della safety
- rispondenza alla normativa, agli standard ed alle migliori pratiche applicabili
- coinvolgimento attivo alle politiche di sicurezza e agli standards dell'Organizzazione, dei Soggetti Terzi (Handlers, Vettori, Enti di Stato e qualunque altra ditta esterna) operanti nel Sistema Aeroporto.

1.8.2 Segnalazione di incidenti/inconvenienti di superficie (Reporting System)

Uno strumento indispensabile alla gestione della safety è il Reporting, attività sistematica di raccolta di eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali ai fini del monitoraggio degli standard di sicurezza.

L'efficacia del Reporting System ha origine nella condivisione della pratica di segnalazione da parte di tutti i soggetti operanti in aeroporto.

Per questa ragione, tutti gli operatori aeroportuali sono tenuti a collaborare con i programmi di sicurezza dell'aeroporto, riportando immediatamente qualsiasi evento che possa avere o abbia avuto

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 74 di 124
---	--	---

un impatto sulla safety (Reg. ENAC Costruzione Esercizio Aeroporti Cap. 1 par. 5.6 – Circolare ENAC APT 22 par. 12, versione vigente).

La mancata segnalazione costituisce un fatto grave in quanto può dar luogo ad eventi che si manifestano inaspettatamente.

Ogni soggetto operante in aeroporto deve individuare le figure professionali che hanno l'obbligo di compilare il rapporto "Ground Safety Report".

La gestione del Reporting System compete al Safety Manager, attraverso il Safety Service Office, ed i risultati delle analisi che ne scaturiscono sono oggetto della valutazione in sede di Safety Board.

Come indicato nella Sezione 2 Parte B paragrafo 2.2.8, al quale si rimanda integralmente, è fatto obbligo ad ogni soggetto operante in air-side di segnalare, quanto prima, al Safety Manager e ai suoi collaboratori, al Compliance Monitoring Manager e ai Post Holder, qualsiasi evento di cui sia testimone ossia l'obbligo di segnalazione è previsto per quanto attiene a:

- a) Evento (ai sensi del Decreto Legislativo n. 213/06)
- b) Inconveniente (D. Lgs n. 66/99)
- c) Inconveniente grave (Rif. Regolamento UE n. 996/2010 – Circolare ENAC GEN. 01 versione vigente)
- d) Incidente (Rif. Regolamento UE n. 996/2010 – Circolare ENAC GEN. 01 versione vigente):

La segnalazione dell'evento avviene attraverso il modulo digitale relativo alla classe di evento (Ground Safety Report).

Il personale abilitato, su segnalazione di qualsiasi operatore interessato, accede al sistema informatizzato MDM e compila il corrispondente modello GSR,

Infatti, allo scopo di agevolare la catalogazione e l'analisi degli eventi riportati, i GSR sono stati suddivisi in gruppi (allo stato in 13 gruppi, corrispondenti agli eventi più comuni che si sono registrati sullo Scalo nell'ultimo biennio); ciascun gruppo è ulteriormente suddiviso in sottoclassi secondo la tassonomia ADREP ICAO.

Il citato modulo è oggetto di costante valutazione di efficacia e conseguente revisione da parte del Safety Manager, anche in funzione dei contenuti del 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 ed 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 revisione, in coordinamento con tutti gli operatori aeroportuali, delle procedure predisposte per l'esecuzione di tutte le attività lato airside.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 75 di 124
---	--	---

Presso lo Scalo di Bari esistono due canali di Reporting:

- 1) Canale obbligatorio nazionale eE-MOR, secondo quanto riportato nella Circolare ENAC GEN 01 versione vigente;
- 2) Canale volontario, secondo la politica adottata dal Safety Management System dello Scalo (Circolare ENAC APT 22 nella versione vigente).

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.

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'ENAC è quello di sensibilizzare tutti gli operatori aeroportuali che svolgono, a qualsiasi titolo, attività air-side, 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 relativi alle citate evenienze, da parte dei soggetti direttamente coordinati da AdP presso lo scalo di Bari, avviene a cura dell'ufficio SMS attraverso l'inserimento on line nel data base ENAC tramite il sito web.

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

Tuttavia, qualora un referente della safety, comunque autorizzato, voglia provvedere in prima persona a registrare un eEMOR, copia della segnalazione dovrà essere obbligatoriamente inoltrata anche al Gestore per conoscenza, fermi restandogli obblighi nei confronti dell'ENAC.

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

Il Reporting System dell'Aeroporto di Bari è stato semplificato al fine di favorire l'invio delle segnalazioni che consiste nella compilazione e trasmissione del "Ground Safety Report - GSR".

Qualsiasi segnalazione verrà trattata in modo confidenziale. I dati personali non verranno perciò resi pubblici e non verranno 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.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 76 di 124
---	---	--

Qualora il contenuto della segnalazione rientri nella classificazione eE-MOR, il Safety Manager ottempererà agli obblighi previsti dalla Circolare APT GEN 01 nella versione vigente, segnalando le informazioni contenute nel GSR.

Il GSR è allegato alle Procedure n. 04 "Modalità di accesso e movimento di personale e mezzi di servizio nelle aree operative e viabilità interne" e 24 "Segnalazione degli incidenti e inconvenienti in ottemperanza alla regolamentazione del sistema di segnalazione", del Manuale di Aeroporto, nella versione vigente, che si richiamano integralmente.

I GSR dovranno essere trasmessi al Safety Manager AdP, via fax al n. 080-5800225 o via mail all'indirizzo: safetybari@aeroportidipuglia.it.

Il Safety Manager provvede alla registrazione di tutti i dati di reporting al fine di consentirne l'analisi e l'elaborazione periodica.

Per quanto non espressamente qui richiamato e per ulteriori dettagli, si rimanda integralmente alla relativa procedura compresa nel Manuale del Safety Management System di Aeroporti di Puglia.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 77 di 124
---	--	---

PARTE SECONDA

2.1 ACCESSO DEI PRESTATORI E AUTOPRODUTTORI

2.1.1 Procedura di Accesso

Il Prestatore/Autoproduttore che intenda effettuare uno o più servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A del D.Lgs. 18/99, non sottoposti da ENAC a provvedimento di limitazione, deve presentare domanda di accesso e svolgimento delle attività di assistenza a terra almeno 90 gg prima dell'inizio previsto delle attività sullo scalo allegando il "certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra" rilasciato dall'ENAC e indicando le attività che intende svolgere sullo scalo.

Le domande devono essere indirizzate a Aeroporti di Puglia SpA – Direzione Generale.

Entro 30 gg dalla ricezione della domanda il Gestore invierà l'elenco della documentazione da produrre e degli adempimenti propedeutici all'inizio delle attività stesse, sulla base dello schema tipo riportato nell'Allegato 1 - Lista informazioni e adempimenti per inizio attività. Nella lista sono indicati anche i tempi da considerare come inizio attività. Con la stessa comunicazione verranno inoltre trasmesse alcune altre informazioni tra le quali i riferimenti utili delle varie funzioni del Gestore, indicazione di dove poter consultare il Regolamento di Scalo ed eventuali modelli/formati standard da adottare nelle comunicazioni e nello svolgimento delle attività di assistenza.

Entro lo stesso termine verrà convocato un incontro formale tra Gestore e Prestatore/Autoproduttore per l'analisi e la definizione di tutti gli aspetti inerenti l'inizio della attività. Ove necessario potranno inoltre essere fissati ulteriori incontri per l'analisi di singoli aspetti specifici con particolare riferimento alle richieste di beni/spazi ed agli adempimenti normativi.

L'attività del Prestatore/Autoproduttore non potrà aver inizio senza la sottoscrizione congiunta del Verbale di accesso ed inizio attività, da parte di un rappresentante del Prestatore/Autoproduttore e del Gestore, muniti dei poteri previsti, da effettuarsi presso la Direzione Aeroportuale opportunamente preavvisata, alla data fissata dalla stessa, alla presenza del Direttore Aeroportuale o suo delegato.

Il verbale dovrà riportare:

- A. Elenco dei servizi di assistenza a terra che verranno svolti sullo scalo e indicazione della data di inizio delle attività
- B. L'indicazione delle Compagnie Aeree e dei voli serviti
- C. Un allegato contenente l'elenco e la descrizione dei beni in uso esclusivo subconcessi per lo svolgimento dei suddetti servizi
- D. Indicazione che il Prestatore/Autoproduttore abbia consegnato al Gestore copia della polizza

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 78 di 124
---	--	---

assicurativa sottoscritta con una compagnia nazionale a copertura dei rischi rapportati alle attività specifiche che saranno svolte sullo scalo

E. Che il Prestatore/Autoproduttore abbia:

- inviato tutte le informazioni e le attestazioni richieste, relative in particolare alla formazione ed addestramento, con riferimento agli aspetti di safety, security, gestione delle emergenze, gestione aspetti di tutela dell'ambiente, organizzazione operativa, canali informativi e strumenti informatici di cui si avvarrà per la trasmissione delle informazioni di scalo, conoscenza del Regolamento e della normativa vigente
- ricevuto adeguata informativa sulle misure di sicurezza (safety e security) adottate presso l'aeroporto, dal Gestore aeroportuale nell'ambito della propria attività di coordinamento
- attuato tutti gli adempimenti necessari all'ottenimento dei permessi di accesso per persone e mezzi previsti nei relativi paragrafi del presente Regolamento o dalle disposizioni in vigore
- sottoscritto i contratti di subconcessione, di utilizzo beni di uso comune e infrastrutture centralizzate, di fornitura di beni e servizi con il Gestore che regolino le attività specifiche che saranno svolte dal Prestatore/Autoproduttore

F. il richiamo alla procedura per la scelta del Prestatore qualora un Vettore non l'abbia preventivamente individuato

G. l'elenco, completo di quantità, modello, anno di costruzione, targa e telaio, dei mezzi/attrezzature che saranno utilizzati nello svolgimento delle attività; detto elenco, sottoscritto da entrambi i Rappresentanti legali del Gestore e dell'Handler, sarà rilasciato al Direttore Aeroportuale; ogni operatore sarà responsabile delle caratteristiche operative dei mezzi utilizzati in termini di sicurezza del mezzo stesso e delle relative modalità di utilizzo

H. che il verbale di accesso non avrà validità in caso di revoca o decadenza del certificato di idoneità rilasciato da ENAC

I. che ogni successiva variazione intervenuta relativamente ai voli serviti, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni deve essere tempestivamente comunicata dal Prestatore/Autoproduttore al Gestore, per quanto di competenza e fermi restando gli obblighi informativi previsti nei confronti dell'ENAC;

J. dichiarazione congiunta del Gestore e del Prestatore che gli edifici, i locali, gli impianti o le aree consegnate dal Gestore sono idonei, ai sensi della vigente normativa tecnica, allo svolgimento delle attività ed al previsto utilizzo

Nel caso in cui, per qualsivoglia motivo, non si giunga alla sottoscrizione del Verbale il Gestore ne darà comunicazione, specificandone le motivazioni, al Prestatore/Autoproduttore e alla DA per il seguito di competenza.

Il Gestore provvederà alla tenuta ed aggiornamento, sulla base delle informazioni comunicate dai Prestatori ed Autoproduttori, del "Registro dei prestatori/autoproduttori presenti sullo scalo", nel

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 79 di 124
---	---	--

quale dovranno essere annotate le attività da ciascuno effettuate, i responsabili di scalo ed i loro recapiti aeroportuali di servizio ed emergenza. Copia di tale registro sarà consegnata alla Direzione Aeroportuale entro il 31 gennaio di ogni anno e tempestivamente aggiornato nel caso di intervenute variazioni.

2.1.2 Revoca del Certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra

In caso di revoca del Certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra da parte dell'ENAC, l'Operatore è tenuto, previa richiesta da parte del Gestore, al rilascio dei beni e delle aree occupate e funzionali allo svolgimento dei servizi per i quali sia venuta meno l'idoneità. Il Gestore darà opportuna informativa della circostanza ai Vettori.

2.1.3 Esercizio dei servizi di assistenza a terra

Ciascun Prestatore / Autoproduttore operante nell'aeroporto di Bari dovrà erogare tutti i servizi di cui al punto A del Verbale di inizio attività, con continuità e regolarità, anche per voli non schedati e/o di emergenza, in tutte le condizioni operative e meteorologiche e per tutto l'orario di apertura dello scalo previsto e su tutta l'area aeroportuale, fornendo ai propri clienti (passeggeri e altri operatori aeroportuali) un livello di qualità adeguato ed in linea con quello atteso. In particolare, dovrà :

- rispettare eventuali standard di qualità stabiliti dall'ENAC o da ADP previa autorizzazione dell'ENAC e tenere un abbigliamento che consenta la facile identificazione della Società, che sia pulito e indossato dal personale in modo conforme a quanto stabilito dalla Società stessa
- tenere ben esposto il tesserino identificativo che abilita all'accesso secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti
- relazionarsi con il passeggero o utente con competenza e cordialità, evitando in ogni modo allo stesso disagi di qualsiasi tipo.

Ciascun Vettore dovrà comunicare di quali Prestatori si avvarrà per lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A del D. Lgs. 18/99; tale comunicazione dovrà essere data almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'operatività su Bari del Vettore stesso; analoga informativa dovrà essere data in tutti i casi di variazione, totale o parziale, dei Prestatori di cui sopra, almeno 15 giorni prima che la variazione avvenga.

Ciascun Vettore e/o suo Prestatore dovrà comunicare ad ADP di quali canali informativi e di quali strumenti informatici si avvarrà per la trasmissione delle informazioni di scalo ai fini di una corretta predisposizione, configurazione ed abilitazione dei sistemi informativi. In mancanza di tali informazioni ADP non potrà garantire, per quanto di propria competenza, il corretto svolgimento dei processi operativi ed addebiterà eventuali costi sostenuti e danni subiti in conseguenza di tale omissione.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 80 di 124
---	---	--

L'Operatore, per poter svolgere i servizi di assistenza a terra, dovrà essere munito di tutte le licenze, attestazioni di idoneità e autorizzazioni richieste dalle leggi e dai regolamenti vigenti.

L'Operatore si impegna ad osservare tutte le norme ed i regolamenti relativi alla disciplina dell'esercizio delle attività che svolgerà nell'Aeroporto di Bari, e ad attenersi a tutte le disposizioni emanate e da emanarsi da parte di ENAC, delle competenti autorità e da ADP tenendo totalmente indenne le stesse da ogni responsabilità, addebito o richiesta di risarcimento connessi direttamente o indirettamente con lo svolgimento di dette attività.

Futuri provvedimenti del Ministero dei Trasporti, dell'E.N.A.C. e delle altre competenti Autorità, che abbiano effetti diretti sullo svolgimento dei servizi di assistenza oggetto del contratto, non potranno dar luogo ad alcuna pretesa o richiesta risarcitoria da parte dell' Operatore nei confronti di ADP.

L'Operatore è a conoscenza del fatto che i servizi erogati, in quanto rientranti nei servizi pubblici essenziali di cui alle Leggi n. 146/1990 e n. 83/2000, nonché alle previsioni delle successive delibere della Commissione di Garanzia, comportano per L'Operatore il rispetto ed il puntuale adempimento di tutti gli obblighi previsti dalle normative stesse, ivi inclusi quelli di informazione e comunicazione all'utenza.

2.1.4 Organizzazione e svolgimento dei servizi

L'Operatore, dovrà assicurare un adeguato standard qualitativo dei servizi erogati, comunque in linea con gli standard di qualità previsti nella Carta dei Servizi di ADP e dai requisiti operativi minimi di scalo per i servizi essenziali previsti nel Regolamento, salvaguardando altresì le condizioni di sicurezza dell'aeroporto, le attività degli altri prestatori di servizi e degli utenti ed in genere il regolare svolgimento dell'operatività aeroportuale.

Per consentire un puntuale coordinamento delle attività da parte di ADP e delle autorità aeroportuali, L'Operatore dovrà dotarsi di una propria direzione operativa, che parli la lingua italiana, che dovrà essere a disposizione durante tutto l'orario di attività, oltre a nominare dei responsabili che siano reperibili nei casi di emergenza, anche fuori dell'orario di operatività, muniti dei necessari poteri di rappresentanza anche ai fini di quanto previsto nel Regolamento.

2.1.5 Utilizzo di mezzi e attrezzature

Tutti gli automezzi e il materiale rotabile utilizzati dagli Operatori dovranno recare la scritta e/o il logotipo identificativo della Società di appartenenza. Dovranno anche, con particolare riferimento ai mezzi non targati, e come tali non soggetti alle revisioni periodiche da parte della Motorizzazione Civile, essere costantemente e correttamente mantenuti, nel rispetto della normativa vigente e secondo standard di riferimento internazionali a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza per il personale e di efficienza delle attività aeroportuali.

Tutti i mezzi circolanti nel sedime aeroportuale, e in particolare in zona air-side, dovranno avere, oltre alle coperture assicurative di legge e alle dotazioni previste, anche coperture assicurative integrative

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 81 di 124
---	--	---

rapportate all'effettivo danno provocabile.

Gli automezzi e il materiale rotabile utilizzati da Prestatori / Autoproduttori e Vettori dovranno essere tenuti in condizioni generalmente buone di efficienza, di ordine e pulizia, anche a tutela dell'immagine dell'aeroporto (evitando ad esempio teli non adeguatamente fissati, vetri particolarmente sporchi, ecc.).

Sarà cura di ciascun Prestatore/Autoproduttore/Vettore, anche in collaborazione con ADP, verificare la compatibilità con le infrastrutture esistenti del proprio materiale rotabile, dei propri mezzi e attrezzature di assistenza.

L'Operatore non potrà installare apparecchiature a radiofrequenza operanti in qualsiasi spettro senza l'autorizzazione di ADP. Qualora ADP dovesse autorizzare tale installazione, tutti gli oneri, anche economici, relativi alla verifica di compatibilità saranno sostenuti dall'Operatore stesso.

L'Operatore si impegna ad utilizzare i mezzi e le attrezzature in maniera tale da non porre intralcio alla circolazione ed all'operatività aeroportuale nel suo complesso, e nel pieno rispetto di tutte le procedure emanate da ADP, dalla Direzione Aeroportuale e da ogni altra competente autorità.

In particolare è fatto divieto all'Operatore di far sostare *e/o* depositare eventuali mezzi e attrezzature in eccesso, *e/o* comunque non utilizzate, nei piazzali e lungo la viabilità dell'aeroporto.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 82 di 124
---	--	---

2.2 SPAZI STRUTTURE ED IMPIANTI IN USO ESCLUSIVO

La concessione di spazi, strutture ed impianti è soggetta alla sottoscrizione di un contratto di subconcessione.

2.2.1 Spazi Attrezzature

Sullo Scalo sono disponibili zone per il parcheggio delle attrezzature di piazzale degli operatori.

Le zone per attrezzature possono essere disponibili per uso comune o assegnate ad un operatore, in tal caso saranno opportunamente limitate.

L'assegnamento delle zone agli operatori viene effettuato da Aeroporti di Puglia, sulla base della quota di traffico assistita e del parco mezzi dell'operatore. Aeroporti di Puglia si riserva la possibilità di variare l'assegnazione, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli operatori, in particolare a seguito di ingresso di nuovi operatori o di variazione delle quote di traffico di quelli già esistenti.

2.2.2 Utilizzo aree attrezzature

Ciascun operatore deve posizionare i propri mezzi nelle aree assegnate in via esclusiva o di utilizzo comune, nel rispetto della segnaletica esistente ed evitando di creare intralcio alla movimentazione.

2.2.3 Strutture

2.2.3.1 Installazione, manutenzione e modifiche

Sono a cura e spese dell'operatore gli interventi di manutenzione ordinaria e manutenzione preventiva degli spazi, e gli interventi di manutenzione straordinaria delle parti eventualmente dallo stesso realizzate o relative a migliorie e modifiche dallo stesso richieste, salvo diverse disposizioni contrattuali. Tali interventi, preventivamente concordati con Aeroporti di Puglia, saranno eseguiti da impresa autorizzata da Aeroporti di Puglia, sotto la sua supervisione, senza che ciò comporti per la stessa assunzione di responsabilità in relazione agli interventi eseguiti.

Saranno a cura e spese di Aeroporti di Puglia gli interventi di manutenzione straordinaria (esclusi quelli sopra descritti) tempestivamente richiesti a Aeroporti di Puglia.

Saranno a cura di Aeroporti di Puglia e a spese dell'operatore, ove rilevati, gli interventi di manutenzione a carico dell'operatore di cui sopra e non eseguiti dallo stesso, decorsi 15 giorni dalla segnalazione di Aeroporti di Puglia, oltre agli interventi dovuti ad incuria o uso improprio da parte di personale dell'operatore e alla manutenzione dell'impianto antincendio, allestito come dotazione base o standard, secondo la normativa vigente e in conformità ai livelli qualitativi aeroportuali. L'operatore si obbliga ad agevolare e consentire gli interventi nel normale orario di lavoro.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 83 di 124
---	--	---

Non potranno essere effettuate modifiche, nuove realizzazioni, manutenzioni straordinarie, ampliamenti di spazi ed impianti se non previa autorizzazione scritta di Aeroporti di Puglia, nei limiti della stessa, e sulla base del progetto presentato dall'operatore e comunque con oneri a suo carico, salvo specifiche clausole contrattuali. Gli interventi verranno realizzati dalla società di gestione o dall'operatore sulla base di accordi regolati da contratto e secondo un programma lavori concordato con Aeroporti di Puglia. Per quanto riguarda in particolare gli impianti, si richiama quanto disposto dalla normativa in vigore.

Si richiamano inoltre, a ogni buon fine, l'art. 702 del Codice della Navigazione e le pertinenti disposizioni emanate dall'ENAC.

2.2.3.2 Arredi e attrezzature

L'operatore dovrà provvedere, a propria cura e spese, alla realizzazione dell'arredo mobile, degli allestimenti interni nonché all'approvvigionamento delle attrezzature necessarie per lo svolgimento dell'attività.

L'operatore dovrà provvedere, con riguardo al tipo di attività svolta negli spazi assegnati, agli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di arredi, attrezzature e allestimenti, esonerando Aeroporti di Puglia da ogni responsabilità.

In particolare tutti i materiali impiegati per la realizzazione degli arredi e degli allestimenti, i sistemi di montaggio ed esecuzione degli stessi, i componenti e la realizzazione degli impianti e/o di eventuali predisposizioni, dovranno essere realizzati con materiale classificato ed omologato in classe 1, per la reazione al fuoco, essere conformi alle prescrizioni di legge o dei regolamenti in vigore o che siano emanati in corso d'opera, anche se non espressamente richiamati nel presente documento.

Gli arredi dovranno essere mantenuti in modo tale da garantire permanentemente il decoro degli spazi e le attrezzature saranno mantenute efficienti a garanzia della corretta gestione del servizio; a tal proposito l'operatore provvederà all'ordinaria e straordinaria manutenzione di arredi, allestimenti e attrezzature.

2.2.3.3 Utenze

L'operatore dovrà provvedere a sue spese all'allacciamento alle varie utenze ed ai relativi oneri, salvo diversi accordi contrattuali.

2.2.3.4 Prevenzione incendi

Sono a carico dell'operatore tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di sicurezza prevenzione e protezione incendi, in relazione alla specifica attività svolta negli spazi. L'operatore sarà l'unico responsabile, in sede civile e penale, degli adempimenti stessi, esonerando Aeroporti di Puglia da qualsiasi responsabilità.

	AEROPORTO “KAROL WOJTYLA” DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 84 di 124
---	--	---

Tutti gli impianti antincendio dovranno essere conformi alle normative in vigore e se previsto approvati dagli Enti competenti a rilasciare attestato di conformità alle disposizioni di legge. L'operatore e Aeroporti di Puglia si impegnano, fatte salve le reciproche necessità di riservatezza, a garantire un adeguato scambio di informazioni, anche al fine di promuovere un'azione di coordinamento con quanto attuato da Aeroporti di Puglia all'interno del sedime aeroportuale in materia di prevenzione e protezione. Aeroporti di Puglia richiederà pertanto all'operatore le informazioni relative ad eventuali piani di evacuazione ed emergenza predisposti per quanto di sua competenza. I piani di evacuazione devono essere coordinati con il piano di evacuazione generale emesso dal gestore (Procedura Operativa n. 33 – Piano di Evacuazione dell'Aerostazione - del Manuale di Aeroporto nella versione vigente.

L'operatore dovrà provvedere, con riguardo al tipo di attività svolta negli spazi assegnati, agli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di impianti, esonerando Aeroporti di Puglia da ogni responsabilità relativa. Sono a carico dell'operatore gli adempimenti relativi alla sicurezza dei nuovi impianti o adeguamento di quelli esistenti nonché l'ottenimento delle certificazioni.

Eventuali modifiche o rinnovamenti di allestimenti e impianti antincendio dovranno essere sottoposte preventivamente a benestare Aeroporti di Puglia ed essere anch'essi realizzati con materiale classificato e certificato in classe 1 per la reazione al fuoco.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 85 di 124
---	---	--

2.3 BENI IN USO COMUNE

2.3.1 Modalità di assegnazione delle risorse

Si considerano "risorse di scalo" le infrastrutture, gli impianti e le facilities in gestione o di proprietà di Aeroporti di Puglia necessari per lo svolgimento dell'attività operativa.

Aeroporti di Puglia stabilisce contrattualmente con l'handler le risorse a questo necessarie per operare e le assegna sulla base dell'operativo stagionale.

Le risorse di tipo infrastrutturale, indivisibili per complessità o per impatto ambientale (es. impianto clorazione acqua, impianto trattamento reflui da aa/mm, dotazioni di raccolta rifiuti ecc.) necessarie allo svolgimento dell'attività aeroportuale, sono gestite direttamente da Aeroporti di Puglia, in osservanza delle normative in materia.

2.3.2 Regole di utilizzo delle risorse

Ogni operatore è responsabile dell'osservanza di leggi, regolamenti, ordinanze e procedure vigenti sullo scalo, da parte del proprio personale dipendente e/o collaboratori o preposti.

L'utilizzatore, anche con riferimento alla normativa in materia di sicurezza sul lavoro, è unico responsabile della gestione e del corretto utilizzo delle risorse, di cui dovrà verificare la rispondenza alle prescrizioni normative vigenti, nonché il buono stato manutentivo prima e dopo l'utilizzo delle stesse.

L'utilizzatore è altresì responsabile dei danni a chiunque causati, nonché delle anomalie verificatisi in occasione dell'utilizzo/gestione delle risorse.

L'utilizzatore deve attenersi alle disposizioni previste dal gestore aeroportuale in materia di corretto utilizzo delle risorse, in termini di modalità operative, al fine di evitare l'insorgere di disservizi originati dalla risorsa stessa o da altre ad essa collegate.

Ogni operatore è responsabile del rispetto delle norme e procedure di sicurezza in vigore sull'aeroporto, nonché delle condizioni e modalità operative e di utilizzo degli spazi definite da Aeroporti di Puglia S.p.A.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 86 di 124
---	--	---

2.4 OBBLIGHI A CARICO DEI DIVERSI SOGGETTI CHE SVOLGONO LA PROPRIA ATTIVITA' IN AMBITO AEROPORTUALE

2.4.1 Obblighi per l'accesso e l'operatività

L'operatore deve attenersi, nello svolgimento della propria attività, a tutte le disposizioni emanate dalla Direzione Aeroportuale, dalla Dogana, dalla Pubblica Sicurezza e dalle altre autorità competenti, nonché da Aeroporti di Puglia S.p.A.. L'operatore deve inoltre assicurare l'esercizio dell'attività in conformità alle normative vigenti, ivi comprese le procedure di security imposte dal Gestore aeroportuale ai sensi della Circolare ENAC Sec 04 nella versione vigente ricomprese nel Programma di sicurezza dell'aeroporto di Bari.

2.4.2 Qualità del servizio erogato

Fatti salvi gli standard qualitativi minimi definiti in sede contrattuale, ogni operatore è tenuto ad operare a garanzia degli impegni annualmente riportati nella Carta del Servizio al Passeggero e secondo la sostanziale adesione ai principi e standard internazionali specificati nelle norme ISO 9001.

L'operatore si impegna ad assicurare elevati standard di qualità, in base alle esigenze della clientela aeroportuale. A tal fine accetta che la propria clientela venga intervistata da Aeroporti di Puglia o da altro soggetto appositamente da essa incaricato, allo scopo di effettuare le indagini di Customer Satisfaction che Aeroporti di Puglia S.p.A. riterrà opportuno mettere in atto.

Aeroporti di Puglia si riserva di effettuare, allo scopo di garantire la qualità del servizio reso al passeggero, ispezioni in qualsiasi momento, anche senza preavviso, e conseguentemente concordare con l'operatore le Azioni Correttive considerate opportune. Il mancato ripristino del livello di qualità costituirà inadempimento contrattuale.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 87 di 124
---	--	---

2.5 OBBLIGHI FORMATIVI

2.5.1 Principi di carattere generale

Aeroporti di Puglia assicura la formazione e la qualifica:

del personale alle dipendenze del Gestore impiegato per le attività di cui ai Requisiti Essenziali del Reg. (CE) 216/08 e Implementing Rules di cui al Reg. (UE) 139/14;

del personale che, a qualsiasi titolo, sia autorizzato ad accedere in airside, tramite corsi di base relativi alle regole della safety aeroportuale.

Le responsabilità di formazione/informazione dei lavoratori di Enti/Società terze, che esercitino le proprie attività in Aeroporto, di cui al D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., rimane in capo ai singoli Datori di Lavoro ed esula dalle responsabilità del Gestore.

Analogamente non rientrano tra le attività di AdP, le attività di qualificazione, formazione e addestramento del personale degli altri Operatori aeroportuali finalizzate allo svolgimento dei relativi compiti (ad esempio: utilizzo mezzi/attrezzature, operazioni di assistenza agli aeromobili).

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.

2.5.2 Formazione relativa alla sicurezza sul lavoro e tutela ambientale

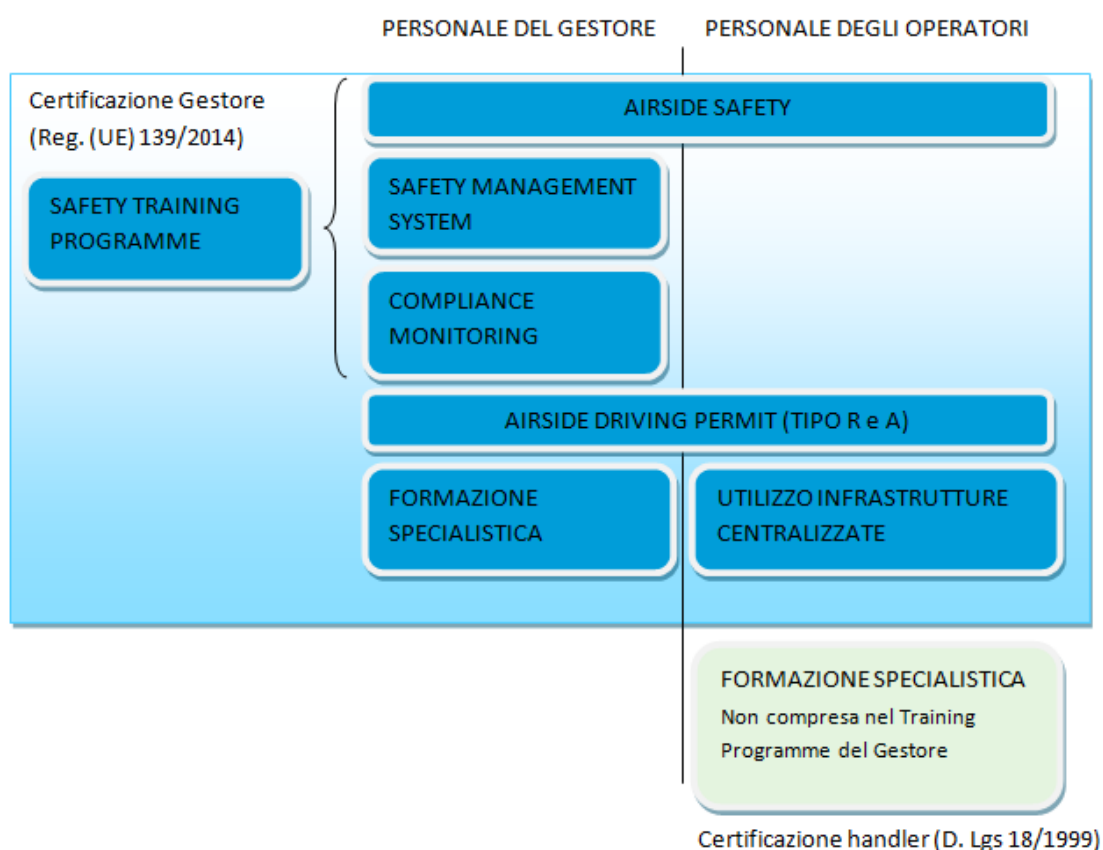
In esecuzione dell'attività di coordinamento ai sensi D.Lgs 81/08 e s.m.i., i responsabili delle diverse attività aeroportuali – tanto che esplicino la propria attività all'interno delle aree operative sia che svolgano altre attività di tipo commerciale - dovranno seguire un corso di formazione ed informazione tenuto dal Gestore o da soggetto da questo individuato in materia di sicurezza, igiene sul lavoro e tutela ambientale nel quale vengono evidenziati i rischi relativi ai piazzali, vie ed infrastrutture aeroportuali da lui gestiti e/o mantenuti e le relative norme di comportamento.

2.5.3 Formazione in materia di safety/security

Ogni soggetto aeroportuale avrà la responsabilità e l'onere di assicurare la formazione del proprio personale e di quello dei suoi subappaltatori in conformità a requisiti di safety/security ed in particolare sulle possibili conseguenze derivanti da un'eventuale deviazione rispetto agli standard in materia. Qualora il soggetto aeroportuale, ad esclusione, s'intende, del personale ENAC, non fornisca al Gestore idonee evidenze e garanzie della formazione sostenuta per il proprio personale, Aeroporti di Puglia potrà richiedere la partecipazione a propri corsi di formazione con oneri a carico dello stesso, ad eccezione del personale degli Enti di Stato per i quali la formazione sarà erogata a titolo gratuito.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 88 di 124
---	--	---

Lo schema che definisce il perimetro d'azione dei corsi di addestramento sotto il controllo di Aeroporti di Puglia, al fine del mantenimento dei requisiti di safety di cui al Reg. (UE) 139/2014, è il seguente:



Schema del programma di formazione

L'Appendice 1 – Training Manual -, Sezione 3, Parte B del Manuale di Aeroporto, definisce i programmi formativi rivolti alle singole figure del personale operativo che, a qualsiasi titolo, effettuano attività nell'ambito della Certificazione di Aeroporto, in conformità al Regolamento (UE) 139/2014, compreso il top management.

2.5.3.1 Safety Training Manual

Il Safety Training Programme di cui al Training Manual comprende i seguenti corsi:

- **Corso Airside Safety (Cod. SAF.01):** Tale corso è rivolto, obbligatoriamente, a tutto il personale che partecipa alle operazioni, alle attività di salvataggio e antincendio, alla

manutenzione e gestione dell'aeroporto abilitato all'accesso in area airside ossia in possesso di tesserino di ingresso in aeroporto esclusivamente di colore rosso.

L'obiettivo del corso, in conformità con le prescrizioni normative europee, è quello di accrescere la consapevolezza degli operatori dei rischi delle attività in airside attraverso una formazione base in materia di safety.

- Safety Management System & Compliance Monitoring (Cod. SAF. 02): Il Corso di formazione in materia di Safety Management System & Compliance Monitoring è rivolto a tutti gli impiegati e quadri AdP, le cui attività possono influire sul mantenimento dei requisiti di certificazione.
- Management System Safety & Compliance Monitoring (Cod. SAF. 03): Il Corso di formazione in materia di Management System Safety e Compliance è rivolto ai dirigenti AdP le cui attività sono direttamente connesse con il mantenimento dei requisiti di certificazione.

Per tutti gli handlers/prestatori di servizi, Enti e Società che dovranno operare nelle piazzole di parcheggio degli aeromobili, si dovrà provvedere all'ulteriore formazione obbligatoria:

- ☐ corso Ramp Safety;
- ☐ corso di Prevenzione Incendi;

Per tutti gli handler/prestatori di servizi, Enti e Società che dovranno operare nelle piazzole di parcheggio degli aeromobili durante le operazioni di rifornimento carburante con la presenza di passeggeri, si dovrà provvedere all'ulteriore formazione obbligatoria:

- ☐ corso sull'applicazione della procedura di "Rifornimento carburante aeromobile ed attivazione della Safety Net" (per approfondimenti si richiama la P.O. n. 34 "Rifornimento carburante aeromobili", nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto);
- ☐ eventuale incremento del "livello di rischio" del corso di Prevenzione Incendi (per approfondimenti si richiama la P.O. n. 34 "Rifornimento carburante aeromobili", nella versione vigente, del Manuale d'Aeroporto).

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 la formazione con propri corsi in materia di 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 air-side.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 90 di 124
---	--	---

2.5.3.2 Abilitazione alla guida in airside

Tutti coloro che, a qualsiasi titolo, richiedono l'ingresso con un mezzo/veicolo/attrezzatura in airside, devono effettuare il corso di formazione per il conseguimento dell'abilitazione alla guida in Apron (cosiddetta di tipo "A") ovvero, se necessario, il corso di formazione per il conseguimento dell'abilitazione alla guida in area di manovra (cosiddetta di tipo "R"), di cui alla Parte E del Manuale di Aeroporto.

2.5.3.3 Formazione specialistica per il personale del Gestore

Per formazione specialistica si intende la formazione che i dipendenti di Aeroporti di Puglia, per la loro specifica funzione, devono sostenere al fine del mantenimento dei requisiti di safety sullo scalo.

Per la formazione obbligatoria di questa tipologia si rimanda al Training Programme – Parte B Sezione 3 Appendice 1.

2.5.3.4 Formazione infrastrutture/impianti centralizzati

Aeroporti di Puglia si occupa, direttamente o tramite la qualificazione di istruttori, della formazione sul corretto utilizzo delle infrastrutture/impianti centralizzati al fine di mitigare il rischio di danni a cose e/o persone in airside.

Il Gestore, in caso di messa in esercizio di nuovi impianti e nel caso di modifiche significative a quelli esistenti, renderà noto al personale interessato il programma dei corsi di formazione / aggiornamento per l'utilizzo degli impianti, che dovranno essere obbligatoriamente seguiti.

2.5.4 Addestramento a cura degli altri soggetti aeroportuali

I Concessionari o Subconcessionari devono tenere costantemente aggiornato e addestrato il personale proprio e quello delle ditte operanti per loro conto, sulla base di un proprio piano di formazione. Si veda, a tal proposito, quanto riportato nel paragrafo "Formazione e Addestramento" del capitolo "Norme generali di comportamento".

L'ENAC e il Gestore, ognuno per le attribuzioni di competenza, potranno richiedere in qualsiasi momento, così come specificato nel paragrafo "Formazione e Addestramento" del capitolo "Norme generali di comportamento" la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento e aggiornamento periodico del personale presente in aeroporto.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 91 di 124
---	---	--

2.6 AUTOMEZZI E MATERIALE ROTABILE

Sarà cura dell'operatore assicurare che:

- Tutti i mezzi e materiale rotabile circolino nel rispetto delle Procedure contenute nel Manuale di aeroporto, in applicazione del Capitolo 10 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.
- Tutti i mezzi aeroportuali utilizzati nell'air side siano efficienti e sicuri per ogni impiego per il quale sono stati costruiti, rispettando le modalità d'uso e di manutenzione riportate nei libretti tecnici e di manutenzione del costruttore.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 92 di 124
---	--	---

2.7 SICUREZZA DEL LAVORO E SICUREZZA OPERATIVA

2.7.1 Sicurezza e igiene del lavoro

L'operatore, nella sua qualità di datore di lavoro, è pienamente e unicamente responsabile degli obblighi a garanzia della salute e sicurezza del personale utilizzato sul luogo di lavoro di cui alla normativa vigente, e si impegna a valutare e sviluppare, per le proprie competenze, il "Documento di valutazione dei rischi ed il piano di evacuazione", quest'ultimo in coerenza con quello adottato da Aeroporti di Puglia.

Tutti gli operatori all'interno dello Scalo, nello svolgimento delle attività di loro competenza, sono tenuti al rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro.

Aeroporti di Puglia mette a disposizione degli operatori la mappatura dei macro pericoli presenti per singola area di attività, indicando per ciascuna i riferimenti normativi. Analogo dettaglio deve essere fornito ad Aeroporti di Puglia dagli operatori chiamati ad operare all'interno del sedime aeroportuale per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di competenza.

Tutte le attrezzature impiegate sul sedime aeroportuale devono essere dotate delle idonee misure di protezione antinfortunistica, secondo quanto previsto dalle normative in materia.

2.7.2 Sicurezza del lavoro, sicurezza operativa

Il gestore ha il compito di porre in essere le misure e i dispositivi di carattere generale previsti dalle norme di riferimento, ed in particolare dal Testo Unico D. Lgvo 09 aprile 2008 n° 81 e s.m.i., necessarie a valutare, prevenire e ridurre i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori propri, fermo restando le attività di competenza dei committenti e degli utilizzatori delle aree.

Il gestore, per quanto previsto dal medesimo decreto, coordina le attività che si svolgono in aree o spazi destinati ad un uso generalizzato da parte di utenti e/o soggetti che operano in ambito aeroportuale o che prevedono l'utilizzo promiscuo di infrastrutture e/o attrezzature. Ciascun datore di lavoro ha l'obbligo di valutare preventivamente i rischi, informare e formare il proprio personale ed a vigilare sull'attività di dipendenti e preposti.

Il gestore provvede ad istituire e convocare un servizio di prevenzione e protezione aeroportuale per i rischi che possono derivare alla salute e alla sicurezza degli utilizzatori dei beni, aree ed impianti aeroportuali di utilizzo comune.

Ad esso collaboreranno i responsabili della sicurezza dei vari operatori presenti sullo scalo per la comune valutazione, prevenzione e riduzione dei rischi sul lavoro ed ambientali. Ciò, anche per individuare gli interventi di competenza di ciascun operatore.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 93 di 124
---	--	---

Gli operatori, intendendo con essi tutti i soggetti che operano sullo scalo, dovranno impegnarsi a collaborare con il gestore per la definizione delle misure e piani di emergenza, evacuazione, prevenzione incendi e pronto soccorso dello scalo, partecipando alle esercitazioni periodiche di emergenza e di evacuazione.

Per quanto sopra e per ogni altra materia riguardante la sicurezza dell'ambiente di lavoro e/o operativa, il gestore predisporrà idonee procedure.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 94 di 124
---	--	---

2.8 EMERGENZE

Ogni operatore dovrà segnalare immediatamente, agli organi preposti indicati nelle procedure di emergenza, qualsiasi situazione di pericolo, anche solo imminente, per le persone o cose, con le modalità ivi indicate. Le procedure di emergenza sono riportate nei rispettivi Piani e nel Manuale di Aeroporto.

2.8.1 Numeri di telefono degli enti da allertare

Ente	Bari	
	Esterno	Interno
Responsabile del Gestore	080.5800351/259	351/259
Direzione Aeroportuale Puglia-Basilicata	080.5361400 v. anche reperibilità	
Vigili del Fuoco	115 080.5316182	2042
Servizio Sanitario Aeroportuale	080.5800240 cell.: 340.1298442 (attivo dalle ore 5.30 alle ore 24.00 L.T.) 118 (negli altri orari)	240/ 7306

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 95 di 124
---	--	---

2.9 TUTELA AMBIENTALE

2.9.1 Obblighi dell'Operatore

Ogni operatore è responsabile, in sede civile e penale, dell'attuazione delle norme vigenti in materia di tutela ambientale ed antinquinamento, impegnandosi ad ottenere tutte le eventuali autorizzazioni necessarie all'esercizio della propria attività e di esclusiva competenza.

L'Operatore sarà altresì responsabile per eventuali episodi di inquinamento derivanti dalla propria attività, dalle attività di Terzi da esso coordinati, o dalla gestione degli spazi assegnati e delle relative pertinenze, rispetto ai quali si impegna, in caso di accadimento, ad eseguire tutti i necessari interventi di bonifica e ripristino. Questi ultimi interventi saranno sempre preventivamente concordati con Aeroporti di Puglia S.p.A. e con gli eventuali Enti di controllo competenti.

L'Operatore, dovrà osservare e garantire l'assoluto rispetto delle disposizioni legislative vigenti in materia ambientale, con particolare riferimento agli adempimenti previsti per gli aspetti seguenti:

- limitazione e riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ad attività aeronautiche che recepisce le procedure di contenimento dell'inquinamento acustico;
- limitazione e riduzione dell'inquinamento atmosferico generato da sorgenti fisse (es. impianti, depositi, ecc.);
- prevenzione e controllo da rischio ambientale dovuto ad incidente rilevanti;
- gestione scarichi idrici;
- gestione, ove del caso, delle acque meteoriche;
- gestione rifiuti.

L'operatore s'impegna a tenere indenne Aeroporti di Puglia S.p.A. da pretese o richieste da chiunque formulate, e a risarcire Aeroporti di Puglia S.p.A. e/o eventuali terzi per tutti i danni subiti. Gli spazi e le relative pertinenze dovranno essere restituiti ad Aeroporti di Puglia S.p.A. privi da ogni forma di inquinamento, fornendo eventuale idonea ed opportuna documentazione.

2.9.2 Verifica degli inadempimenti in materia ambientale

Adp, tramite il proprio settore ambientale, effettuerà controlli e ispezioni, al fine di verificare e riscontrare il rispetto e gli adempimenti a tutte le problematiche in materia ambientale. Fermo restando quanto previsto al capitolo "Verifica del rispetto del regolamento e provvedimenti", per quanto concerne le violazioni della normativa in materia di tutela ambientale i trasgressori saranno perseguiti a termine di legge.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 96 di 124
---	--	---

2.9.3 Inquinamento acustico

In ambito aeroportuale l'elemento essenziale di tutela ambientale è rappresentato dal rispetto della normativa sull'inquinamento acustico generato dalla movimentazione degli aeromobili. AdP, al fine di garantire l'adempimento della normativa vigente, pur in presenza della individuata zonizzazione acustica, ha predisposto un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale mediante la dislocazione, all'esterno del sedime aeroportuale, di n. 6 centraline di rilevamento la cui gestione è regolata da apposita procedura interna.

In particolare AdP ha affidato alla ditta appaltatrice del servizio di gestione e manutenzione del sistema di monitoraggio acustico:

- la post-elaborazione dei dati registrati dal sistema e la redazione di apposite relazioni tecniche trimestrali, sottoscritte da tecnico competente in acustica, che vengono trasmesse ad ARPA ed ENAC
- la manutenzione allo scopo di mantenere in condizioni di efficienza il sistema di monitoraggio.

2.9.4 Inquinamento idrico e del suolo

Aeroporti di Puglia è titolare delle autorizzazioni agli scarichi idrici.

Tali autorizzazioni prevedono i seguenti tipi di scarico:

- acque meteoriche di dilavamento delle superfici pavimentate in air e land side, preventivamente trattate, disoleate, grigliate, etc.;
- acque reflue aerostazione, assimilabili alle acque reflue domestiche;
- acque reflue industriali, preventivamente trattate.

La rete di fognatura aeroportuale scarica nella pubblica fognatura.

Ogni operatore privato o pubblico, che abbia un'immissione nel collettore aeroportuale della rete fognaria del Gestore AdP, dovrà assicurare l'immissione di acque conformi alle normative vigenti.

Eventuali variazioni di attività che possano comportare modifiche delle caratteristiche di immissione, dovranno essere preventivamente autorizzate da AdP che si riserva di richiedere le eventuali modifiche e/o realizzazione di opportuni impianti di abbattimento.

AdP si riserva la facoltà, a suo insindacabile giudizio, di effettuare prelievi a campione presso i pozzetti degli operatori, privati o pubblici, esistenti immediatamente prima dell'immissione nel collettore aeroportuale. Ove mai l'analisi del campione prelevato rilevi il mancato rispetto dei limiti di cui alla normativa vigente, sarà responsabilità e onere dell'operatore privato o pubblico provvedere agli interventi di risanamento e/o riqualificazione dello scarico.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 97 di 124
---	--	---

Aeroporti di Puglia garantisce, attraverso l'Acquedotto Pugliese, l'approvvigionamento e la distribuzione di acqua per gli usi richiesti all'interno del sedime aeroportuale.

Aeroporti di Puglia garantisce anche la depurazione delle acque reflue di scarico attraverso il tronco di rete fognaria interno che prima di collegarsi alla rete cittadina passa attraverso un depuratore. Ogni Operatore, secondo le disposizioni in vigore, è tenuto a corrispondere ad Aeroporti di Puglia S.p.A., per la propria quota, gli oneri di approvvigionamento idrico e di allontanamento – smaltimento delle acque reflue di scarico.

E' obbligatorio informare preventivamente AdP della realizzazione di qualsiasi deposito di sostanze pericolose all'interno del sedime aeroportuale.

In caso di attività che possano comportare un inquinamento del suolo o sottosuolo o sversamenti, ai sensi della normativa vigente, ogni sub-concessionario di strutture dovrà trasmettere ad AdP la relazione tecnica degli interventi di bonifica previsti. AdP si riserva la facoltà di effettuare gli opportuni controlli presso i diversi siti dei sub concessionari. In caso di mancato rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente, sarà responsabilità e onere dell'operatore aeroportuale provvedere agli adempimenti previsti.

Tutti i soggetti/operatori aeroportuali devono rispettare le seguenti disposizioni:

- 1) è vietato stoccare sostanze pericolose e materiale contenente sostanze pericolose senza opportune vasche di contenimento;
- 2) è obbligatorio che tutte le sostanze ed i preparati classificati pericolosi siano opportunamente etichettati e accompagnati dalla scheda di sicurezza descrittiva, ai sensi della normativa vigente;
- 3) la movimentazione delle citate sostanze deve avvenire con fusto o contenitore chiuso;
- 4) 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;
- 5) è vietato abbandonare fusti e materiale contenente sostanze pericolose nel sedime aeroportuale;
- 6) è vietato versare sostanze pericolose nelle caditoie della rete fognaria, nei fognoli e sul terreno.

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

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 98 di 124
---	--	---

I Prestatori/Vettori/Autoproduttori si impegnano a indennizzare i costi sostenuti da AdP a seguito di sversamenti dagli stessi direttamente causati.

2.9.5 Versamenti accidentali

La gestione delle emergenze ambientali dovuta a versamenti di idrocarburi o altre sostanze contaminanti acqua e suolo è applicata, in generale, a spargimenti di:

- olio combustibile per uso termico (riscaldamento) e industriale;
- oli lubrificanti;
- oli esausti;
- carburanti o similari;
- sostanze pericolose trasportate a bordo degli aeromobili;

nonché ogni altra sostanza che, per tipologia e quantità, possa provocare alterazioni alle normali condizioni ambientali.

Tale gestione è riferita alle attività svolte da tutti gli operatori aeroportuali:

- AdP, quale Società di Gestione;
- Sub-concessionari di AdP;
- Vettori;
- Prestatori;
- altri operatori privati in genere e/o ditte operanti sul sedime aeroportuale.

Chiunque venga a conoscenza dell'evento e/o il responsabile dell'evento ha l'obbligo, valutata la gravità dell'evento, di allontanare immediatamente le persone dal luogo dell'evento ed allertare il distacco aeroportuale dei VV.F., se del caso, ed AdP.

La gestione prevede l'intervento di AdP che provvede a valutare, congiuntamente con i Settori interessati, la natura dell'evento e a contattare gli Enti direttamente interessati alla problematica per la bonifica.

AdP, per quanto concerne interventi di bonifica nelle aree operative a seguito di sversamento carburante durante le operazioni di rifornimento e manutenzione, procederà alle relative operazioni secondo la Procedura n. 09 "Pulizia della pista, delle vie di rullaggio e del piazzale", nella versione vigente, del Manuale di Aeroporto.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 99 di 124
---	---	--

2.9.6 Spargimento merci pericolose

Qualora, durante le fasi di imbarco o sbarco di merce in piazzola aeromobili venga riscontrata la presenza di uno o più colli danneggiati (danneggiamento dell'imballaggio per caduta o schiacciamento, fuoriuscita di sostanza, etc.) tra quelli segnalati sulla documentazione come Dangerous o di materiale comunque pericoloso per la sicurezza o per l'ambiente, occorre attivarsi secondo quanto di seguito indicato:

l'operatore deve avvertire immediatamente il proprio responsabile e fare allontanare tutti i presenti ad una distanza di ragionevole sicurezza (20 mt.), informando nel contempo l'equipaggio, nonché isolare la zona, mettere tutti i mezzi in sicurezza e non toccare con mano la merce;

il responsabile deve provvedere ad informare l'UCV che opererà in riferimento della specifica procedura vigente. Ove del caso, AdP dispone dell'Ufficio Agibilità addestrato per la bonifica da sversamenti di olii, carburanti entro quantità modeste.

Al personale dei VVF, dal momento in cui raggiunge l'area dove si è manifestato l'evento, è affidata la responsabilità della gestione dell'emergenza.

Gli operatori coinvolti dovranno attenersi alle indicazioni fornite dai VVF.

Il personale dei VVF dovrà essere presente fino al completamento delle operazioni di rimozione dei materiali residui, al fine di garantire la completa operatività della piazzola.

2.9.7 Inquinamento atmosferico

Ogni sub-concessionario di strutture che abbia sorgenti fisse di immissione significative in atmosfera nonché eventuali impianti termici, dovrà effettuare le specifiche ed opportune analisi dei fumi per verificare il rispetto dei limiti di immissione previsti dalla normativa vigente.

AdP si riserva la facoltà di effettuare prelievi a campione presso i diversi siti dei sub-concessionari. Qualora l'analisi del campione prelevato non rispetti i limiti individuati dalla norma vigente in materia, sarà responsabilità e onere dell'operatore aeroportuale provvedere agli interventi di risanamento e/o riqualificazione dello scarico.

2.9.8 Gestione rifiuti

Ogni operatore privato e pubblico dovrà gestire i propri rifiuti speciali pericolosi e non, generati dalle proprie attività, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa vigente (F.I.R., Registro carico/scarico, comunicazione annuale MUD, etc.).

AdP si riserva la facoltà di verificare l'ottemperanza alla normativa vigente adottando, ove necessario, gli opportuni provvedimenti consentiti.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 100 di 124
---	--	--

Nel caso di concessione di utilizzo di depositi temporanei dei rifiuti, predisposti da AdP, è obbligatorio rispettare le istruzioni operative e/o procedure, nonché le eventuali comunicazioni anche di carattere temporaneo, emesse da AdP. E' vietato posizionare nei depositi temporanei dei rifiuti predisposti da AdP, rifiuti di tipologia diversa da quelli indicati e per i quali sono predisposti i relativi cassonetti differenziati.

E' vietato abbandonare rifiuti di qualsiasi genere all'interno del sedime aeroportuale.

I liquami, classificati refluo industriale, prelevati dalle toilette di bordo degli aeromobili, devono essere obbligatoriamente scaricati presso il depuratore aeroportuale. L'utilizzo di tale depuratore è riservato al solo personale addetto.

Relativamente alla gestione dei rifiuti solidi urbani assimilati ai rifiuti urbani, in prossimità del varco doganale è presente un'area dedicata a tale tipologia di rifiuti, c.d. Deposito Temporaneo Rifiuti Aeroportuali (DTRA). L'utilizzo di detta area è riservata al solo personale addetto appartenente ai diversi operatori aeroportuali..

2.9.9 Attività a rischio incidente rilevante

Ogni operatore privato che svolga attività soggette al rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii. è tenuto ad intraprendere 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 alla normativa predetta, ogni sub-concessionario di strutture dovrà comunicare ad AdP l'avvenuta adozione delle appropriate misure finalizzate all'eventuale successivo coordinamento.

AdP si riserva la facoltà di effettuare controlli presso i diversi siti dei soggetti aeroportuali. In caso di mancato rispetto di quanto previsto dalla norma suddetta, sarà responsabilità e onere dell'operatore privato provvedere agli adempimenti previsti.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 101 di 124
---	--	--

2.10 RESPONSABILITA' PER DANNI ED ASSICURAZIONI

2.10.1 Assicurazioni

Fermo restando quanto previsto ai fini della certificazione per i prestatori di servizi di assistenza (rif. Circolare ENAC APT 2 nella versione vigente), per quanto riguarda gli obblighi assicurativi si applica quanto segue.

Tutti gli operatori privati, la cui attività si svolga in ambito air-side, devono stipulare e mantenere in vigore per tutta la durata della loro permanenza presso l'aeroporto di Bari, le seguenti polizze assicurative:

- a. polizza assicurativa a copertura dei rischi derivanti da incendio e rischi accessori con estensione al rischio locativo a copertura dei danni ai fabbricati e agli impianti utilizzati dagli operatori privati, a valore di ricostruzione che sarà comunicato in sede di trattativa e sarà relativo al valore dell'immobile dato in concessione.

Tale polizza deve assicurare anche i rischi relativi agli eventi atmosferici, i tumulti, gli scioperi, le sommosse, gli atti vandalici o dolosi compiuti da terzi, 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.

Detta polizza dovrà inoltre essere estesa al Ricorso Terzi da incendio per un massimale non inferiore a € 2.500.000,00.

- b. Polizza a copertura della responsabilità per danni causati a terzi e/o cose di terzi, inclusi danni ad aeromobili nell'esercizio della loro attività in ambito aeroportuale con massimale "unico" RCT non inferiore a € 5.000.000,00, per sinistro e senza sottolimito sinistro per i danni derivanti dalla conduzione di immobili dati in concessione.

La suddetta copertura assicurativa deve specificatamente contenere le seguenti estensioni:

- clausola che prevede la qualifica di "terzi" nei confronti di tutti gli altri soggetti e/o operatori aeroportuali incluse le Forze dell'Ordine;
- clausola che prevede la qualifica di "terzi" anche relativamente ai dipendenti del Gestore;
- Danni da interruzione di esercizio di attività di terzi per un massimale non inferiore a € 500.000,00
- impiego di veicoli non targati a motore, mezzi meccanici e altre macchine utili per l'esecuzione dell'attività dell'operatore.

Le suddette polizze devono essere trasmesse in copia al Gestore.

Quanto 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. e b. del presente paragrafo, con le seguenti somme assicurate e massimali:

- per la polizza di cui al punto a) che precede la somma assicurata non inferiore al valore dell'immobile dato in locazione e che sarà comunicato in sede di trattativa;
- massimale non inferiore a € 5.000.000 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 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.

Il Gestore Aeroportuale, gli handler e le Compagnie di Navigazione Aerea possono essere esentati dall'assicurare singolarmente i propri mezzi di servizio destinati a non uscire dall'aeroporto, qualora dimostrino di aver coperto con altra assicurazione globale gli eventuali danni causati dai sopra citati veicoli, sia durante l'effettuazione del servizio cui gli stessi sono destinati che in tutti gli altri casi, rispettando il massimale di cui al precedente punto a.

Fermo restando quanto previsto per gli automezzi di servizio degli Enti di Stato, ciascun veicolo targato autorizzato a circolare sull'area di movimento dovrà essere assicurato, ai fini del relativo rilascio dell'autorizzazione alla circolazione entro i sedimi aeroportuali, per la responsabilità civile derivante dalla circolazione, conformemente a quanto disposto dalla Legge 24.12.1969 n. 990 e successive modificazioni e integrazioni, con la certificata operatività dell'estensione delle garanzie anche all'interno dei sedimi aeroportuali e con un massimale non inferiore a € 25.000.000 senza sottolimiti per danni ad aeromobili, persone e beni e strutture del Gestore aeroportuale.

E' fatto salvo comunque quanto disposto in tema di prestazione dei servizi di assistenza a terra.

Le suddette polizze devono essere trasmesse in copia al Gestore prima dell'inizio dell'attività in airside.

Si precisa che i massimali e le somme assicurate di cui alle polizze dei punti a) e b) non costituiscono il limite di responsabilità in capo al sub-concessionario.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 103 di 124
---	--	--

2.11 VERIFICA DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO E PROVVEDIMENTI

Con l'adozione con ordinanza da parte di ENAC, il Regolamento di Scalo diventa lo strumento mediante il quale stabilire regole di comportamento sullo scalo e disciplinare le modalità di applicazione delle medesime.

Ferme restando le competenze attribuite dalla normativa vigente agli Organi statali, il personale della Società di Gestione effettua, nel regolare svolgimento delle proprie funzioni e/o nell'ambito di specifici controlli a campione, verifiche sul rispetto di quanto stabilito nel presente Regolamento.

Qualora, nell'ambito delle verifiche, vengano rilevati comportamenti inadempienti o violazioni rispetto alle condizioni d'uso dell'aeroporto ed al contenuto del Regolamento o di ogni altro documento collegato o espressamente richiamato, il Gestore, così come previsto all'art. 705 del Codice della Navigazione, può intervenire nei confronti degli Operatori interessati secondo una o più delle seguenti modalità:

- applicazione, in casi di necessità e urgenza, delle misure interdittive descritte nel paragrafo 2.12.1, salvo ratifica ENAC
- attuazione di interventi correttivi o di ripristino con addebito dei costi;
- addebito del risarcimento di eventuali danni;
- applicazione di penali e/o altri provvedimenti previsti nei rapporti contrattuali in essere;
- proposta ad ENAC di applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza da parte degli Operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali

Al fine di procedere alla verifica per eventuale contestazione di violazioni di qualsiasi natura rispetto a quanto previsto dal presente Regolamento, il responsabile dell'area interessata può provvedere, ove necessario, a raccogliere i dati e la documentazione disponibile, comprendente, ove possibile:

- data e ora
- nominativi delle persone e Società coinvolte
- ambito aeroportuale
- descrizione o documentazione fotografica dell'evento

e quindi provvede a relazionare al diretto superiore. In caso di violazioni gravi, il Gestore deve segnalare le violazioni stesse all'ENAC, proponendo l'applicazione di sanzioni e/o altri provvedimenti nei confronti dell'Operatore o del soggetto interessato. ENAC valuterà la richiesta ed informerà il Gestore e l'Operatore delle proprie determinazioni in merito. La gravità della violazione è stabilita in relazione alla materia disciplinata dal Regolamento, tuttavia a titolo esemplificativo e non tassativo vengono considerate "gravi" le violazioni relative a: - sicurezza e salute delle persone; - safety; - security; - tutela ambiente; - regole di accesso e circolazione di persone e mezzi; - informazioni; -

normativa nazionale ed internazionale; - modalità di utilizzo delle infrastrutture. Resta comunque stabilito che è sempre ritenuta "grave" qualunque violazione che avvenga nell'ambito aeroportuale air-side, indipendentemente dalla tipologia della stessa. In caso di violazioni di lieve entità, qualora reiterate nel tempo, si applica quanto previsto per le violazioni gravi. In tutti i casi di violazione e/o di non ottemperanza alle misure interdittive, il Gestore si riserva inoltre la facoltà, ove possibile e necessario, di porre in atto, con proprie risorse o ditte dallo stesso incaricate, interventi correttivi addebitando agli operatori responsabili i costi sostenuti come da fatturazione.

L'addebito dei costi degli interventi di ripristino e di risarcimento degli eventuali danni subiti relativi alle aree ed impianti utilizzati a rotazione da diversi operatori (quali ad esempio banchi check-in, pontili d'imbarco, sistemi bagagli, gate) viene effettuato nei confronti dell'ultimo Operatore che abbia utilizzato l'area o l'impianto prima della segnalazione al Gestore o del riscontro dell'anomalia da parte del Gestore stesso. 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.

In ottemperanza a quanto disposto dal Piano di prevenzione della corruzione e trasparenza vigente la violazione dei Regolamenti aeroportuali potrebbe comportare i seguenti rischi: abuso nell'adozione di provvedimenti correttivi, al fine di agevolare particolari soggetti; riconoscimento/concessione di indebite utilità ad un Funzionario Pubblico nell'ambito di una visita ispettiva, al fine di indurre lo stesso ad ignorare eventuali inadempimenti di legge, oppure ad omettere/attenuare l'irrogazione di sanzioni conseguenti ad eventuali rilievi; omissione nella contestazione o nella applicazione delle sanzioni nei confronti degli operatori aeroportuali al fine di trarne un vantaggio personale, procurando un danno alla società.

Salvo che il fatto non costituisca più grave reato, l'accertamento da parte del responsabile di esercizio o del diretto superiore gerarchico degli episodi ad opera del personale AdP verrà valutato come illecito disciplinare e pertanto sanzionato secondo quanto previsto dal Codice etico di Adp, nella parte relativa al sistema disciplinare.

Per i soggetti esterni che operano a vario titolo con la società di gestione aeroportuale, si applicheranno le misure di cui al paragrafo 8 del Codice etico.

2.11.1.Misure interdittive

Le misure interdittive sono interventi disposti dal Gestore con l'obiettivo di incidere direttamente sull'attività dei singoli soggetti che operano in aeroporto, ivi compresi i propri dipendenti, al fine di ripristinare il rispetto di quanto previsto dal presente Regolamento.

Le misure interdittive si applicano sia nei confronti degli Operatori, che dei loro dipendenti.

Il personale preposto alla gestione delle infrastrutture, dell'area o delle attività interessate, potrà porre in essere tali misure, in caso di rilievo di comportamenti inadempienti o di violazioni al contenuto del Regolamento da cui derivino situazioni operative critiche, o di possibile

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 105 di 124
---	--	--

compromissione del regolare svolgimento delle attività operative, o pericolo per le persone o per l'integrità di edifici ed impianti aeroportuali, o nocimento alla safety ed alla security.

Le misure interdittive possono essere comunicate anche solo verbalmente in caso di situazioni di imminente pericolo o compromissione della attività operativa o di altre situazioni che rivestano carattere di urgenza.

Le misure interdittive disposte dal Gestore devono essere immediatamente attuate da parte dell'Operatore e/o degli addetti interessati. Il mancato adempimento rappresenta una violazione grave al Regolamento da parte dell'Operatore e, nei casi di urgenza, anche da parte dei suoi singoli dipendenti.

Il Gestore non potrà in alcun modo essere ritenuto responsabile di qualsivoglia conseguenza derivante nei confronti di qualsiasi soggetto dalla legittima applicazione delle misure interdittive a fronte di violazioni del Regolamento. Eventuali conseguenze di qualsiasi natura derivanti dalla predetta applicazione delle misure interdittive, non possono pertanto dar luogo a pretese di indennizzo o risarcimento per l'interruzione delle attività, per la mancata messa a disposizione di impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali e per le relative conseguenze operative.

Ove la violazione di disposizioni del Regolamento di Scalo da parte dell'Operatore dia luogo ad interruzioni dell'attività operativa, il Gestore aeroportuale potrà richiedere l'intervento degli altri Operatori presenti sullo scalo (in base a quanto previsto nella procedura per la scelta dell'handler) dandone comunicazione al Vettore e ad ENAC.

Il Gestore darà informativa alla DA delle misure interdittive intraprese, specificando le circostanze e la tipologia.

Attraverso le misure interdittive l'Operatore destinatario può ricorrere all'ENAC-DA presentando le proprie ragioni, informandone contestualmente il Gestore. L'ENAC-DA si pronuncia sulla correttezza o meno delle misure interdittive intraprese dal Gestore in relazione a quanto prescritto dal Regolamento.

Le misure interdittive sono definite in relazione alla specifica situazione in atto e, a titolo esemplificativo e non esaustivo, possono consistere in:

- interruzione immediata di una specifica attività da parte del soggetto inadempiente con eventuale ripresa della stessa solo con modalità corrette;
- invito ad ottemperare prontamente al rispetto di specifici aspetti del Regolamento;
- sospensione di eventuali abilitazioni all'utilizzo e/o all'accesso concesse dal Gestore agli addetti dell'Operatore e mantenimento della stessa fino a sanatoria;
- diffida all'utilizzo di attrezzature e mezzi non idonei, con proposta alla DA di ritiro immediato del relativo permesso ;
- rimozione di mezzi, attrezzature e/o altri beni o materiali;

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 106 di 124
---	--	--

- segregazione di aree e/o edifici ed impianti danneggiati o utilizzati in modo improprio.

Nei seguenti casi, il Gestore può applicare, tra l'altro, le misure specifiche indicate:

Violazioni alle disposizioni sulla circolazione in area airside da parte del singolo dipendente dell'Operatore:

- sospensione dell'attività in corso e verifica possesso di specifica Autorizzazione alla guida
- nel caso in cui la persona ne sia sprovvista, inibizione alla prosecuzione dell'attività, segnalazione dell'evento ad ENAC e diffida all'Operatore
- in caso contrario, eventuale ripresa delle attività con modalità corrette

Rilievo di mezzi/attrezzature in sosta pericolosa

- richiesta all'Operatore di rimozione immediata
- in caso di mancata ottemperanza, segnalazione alla DA

Rilievo di mezzi/attrezzature con difformità gravi ed evidenti

- diffida all'Operatore di utilizzo del mezzo fino all'avvenuto ripristino
- proposta alla DA di ritiro immediato del permesso del mezzo

Inadeguato o negligente utilizzo degli impianti

- da parte di singoli addetti:

- sospensione dell'attività in corso ed eventuale ripresa con modalità corrette
- in casi gravi, limitazione o sospensione immediata delle abilitazioni all'utilizzo degli impianti (es.: sospensione delle abilitazioni all'apertura dei gates e/o all'accesso ad aree regolamentate)
- richiesta all'Operatore della documentazione comprovante l'avvenuto addestramento all'utilizzo degli impianti o infrastrutture della/e persona/e responsabili delle violazioni e degli interventi correttivi previsti
- mantenimento della sospensione fino a sanatoria

- da parte di un Operatore:

- secondo le circostanze: sospensione delle operazioni in atto (es.: fermo accettazione passeggeri) o invito ad ottemperare (es. scarico nastri smistamento bagagli)
- la circostanza potrà essere oggetto di specifica informativa al/ai Vettore/i interessati
- nel caso delle infrastrutture bagagli, il Gestore può inoltre provvedere alla rimozione dei bagagli (anche indifferenziati) ed al loro posizionamento in aree presso le quali dovranno essere prelevati dagli Operatori a propria cura ed onere

Mancato invio di informazioni (es. mancato o incompleto invio DUV)

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 107 di 124
---	--	--

- richiesta di correzione e/o invio immediato delle informazioni
- in caso di mancata ottemperanza, invio di specifica informativa al Vettore interessato che AdP non accetterà più l'intermediazione da parte dell'Handler per l'invio delle informazioni; le stesse dovranno pertanto essere trasmesse ad AdP direttamente dal Vettore; contestualmente AdP segnalerà la circostanza alla DA

Danneggiamento degli edifici e/o impianti

- segregazione e interdizione delle aree, edifici e/o impianti, fino al ripristino

Abbandono rifiuti e FOD

- richiesta di rimozione immediata dei rifiuti e pulizia dell'area interessata
- in mancanza, rimozione da parte di AdP, previa identificazione, ove possibile, del Vettore interessato o, in subordine, del Prestatore per il successivo addebito

In tutti i casi di violazione e/o di non ottemperanza alle misure interdittive, il Gestore si riserva inoltre la facoltà, ove possibile e necessario, di porre in atto, con proprie risorse o Ditte dallo stesso incaricate, interventi correttivi, addebitando agli Operatori responsabili i costi sostenuti maggiorati del 15% e gli eventuali danni subiti.

2.11.1 Sanzioni

Il personale del Gestione svolge funzioni di coordinamento nei confronti degli Operatori privati, ed in tale ruolo rileva le infrazioni secondo quanto disposto dall'art. 705 del Codice della Navigazione lett. e) e) bis e ter, che così prevede:

- "sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la Società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aa/mm e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aa/mm, verificando il rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali";
- "propone ad ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso dell'aeroporto e delle disposizioni del Regolamento di Scalo, da parte degli Operatori privati, fornitori di servizi aerei ed aeroportuali" ed inoltre "applica, in casi di necessità ed urgenza e salva ratifica di ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto.

L'obbligo di rispettare le prescrizioni del Regolamento deve essere inteso come riferito non solo alle Procedure ivi contenute, ma anche a quelle in esso richiamate.

Gli incaricati dal Gestore aeroportuale sono privati cittadini e non hanno funzioni di pubblico ufficiale pertanto sono legittimati a rilevare, segnalare e contestare violazioni delle disposizioni contenute nel

Regolamento di Scalo nei confronti degli Operatori privati, mentre all'erogazione delle sanzioni provvederà ENAC.

Nello specificato, gli incaricati dal Gestore:

- rilevano l'irregolarità,
- ove possibile la contestano immediatamente all'Operatore
- verbalizzano l'infrazione e dispongono, in caso di necessità, l'interruzione immediata dell'attività
- trasmettono ad ENAC il Verbale dell'infrazione accertata e dell'eventuale provvedimento interdittivo applicato.

ENAC, qualora ritenga l'accertamento fondato, ne dispone la notifica all'interessato e, valutata la documentazione adotta i provvedimenti conseguenti.

Il contestato avrà facoltà di presentare scritti difensivi nel termine fissato da ENAC.

La verifica del rispetto del Regolamento da parte degli Operatori pubblici operanti in aeroporto è demandata all'ENAC, anche tramite le proprie articolazioni periferiche.

Il Gestore potrà, nelle materie di propria responsabilità, segnalare ad ENAC eventuali difformità che possano avere effetti sulla sicurezza o comunque sulla regolare operatività aeroportuale.

In caso di inosservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento, o dallo stesso richiamate, troverà applicazione la disciplina dell'art. 1174 del C.d.N. ("Inosservanza di norme di polizia"), ai sensi del quale "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 (milletrentadue/00) a Euro 6.197,00 (seimilacentonovantasette/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 (cinquantuno/00) a Euro 309,00 (trecentonove/00)".

Ai sensi della Legge 24 novembre 1981, n.ro 689, dopo aver ricevuto copia dell'accertamento, il Direttore Aeroportuale applica la relativa procedura e, ove ne ravvisi gli estremi, con apposita Ordinanza-Ingiunzione, commina la sanzione, avverso la quale è ammesso il ricorso al Giudice di Pace. In caso contrario emetterà Ordinanza di archiviazione.

Le sanzioni irrorate, nella misura individuata da ENAC, andranno a beneficio dell'erario statale, mentre ad AdP verranno rimborsati gli oneri sostenuti.

In caso di reiterati inadempimenti o violazioni alle disposizioni del Regolamento, AdP si riserva l'applicazione di penali economiche od operative che verranno comunicate all'Operatore.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 109 di 124
---	--	--

2.12 PRIVACY

Al fine dello svolgimento degli obblighi definiti nel Regolamento, il Gestore s’impegna a trattare i dati personali e commerciali in forma prevalentemente automatizzata, con adeguate garanzie di riservatezza, adottando la procedura prevista per la trattazione dei dati sensibili.

Per informazioni di maggior dettaglio è possibile consultare l’apposita sezione al seguente link:

<http://www.aeroportidipuglia.it/privacy-zone>

2.13 SEGNALAZIONE INCIDENTI DI SECURITY E GESTIONE ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA

Tutto il personale aeroportuale deve comunicare alle Autorità preposte ed al proprio superiore gerarchico il verificarsi di eventi relativi alla security intesi come attività sospette o anomale ovvero da ritenersi potenziali violazioni alla normativa prevista.

Nella tabella che segue sono riassunte le figure coinvolte, le situazioni individuate, i destinatari delle comunicazioni ed i relativi riferimenti normativi.

SOGGETTO SEGNALANTE	OGGETTO SEGNALAZIONE	DESTINATARIO SEGNALAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
Operatori aeroportuali	Bagaglio o oggetti incustoditi o abbandonati nel terminal	Forze dell’ordine	Pns parte a Punto 1.0.1.2
Operatori aeroportuali	Persone non autorizzate presenti in zone non di propria competenza (compresa forzatura uscite di sicurezza) Soggetti privi di tesserino identificativo	Forze dell’ordine	Pns parte a Punti 1.2.2.0.2 1.2.5.0
Titolare tesserino Aeroportuale/	Smarrimento o Furto documento	Forze dell’ordine (denuncia	Pns parte a Punti 1.2.5.1.7

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 110 di 124
---	--	--

lasciapassare veicolo	identificativo o lasciapassare	smarrimento/furto) Datore di lavoro Ufficio sicurezza	1.2.6.6.1
Addetto all'imbarco al gate	Non concordanza tra carta di imbarco e documento di riconoscimento	Polizia di frontiera	Pns parte a Punto 4.0.1.2

Si rimanda alla "Procedura segnalazione incidenti di security e gestione atti di interferenza illecita" contenuta nel Programma per la sicurezza dell'aeroporto di Bari versione vigente.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 111 di 124
---	--	--

2.14 RESPONSABILITA' DEI SOGGETTI PRIVATI

Ai soggetti privati operanti in aeroporto rimane attribuita la piena responsabilità delle loro azioni e delle conseguenze dalle stesse derivanti. Pur essendo soggetti al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale essi devono garantire l'esercizio dell'attività secondo le prescrizioni del Regolamento.

I soggetti privati segnaleranno al gestore ogni evento che possa avere impatto sull'operatività o comportare riduzioni del livello di servizio, anche in relazione alla circolazione dei mezzi ed alla presenza di ostacoli, così come previsto dal Codice della Navigazione.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 112 di 124
---	--	--

2.15 CHIUSURA DELL'AEROPORTO

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

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 113 di 124
---	--	--

PARTE TERZA

3.1 POLITICA PER LA QUALITA'

La Politica per la Qualità di Aeroporti di Puglia prevede la massima attenzione alla soddisfazione dei passeggeri ed al rispetto degli standard previsti dalla Carta dei Servizi al Passeggero, a garanzia dei requisiti di qualità, regolarità e sicurezza del servizio.

La soddisfazione dei passeggeri ed il rispetto degli standard di servizio è compito dell'intero personale di Aeroporti di Puglia, ciascuno secondo il proprio ruolo e livello di responsabilità ed in conformità a valori di rispetto, cortesia, disponibilità e competenza.

Ogni operatore dello scalo è tenuto ad operare a garanzia degli impegni annualmente riportati nella Carta del Servizio al Passeggero e secondo la sostanziale adesione ai principi e standard internazionali specificati nelle norme ISO 9001.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 114 di 124
---	--	--

3.2 STANDARD DI QUALITA' DELLA CARTA DEI SERVIZI

Aeroporti di Puglia, in qualità di Gestore dell'aeroporto di Bari, predispone e pubblica annualmente la Carta dei Servizi al Passeggero dello scalo, secondo i principi e la metodologia riportata nel documento dell'ENAC "La Qualità dei servizi nel Trasporto aereo – Le Carte dei Servizi Standard – Linee Guida".

Aeroporti di Puglia riporta nella Carta dei Servizi i livelli di qualità che si propone di assicurare nell'ambito dei servizi resi direttamente o tramite operatori terzi.

I livelli di qualità per l'anno di riferimento sono definiti in base:

- alle performance registrate l'anno precedente e verificate attraverso appositi monitoraggi eseguiti nel rispetto della metodologia del citato documento Enac
- alle previsioni di traffico, nonché altri elementi che possono influenzare l'operatività dello scalo

Gli standard così definiti costituiscono l'obiettivo di qualità che Aeroporti di Puglia intende garantire ai clienti per l'anno di riferimento della Carta dei Servizi e deve essere pertanto rispettato da tutti gli operatori aeroportuali.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 115 di 124
---	---	---

3.3 MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI STANDARD DELLA CARTA DEI SERVIZI

In accordo con quanto stabilito nel documento dell'ENAC GEN 06 "La Qualità dei servizi nel Trasporto aereo – Le Carte dei Servizi Standard per Gestori Aeroportuali e Vettori Aerei", Aeroporti di Puglia effettua, tramite rilevazioni condotte da fornitore selezionato in base al possesso di Certificazione di Qualità ISO 9001 per il monitoraggio della qualità dei servizi di tipo quantitativo e qualitativo, il monitoraggio della qualità percepita e della qualità erogata, nonché in base a comprovata esperienza di tale attività in campo aeroportuale il monitoraggio dei livelli di qualità, al fine di verificare il rispetto degli standard definiti nella Carta dei Servizi.

I monitoraggi dei livelli di qualità sono realizzati secondo le schede metodologiche e i principi statistici riportati nel documento dell'ENAC "La Qualità dei servizi nel Trasporto aereo – Le Carte dei Servizi Standard – Linee Guida". In particolare:

- per gli indicatori i cui standard sono espressi da variabili (i tempi di erogazione del servizio) la determinazione del campione su cui applicare i controlli viene effettuata secondo quanto previsto dalla norma UNI ISO 3951; la determinazione del livello di prestazione erogato è calcolato in base a quanto previsto nella norma UNI ISO 4275 (estensione dei risultati della Carta di Controllo all'intero universo di riferimento, per la proporzione del 90% e livello di confidenza del 95%);
- per gli indicatori i cui standard sono espressi da attributi, la determinazione del campione su cui applicare i controlli viene effettuata secondo quanto previsto dalla norma UNI ISO 2859; la determinazione del livello di prestazione erogato è calcolato in base a quanto previsto nella norma UNI ISO 4275 (estensione dei risultati della Carta di Controllo all'intero universo di riferimento, per la proporzione del 90% e livello di confidenza del 95%);
- per gli indicatori che riguardano la funzionalità degli impianti e la disponibilità di infrastrutture, nonché altri livelli di servizio per cui la metodologia ENAC prevede rilevazioni sul totale dell'universo considerato (es: ritardo nei voli) i dati sono forniti dai sistemi informativi di Aeroporti di Puglia;
- per gli indicatori i cui standard sono espressi in termini di livello di soddisfazione dei passeggeri (qualità percepita), la numerosità del campione da intervistare è stabilita in base all'errore campionario del 3%, con un livello di confidenza del 95% ed in relazione al traffico dello scalo; la percentuale di passeggeri soddisfatti si rileva dal totale degli intervistati che hanno fornito risposte positive rispetto al totale delle persone intervistate.

	AEROPORTO “KAROL WOJTYLA” DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 116 di 124
---	--	--

3.4 COMUNICAZIONE E ANALISI DEI RISULTATI DEI MONITORAGGI

Le misure di garanzia della qualità dei servizi e del rispetto degli impegni assunti nella Carta dei Servizi sono condivise dalle parti interessate in sede di periodiche riunioni del “Comitato sulla Regolarità e Qualità dei Servizi Aeroportuali” che, oltre ad essere coinvolta nel processo di approvazione della Carta, ha il compito di monitorare in corso d’anno il rispetto degli impegni riportati nella Carta e di evidenziare eventuali riscontrate o potenziali criticità nella conduzione dei servizi che possono portare al mancato rispetto degli stessi impegni, decidendo eventuali azioni correttive o preventive.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 117 di 124
---	--	--

3.5 PARAMETRI/ REQUISITI OPERATIVI MINIMI DI SCALO

Le modalità di svolgimento di alcune attività aeroportuali possono incidere significativamente sulla funzionalità e qualità generale dell'aeroporto ed interferire sulla qualità delle prestazioni di ciascun operatore e sui tempi schedulati dei voli. Conseguentemente, è necessario fissare standard operativi minimi di servizio al fine di garantire il migliore utilizzo possibile degli impianti tecnici e strumentali dello scalo da parte degli handler/autoproduttori.

I parametri/requisiti minimi di scalo riportati nel presente Regolamento hanno carattere di obbligatorietà e sono vincolanti per tutti gli Operatori; i parametri e gli standard minimi obbligatori sono individuati e aggiornati dal Gestore, previa consultazione del Comitato Utenti in seduta allargata agli handler. I valori dei parametri minimi di scalo sono diversi da quelli riportati nella Carta dei Servizi, che devono essere considerati come target della qualità dei servizi.

I risultati dei controlli operati dal Gestore sui requisiti minimi di scalo potranno comportare:

- la convocazione del Comitato Utenti allargato agli handler e, ove necessario, agli enti interessati, nel caso in cui la portata e la ripetitività delle inadempienze inducano a verificare la necessità di modificare le procedure di espletamento dei servizi interessati;
- l'avvio di interventi ispettivi sulla struttura organizzativa e tecnica dell'handler inadempiente;
- la definizione di una proposta di procedura sanzionatoria nei confronti dell'handler inadempiente.

3.5.1 Parametri

In base a quanto riportato nella Circolare ENAC APT 19 *"Regolamento di scalo per gli aeroporti"*, nella versione vigente, sono stati definiti, per l'Aeroporto di Bari, i seguenti indicatori e unità di misura per la definizione dei minimi operativi di Scalo:

N.	INDICATORE	UNITA' DI MISURA
1	Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	(N° bagagli disguidati / N° bagagli in partenza)%
2	Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna del primo

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 118 di 124
---	--	--

		bagaglio
3	Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna dell'ultimo bagaglio
4	Tempo di attesa al check-in	Tempo di attesa in minuti
5	Per PRM in arrivo con prenotazione: tempo di attesa a bordo per lo sbarco dei PRM, dopo lo sbarco dell'ultimo passeggero.	Tempo di attesa in minuti

I minimi operativi di scalo sono valorizzati in base alle serie storiche di rilevazioni e riportati, nella versione vigente in Allegato 2, cui si rimanda.

Dall'entrata in vigore del Regolamento di Scalo, i minimi di scalo saranno suscettibili di revisione. La richiesta di revisione, opportunamente documentata, presentata da qualsiasi operatore, dovrà essere trasmessa all'ENAC che valuterà l'opportunità di avviare il procedimento di revisione attivando il Gestore aeroportuale ed il Comitato Utenti.

3.5.2 Condizioni di applicabilità

Ai fini dell'applicabilità dei valori riportati in tabella, è necessario riferirsi alle condizioni di operatività generale dello Scalo ed alle condizioni operative sotto il controllo del Vettore che possono condizionare il rispetto di un determinato parametro; tali condizioni sono in elenco non esaustivo:

- condizioni meteorologiche normali (che non determinano limitazioni di flusso e/o procedure di low visibility);
- funzionamento regolare dei sistemi informatici;
- informativa operativa tempestiva e completa;
- puntualità del volo in arrivo;
- rispetto del tipo aeromobile programmato;
- assenza di interventi di manutenzione straordinaria su infrastrutture centralizzate.

In caso di non rispetto di tali condizioni, il servizio sarà erogato al meglio, compatibilmente con la situazione in essere, ma l'esito dello stesso non è da considerarsi per la verifica del parametro relativo.

E' necessario, inoltre, riferirsi anche alla valenza dei peak-day nel condizionamento dell'operativa dello Scalo.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 119 di 124
---	--	--

In particolare, il carico operativo eccezionale dovuto all'afflusso di traffico nei periodi di punta non deve far perdere l'obiettivo di limitare la deriva dei tempi di servizio ma una deviazione in tali condizioni andrebbe considerata in modo diverso, nella fase di rilevazione del Gestore e prima dell'inizio del procedimento sanzionatorio, rispetto allo stesso evento, registrato in momenti di traffico non elevato.

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 120 di 124
---	--	--

Allegato 1: Lista informazioni e adempimenti per inizio attività

Inviare con un anticipo di almeno 30 gg prima dell'inizio delle attività di assistenza a terra (salvo diversa indicazione) le seguenti informazioni e/o adempiere ai seguenti atti:

Certificazione

- ➡ Trasmissione certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra e relativa specifica di certificazione, rilasciati da ENAC
- ➡ Indicazione attività subappaltate e relativi subappaltatori ai sensi del Regolamento ENAC "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" e della Circolare ENAC APT02 nella versione vigente.

Operativo servito

- ➡ Lista Vettori con data presunta di inizio attività

Informativa di Scalo

- ➡ Copia delle comunicazioni in cui i Vettori clienti dichiarano di aver determinato di affidare i servizi di assistenza all'Operatore
- ➡ Copia delle comunicazioni in cui i Vettori clienti delegano l'Operatore alla conservazione dei piani di carico
- ➡ Riferimenti telex da inserire nei telex circolari ADP
- ➡ DCS che sarà utilizzato e canali/strumenti informativi utilizzati per la trasmissione delle informazioni di Scalo
- ➡ LOGO da esporre nei sistemi informativi nel formato adatto secondo le indicazioni ricevute
- ➡ Comunicazione del nominativo e dei riferimenti del Responsabile Operativo nonché degli altri riferimenti operativi
- ➡ Necessità e installazione di terminali in termini di: stampanti, sita-telex, etc.

Infrastrutture di terminal

- ➡ Necessità relative a banchi check-in (numero totale, tipologia di utilizzo)
- ➡ Necessità relative a banchi biglietteria
- ➡ Necessità relative a postazioni Lost & Found
- ➡ Necessità relative a magazzini LOGO da esporre nella segnaletica nel formato adatto secondo le indicazioni ricevute
- ➡ Richiesta abilitazione personale con invio lista nominativi e rif. tesserino ENAC per:

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 121 di 124
---	--	--

- utilizzo gate
- accesso ad aree regolamentate

Spazi in subconcessione

- Richiesta spazi in subconcessione
- Richiesta utenze

Sicurezza e personale

- Attestazione formale nomina Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione con relativi recapiti
- Attestazione formale nomina Medico Competente (ove previsto) con relativi recapiti e dichiarazione dello stesso che il personale è regolarmente sottoposto a sorveglianza sanitaria
- Documento di valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante il lavoro
- Elenco nominativo dei dipendenti
- Attestazione certa dell'avvenuta formazione e addestramento del personale
- Attestazione certa dell' avvenuta consegna al personale dei dispositivi di protezione individuale (ove previsti dal documento di valutazione dei rischi)
- Fotocopia libro paga e matricola e relativo DURC
- Elenco mezzi e attrezzature utilizzate in ambito aeroportuale (ove presenti) con allegate certificazioni di conformità
- Elenco di tutti gli agenti pericolosi classificati ai sensi del D. Lgs. 25/2002 che vengono utilizzati e/o stoccati presso le strutture dell' aeroporto

ATTUAZIONE D.M. 10/03/98

- Documento di valutazione del rischio d'incendio di tutti i locali
- Attestazione certa dell'avvenuta formazione specifica degli addetti incaricati all'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze relativamente agli scali aeroportuali che sono considerati luoghi di lavoro a rischio elevato
- Attestazione certa della conoscenza da parte di tutto il personale delle:
 - a) azioni che devono essere messe in atto in caso di emergenza
 - b) procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuati dai lavoratori e dalle altre persone presenti
 - c) disposizioni per chiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco, del Pronto Soccorso, di

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 122 di 124
---	--	--

personale sanitario, della Polizia di Stato e per fornire le necessarie informazioni a loro arrivo

- d) specifiche misure per assistere persone disabili
- e) Piano di emergenza, ove previsto, per i locali in uso.

ATTUAZIONE D.LGS.155/97

- ➔ Manuale di autocontrollo HACCP in caso di vendita e/o somministrazione di generi alimentari.

Mezzi/attrezzature

- ➔ Ai fini della verifica di rispondenza alla normativa e di coerenza con la flotta di aa/mm e l'operativo voli da servire, consegna elenco parco mezzi completo, con le seguenti informazioni/documenti per ciascuna unità in parco:
 - ➔ marca, modello, anno di costruzione
 - ➔ indicazione di dove vengano custoditi il manuale del costruttore e la documentazione tecnica
 - ➔ Messa a disposizione del parco mezzi per le verifiche di rispondenza alla normativa vigente (Leggi, Ordinanze ENAC, ecc.)
 - ➔ Documentazione attestante la stipula di idonee assicurazioni relative al parco mezzi (15gg)
 - ➔ Documentazione atte stante l'avvenuta verifica della compatibilità dei parco mezzi con le infrastrutture aeroportuali ed in particolare verifica di compatibilità di trattori e carrelli con le infrastrutture bagagli
 - ➔ Dichiarazione che la manutenzione dei mezzi verrà effettuata secondo la normativa vigente e quanto previsto da costruttore tramite opportuni contratti di manutenzione dei quali potrà essere chiesta evidenza
 - ➔ Necessità stalli automezzi: numero e ubicazione preferenziale
 - ➔ Necessità stalli caricabatterie: numero e ubicazione preferenziale
 - ➔ Modalità ed eventuali necessità di rifornimento carburanti
 - ➔ Richiesta permessi automezzi

Tutela Ambiente

- ➔ Comunicazione ordine di grandezza della quantità di rifiuti giornaliera/mensile da smaltire
- ➔ Comunicazione modalità di smaltimento rifiuti e sanificazione botticelle con evidenza della stipula dei contratti prima dell'inizio dell'attività
- ➔ Evidenza della formazione agli addetti in materia ambientale

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 123 di 124
---	--	--

- ➡ Necessità e individuazione con ADP eventuale area per cassone scarrabile raccolta rifiuti

Assegnazione e utilizzo dei beni

- ➡ Adempimenti amministrativi propedeutici alla stipula dei contratti (stipula assicurazioni, garanzie, etc.)
- ➡ Sottoscrizione contratto per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate
- ➡ Sottoscrizione contratti per le infrastrutture di terminali
- ➡ Sottoscrizione contratti per la disciplina degli spazi subconcessi e delle utenze

	AEROPORTO "KAROL WOJTYLA" DI BARI REGOLAMENTO DI SCALO	Versione 04 Rev. 01 del 31/01/19 Pag. 124 di 124
---	--	--

Allegato 2: Tabella Minimi Operativi di Scalo

AEROPORTO DI BARI			
N.	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	MINIMO DI SCALO (proposto)
1	Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello Scalo	(N° bagagli disguidati / N° bagagli in partenza)%	0,702‰
2	Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna del primo bagaglio	32'33"
3	Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna dell'ultimo bagaglio	43'22"
4	Tempo di attesa al check-in	Tempo di attesa in minuti	19'26"
5	Per PRM in arrivo con prenotazione: tempo di attesa a bordo per lo sbarco dei PRM, dopo lo sbarco dell'ultimo passeggero.	Tempo di attesa in minuti	20'00"

Si ricordano, di seguito le condizioni di applicabilità non esaustive, indicate nel Regolamento di Scalo:

- condizioni meteorologiche normali (che non determinano limitazioni di flusso e/o procedure di Low Visibility);
- funzionamento regolare dei sistemi informatici;
- informativa operativa tempestiva e completa;
- puntualità del volo in arrivo;
- rispetto del tipo di aeromobile programmato
- assenza di interventi di manutenzione straordinaria su infrastrutture centralizzate.

E' necessario, inoltre, riferirsi anche alla valenza dei peak-day nel condizionamento dell'operatività dello Scalo.