

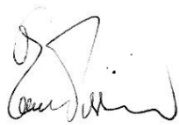
	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 1

Regolamento di Scalo



Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO

POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO E TERMINAL
Enrico Pizzini



ACCOUNTABLE MANAGER
Emilio Bellingardi



	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 2

PAGINA

INTENZIONALMENTE

BIANCA

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 4

INDICE

RIFERIMENTI NORMATIVI PRINCIPALI	9
ACRONIMI E DEFINIZIONI	10
1. PREMESSA	14
1.1 Contenuti del Regolamento	15
1.2 Modifiche ed aggiornamenti	15
1.3 Diffusione e conoscenza del Regolamento	15
1.4 Competenze.....	16
1.4.1 Sacbo	16
1.4.2 Enav S.p.A.	17
1.4.3 ENAC	17
1.4.4 Enti di Stato	17
1.5 Comitati aeroportuali	17
1.6 Operatori Aeroportuali.....	18
1.7 Richiami pubblicitari in ambito aeroportuale	18
1.8 Capacità di scalo	19
1.8.1 Capacità di pista	19
1.8.2 Capacità dei piazzali di sosta aeromobili	19
1.8.3 Capacità del Terminal.....	20
1.9 Clearance aeroportuale	20
1.10 Sicurezza/salute nei luoghi di lavoro, prevenzione incendi e gestione delle emergenze	20
1.11 Accessibilità	23
1.11.1 Prestatori di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione	23
Viene definito Prestatore di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione, qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie dei seguenti servizi di assistenza a terra (art. 2 D.Lgs 13 gennaio 1999, n.18)	23
Estratto Allegato A del D.Lgs 18/1999:	23
1.11.2 Requisiti di accesso degli handler e degli altri Operatori	23
1.11.3 Redazione del “verbale di accesso e inizio attività”	24
1.11.4 Registro degli Handler	25
1.11.5 Altre prescrizioni	25
1.12 Infrastrutture centralizzate	26
1.13 Assegnazione e gestione delle risorse infrastrutturali dedicate	26
1.13.1 Pre-assegnazione	26
1.13.2 Assegnazione giornaliera.....	26
1.13.3 Gestione operativa	27
1.14 Assegnazione e gestione delle risorse in uso esclusivo.....	27
1.15 Beni strumentali all’espletamento dei servizi	28
1.16 Obblighi degli Operatori aeroportuali.....	29

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 5

1.17	Requisiti operativi minimi di scalo per i servizi essenziali	33
1.18	Mezzi e attrezzature	33
1.19	Rilascio dei permessi per l'accesso dei vari soggetti aeroportuali alle aree sterili 34	
1.20	Rilascio Patenti di Guida Aeroportuali (ADC)	34
1.20.1	Modalità di richiesta per l'accesso ai corsi ADC tipo A e R	36
1.20.2	Dotazione veicoli per operare/transitare in area di manovra e piazzali di sosta aeromobili (Apron) 37	
1.20.3	Assicurazioni	37
1.21	Addestramento	38
1.22	Aviazione Generale	38
1.23	Servizi di assistenza aeroportuale obbligatori (Voli di Stato, Voli Umanitari, Voli Militari, ecc.)	38
1.24	Tutela Ambientale	39
1.24.1	Inquinamento acustico.....	39
1.24.2	Revoca /decadenza della sub-concessione per violazione alla tutela ambientale	40
1.25	Locali ed aree per attività commerciali	40
1.26	Trattamento e protezione dei dati personali	40
2	SERVIZI AIRSIDE	41
2.1	Operazioni di volo	41
2.2	Accesso e circolazione in area di movimento	41
2.3	Agibilità area di movimento	41
2.4	Controllo recinzione aeroportuale	44
2.5	LVP Low Visibility Procedure – Procedure per Bassa Visibilità	44
2.5.1	Applicazione delle procedure in Bassa Visibilità	45
2.5.2	Riduzione della capacità aeroportuale	46
2.5.3	Percorso degli aeromobili nell'area di manovra in LVP	47
2.5.4	Uso del follow me in vigenza di bassa visibilità	48
2.6	Incursioni in pista	48
2.7	Richiesta Notam e aggiornamento AIP	49
2.8	Richiesta Snowtam	49
2.9	Uso del follow-me	49
2.10	Servizio Marshalling	50
2.11	Tacchi e coni	50
2.12	Servizio Push back – Traino aeromobili	50
2.13	Gestione dei piazzali di sosta aeromobili	51
2.14	Parcheggio e stoccaggio dei mezzi di rampa	51
2.15	Caratteristiche e utilizzo delle piazzole aeromobili	53
2.15.1	Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche	54
2.16	Tempi di transito standard	55
2.17	Piano di Riduzione del rischio da impatto con volatili e animali selvatici (BIRD CONTROL UNIT)	55

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 6

2.18 FO(D) – FOREIGN OBJECT DEBRIS	56
2.19 Operazioni di rifornimento aa-mm	56
2.20 Prova Motori	56
2.20.1 Utilizzo APU (Auxiliary Power Unit)	57
2.21 Richiesta di assistenza medica a bordo/sottobordo	58
2.22 De-icing/de-snowing/anti-icing	58
2.23 Operazioni Apron-Aerostazione-Apron	60
2.23.1 Operazioni IMBARCO passeggeri con BUS	60
2.23.2 Operazioni SBARCO passeggeri con BUS	61
2.23.3 Operazioni SBARCO/IMBARCO passeggeri con finger	61
2.23.4 Operazioni SBARCO/IMBARCO passeggeri a piedi	61
2.23.5 Operazioni SBARCO bagagli	62
2.23.6 Operazioni IMBARCO bagagli	62
2.24 Coordinamento attività di scalo	63
2.25 Voli in Code Sharing o operati da altro vettore	63
2.26 Invio dati identificativi aeromobili per programmazione voli	63
2.27 Messaggi operativi	64
2.28 Dichiarazione Unica del Vettore (DUV)	66
2.29 Piani di carico	66
2.30 Giornale di Scalo	67
2.31 Prescrizioni per i lavori in area di manovra e relative strisce di sicurezza	67
3 SMS	68
4 SERVIZI TERMINAL	70
Operazioni connesse all'assistenza a terra	70
4.1 PARTENZE	70
4.1.1 Banchi check-in	70
4.1.1.1 Assegnazione dei banchi check-in	70
4.1.1.2 Uso dei banchi check-in	71
4.1.1.3 Utilizzo dei sistemi informativi di scalo	72
4.1.1.4 Area convocazione gruppi	73
4.1.2 Procedure generali di accettazione passeggeri	74
4.1.2.1 Passeggeri con disabilità e passeggeri a ridotta mobilità	74
4.1.2.2 Minori non accompagnati	76
4.1.3 Procedure generali di accettazione bagagli	76
4.1.3.1 AVIH e PETC	77
4.1.3.2 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche	77
4.1.4 Sistemi di Smistamento Bagagli	78
4.1.4.1 Smistamento bagagli	78
4.1.4.2 Controllo radiogeno del bagaglio	78
4.1.4.3 Riconcilio del bagaglio	79
4.1.4.4 Bagagli privi di etichetta	79
4.1.4.5 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche	79
4.1.4.6 Comunicazioni e richieste Operatori	79

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 7

4.1.4.7 Flussi anomali di bagagli	80
4.1.4.8 Prelievo dei bagagli	80
4.1.4.9 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche	80
4.2 Comunicazioni e richieste Operatori	81
4.3 Ufficio informazioni	81
4.4 Biglietterie	82
4.5 Sale VIP	82
4.6 ARRIVI	82
4.6.1 Gestione bagagli in arrivo	82
4.6.1.1 Riconsegna bagagli fuori-misura e animali vivi	84
4.6.1.2 Gestione bagagli non ritirati, bagagli privi di etichetta identificatrice, bagagli rush	84
4.6.1.3 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche	84
4.6.2 Bagagli in Transito	84
4.6.3 Oggetti rinvenuti	85
4.6.4 Oggetti respinti ai filtri di sicurezza	85
4.6.5 Gestione dei Gate d'IMBARCO	86
4.6.5.1 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche	87
4.7 Utilizzo dei pontili	88
4.8 Informativa di scalo	90
4.8.1 Informazioni "Orario di IMBARCO", "Inizio IMBARCO", "Fine IMBARCO", "Annullamento IMBARCO", "Apertura / Chiusura Banco", "Note Pubbliche"	91
4.8.2 Trattamento dati di supporto alle attività di handling	91
4.8.3 Informativa al pubblico.....	91
4.8.4 Annunci audio generali	91
4.8.5 Annunci audio locali	92
4.8.6 Annuncio d'imbarco con rifornimento in corso	92
4.8.7 Informazioni al pubblico fornite direttamente dai Vettori	93
4.8.8 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche	93
5 TRATTAMENTO DI MERCI E POSTA TRA L'AEROSTAZIONE E L'AEROMOBILE	95
5.1 Generalità	95
5.2 Orari di servizio del Cargo Center SACBO	95
5.3 Merci in partenza	96
5.3.1 Consegna e trasporto della merce all'aeromobile	96
5.3.2 Trasmissione dei dettagli delle merci ai fini del piano di carico	98
5.3.3 Merci Last-Minute	98
5.3.4 Merci con anomalie nell'allestimento	98
5.3.5 Rientro della merce da piazzola	98
5.4 Merci in arrivo	99
5.4.1 Trasporto delle merci dall'aeromobile e consegna al magazzino SACBO	100
5.4.2 Anomalie sulla merce in arrivo	100
5.4.3 Rilascio della documentazione e della merce in arrivo	101
5.4.4 Merci in transito	101
5.4.5 Merci trasbordate	101

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 8

5.4.6	Merci in transito con sosta tecnica	101
5.5	Merci speciali	102
5.5.1	Merci pericolose	102
5.5.2	Merci deperibili	102
5.6	Valori e Merci Vulnerabili	104
5.7	Trasporto da/a sottobordo di merci speciali	104
5.8	Informativa da parte di Vettori e Prestatori	104
5.9	Company Mail	104
5.10	Materiale rotabile cargo	105
5.11	Danneggiamento di merce	105
5.12	Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche	105
6	QUALITA' DEL SERVIZIO EROGATO	107
6.1	Carta dei servizi	108
6.2	Procedure di applicazione della Carta dei Servizi	108
7	VERIFICA DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO, SANZIONI E MISURE	
INTERDITTIVE		109
7.1	Misure interdittive	110
7.2	Accertamento delle infrazioni da parte del Gestore relativamente alla circolazione e sosta nelle aree aeroportuali	112
7.3	Sanzioni	113
7.4	Sospensione, ritiro della patente aeroportuale e richiamo in aula	114
8	EMERGENZE	115
8.1	Gestione delle emergenze per incidente aereo	115
9	ALLEGATI	117

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 9

RIFERIMENTI NORMATIVI PRINCIPALI

- D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (Revisione parte Aeronautica Codice della Navigazione);
- D.Lgs 15 Marzo 2006 n.151: disposizioni correttive ed integrative D.Lgs 96/2005;
- D.L. 8 settembre 2004, n. 237, convertito con legge 9 novembre 2004, n. 265;
- ENAC - Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, 2° edizione del 21ottobre 2003 e successivi emendamenti;
- ENAC – Regolamento Certificazione dei Prestatori di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra, Edizione n.4 – Rev 1 del 23.03.2011;
- Manuale di Aeroporto, SC 010/APT. Rinnovo 2013-2016 Edizione 2.0
- Ordinanze ENAC in vigore sull'aeroporto;
- AIP Italia;
- D.Lgs. 81/2008;
- D.Lgs. 18/99;
- Circolare ENAC APT-16, La certificazione dell'aeroporto;
- Circolare ENAC APT-22, Il Sistema di Gestione della Sicurezza (Safety Management System) dell'aeroporto;
- Circolare ENAC APT-20, Ridefinizione delle funzioni e del ruolo delle Direzioni Aeroportuali alla luce delle nuove disposizioni legislative e regolamentari, del 16/01/2006;
- SACBO – Manuale SMS – Ed. 2, Rev1, Agg. 3, del 31.03.2015;
- Circolare ENAC GEN 02A del 19.12.2014 – Applicazione del Regolamento (CE) n. 1107/2006 e qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta nel trasposto aereo;

Circolare ENAC GEN 06 del 31.10.2014 – Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei servizi standard per gestori aeroportuali e vettori aerei

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 10

ACRONIMI E DEFINIZIONI

A/M, AA/MM Aeromobile, aeromobili
ATA Actual Time of Arrival
ATD Actual Time of Departure
Area di manovra La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali
Area di movimento La parte di un aeroporto adibito al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili comprendente l'area di manovra e i piazzali
Aeroporto Area delimitata su terra o acqua (comprendente edifici installazioni, impianti e apparati) destinata, in tutto o in parte, all'arrivo, partenza e movimento al suolo di aeromobili
Aircraft Parking Docking Chart Carta aeroportuale prodotta dal Gestore aeroportuale approvata da ENAC e pubblicata da ENAV che definisce le piazzole di sosta e gli eventuali percorsi utilizzabili
Autoassistenza a terra o Autoproduzione La situazione nella quale un utente fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione dei servizi stessi; non sono considerati terzi fra loro gli utenti di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro, ovvero la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritaria nell'altro da uno stesso ente. (D.Lgs. n.18 del 31/1/1999, art.2 lettera f)
Bagaglio rush Bagaglio non accompagnato, causa precedente disagio
B.H.S. Baggage handling system
BGY Nominativo IATA dell'aeroporto di Bergamo
CNA Compagnia di Navigazione Aerea
COS Coordinamento Operativo di Scalo. (posizione operativa della Società SACBO avente i compiti principali di gestire le procedure di arrivo e partenza degli aa/mm ed assegnare le piazzole agli aa/mm in arrivo, comunicandole alla TWR)

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 11

CRG Cargo
CSS – Duty Station Manager Capo Scalo di Servizio
DA Direzione Aeroportuale di ENAC
DCS Departure Control System
ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
U.A. ENAC Ufficio Aeroportuale Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAC-DA Lombardia Direzione Aeroportuale ENAC –Lombardia
ENAV S.p.A. Società Nazionale Assistenza al volo
ENAV CA Orio al Serio Società Nazionale Assistenza al volo – Centro Aeroportuale Assistenza al Volo
EOBT Estimated off-block time
ETA Estimated Time of Arrival
ETD Estimated Time of Departure
Follow-Me Veicolo attrezzato con tabella luminosa e radio, utilizzato per la guida degli aeromobili
FO(D) Foreign Object Damage-Debris. Fenomeno talvolta presente negli aeroporti per il quale un aeromobile subisce un danno causato da un oggetto (sassolini, ghiaia, plastica, ecc.) presente sull'area di movimento, per un cattivo stato di pulizia o manutenzione della medesima.
GPG Guardia Particolare Giurata
GSR Ground Safety Report
HOLDOVER TIME tempo stimato durante il quale la miscela di fluido spruzzata per l'anti-icing previene la formazione di ghiaccio; tale intervallo di tempo è strettamente legato alle condizioni meteo a terra e alla percentuale di liquido utilizzato nella miscela acqua-liquido antighiaccio
IATA International Air Transport Association
ICAO International Civil Aviation Organization

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 12

IO Istruzione Operativa Istruzione rivolta al personale SACBO ed a tutti gli altri che operano in aeroporto, in base alle proprie competenze, contenente variazioni e/o limitazioni permanenti o temporanee alle strutture o alle procedure
LIME Nominativo ICAO dell'Aeroporto di Bergamo
Manuale di Aeroporto E' il documento redatto dal Gestore aeroportuale, in conformità alle prescrizioni di ENAC, ed è soggetto all'approvazione da parte del suddetto Ente. Le specifiche contenute nel manuale costituiscono riferimento vincolante sia ai fini della valutazione di idoneità del Gestore nel conseguire la certificazione di aeroporto, sia con riferimento a tutti i soggetti aeroportuali interessati dalle operazioni in airside.
Noise Certificate (certificato acustico) Documentazione di bordo che attesta l'appartenenza dell'aeromobile ad un determinato Capitolo dell'Annesso 16 ICAO
Operatore Qualsiasi soggetto che opera in ambito aeroportuale, compreso il Vettore, l'Handler, l'Autoproduttore
PO Procedura Operativa
HANDLER o PRESTATORE DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di assistenza a terra (D.Lgs n.18 del 13/1/1999, art. 2 lettera g)
PRM Passeggeri con mobilità ridotta
RVR Runway Visual Range (portata visuale di pista)
Regolamento Regolamento di Scalo
Risorse infrastrutturali dedicate Risorse assegnate dalla SACBO temporaneamente all'operatore che ne faccia richiesta
Risorse in uso esclusivo Risorse assegnate in via esclusiva ad un operatore sulla base dei termini contrattuali
RIT Responsabile In Turno
SCM Stock Check Message
SMS Safety Management System
STA Schedule Time of Arrival

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 13

STD Schedule Time of Departure
SACBO Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio - Gestore aeroportuale
UTC Coordinated Universal Time – orario universale coordinato
VETTORE AEREO Impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio (Regolamento CE n. 261/2004)

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 14

1.PREMESSA

Il presente Regolamento di Scalo, di seguito denominato Regolamento, è stato predisposto da SACBO S.p.A. che riveste il ruolo di Gestore aeroportuale, in forza della legge 27 dicembre 1975 n.746, successivo D.M. 11 febbraio 1976 e della Convenzione sottoscritta con ENAC il 1 marzo 2002, che la rinnova fino al 2042.

Il Regolamento è stato redatto ai sensi dell'art. 2 comma 3 del D.L. 8 settembre 2004 n. 237, convertito con legge 9 novembre 2004 n. 265 e di cui all'art. 705 del Codice della Navigazione, così come riformato dal D. Lgs. N. 96/05, nel rispetto dei contenuti della Circolare ENAC APT 19.

Il Regolamento è stato condiviso con il Comitato degli Utenti aeroportuali e con gli handler o prestatori di servizi di assistenza a terra, maggiormente rappresentativi, sentiti gli Enti di Stato.

Il Regolamento viene adottato da ENAC Direzione Aeroportuale, che lo rende cogente tramite propria Ordinanza.

All'osservanza del Regolamento sono tenuti tutti i Soggetti che operano in aeroporto a qualsiasi titolo, anche a tempo determinato.

Di seguito si riporta l'elenco dei principali numeri degli uffici, ai quali si farà riferimento per eventuali esigenze operative.

FUNZIONE	Telefono	Operatività
PH MOVIMENTO E TERMINAL	035 326 272	Orario d'ufficio (*)
PH PROGETTAZIONE	035 326 303	Orario d'ufficio (*)
PH MANUTENZIONE INFRASTRUTTURE DI VOLO	035 326 315	Orario d'ufficio (*)
PH MANUTENZIONE INFRASTRUTTURE EDILI	035 326 307	Orario d'ufficio (*)
SAFETY MANAGER	035 326 316	Orario d'ufficio (*)
CAPO SCALO DI SERVIZIO	335 7594220	H24

(*) fuori orario di ufficio, rivolgersi al Capo Scalo di Servizio

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 15

1.1 Contenuti del Regolamento

Il Regolamento contiene la raccolta di criteri, regole e procedure che disciplinano l'attivazione e l'esecuzione dei processi correlati alle attività aeroportuali, in conformità alle normative nazionali ed internazionali vigenti, per assicurare il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti, nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio.

Le procedure contenute nel Manuale di Aeroporto, approvate e certificate da ENAC, non sono inserite integralmente ma richiamate come riferimenti.

Il Regolamento, in quanto strumento di raccolta di procedure operative di scalo, non contiene riferimenti a tariffe di servizi, fornite a qualsiasi titolo nello scalo.

Il Gestore Aeroportuale è responsabile della diffusione del Regolamento a tutti i soggetti che operano nell'ambito aeroportuale, come da successivo par. 1.3.

Tutti i soggetti privati che operano in ambito aeroportuale sono obbligati a garantire la conoscenza e l'osservanza dei contenuti del Regolamento da parte dei rispettivi dipendenti; gli stessi saranno soggetti alle sanzioni specificamente previste in caso di inosservanza o inadempimento; la mancata conoscenza da parte di qualsiasi soggetto del presente Regolamento non costituirà motivo per giustificare eventuali inadempienze.

1.2 Modifiche ed aggiornamenti

Modifiche ed aggiornamenti che prevedano rettifiche di procedure esistenti oppure l'introduzione di nuove procedure operative, dovranno essere oggetto di consultazione del Comitato degli Utenti aeroportuali e dei prestatori maggiormente rappresentativi, al fine di valutarne osservazioni o commenti.

Successivamente tali modifiche verranno presentate ad ENAC DA per la relativa adozione.

L'esigenza di modifiche ed aggiornamenti da parte dei soggetti diversi dal Gestore Aeroportuale deve essere segnalata con richiesta formale al Gestore.

Le modifiche ed aggiornamenti saranno segnalati da barra laterale e preceduti da e-mail inviata a tutti gli operatori aeroportuali.

1.3 Diffusione e conoscenza del Regolamento

Il Regolamento viene diffuso a cura del Gestore Aeroportuale con le seguenti modalità:

- attraverso internet nel sito web: www.orioaeroporto.it
- attraverso la pubblicazione su server FTP con accesso esclusivo tramite password rilasciata dal Gestore aeroportuale.

Ciascun soggetto aeroportuale è tenuto a notificare al Gestore il nominativo e l'indirizzo di posta elettronica di un proprio referente al quale saranno inoltrate le notifiche di revisioni e aggiornamenti.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 16

1.4 Competenze

1.4.1 Sacbo

A SACBO, quale Gestore aeroportuale, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, è affidato il compito di amministrare e gestire le infrastrutture e gli impianti aeroportuali, ivi comprese le attività concernenti la loro progettazione, realizzazione, adeguamento e manutenzione.

Oltre alle attività previste nell'atto di affidamento di gestione, i compiti assegnati al Gestore Aeroportuale sono altresì definiti dal Codice della Navigazione (art.705) tra cui in particolare:

- amministrare e gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione le infrastrutture e gli impianti aeroportuali;
- assicurare la presenza dei servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto, che sono responsabili diretti del livello di servizio erogato di propria competenza;
- assicurare il coordinamento e il controllo delle attività dei vari operatori privati ammessi ad operare in aeroporto;
- fornire tempestive notizie all'ENAC, all'ENAV, ai Vettori e agli altri Enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché sulla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime in concessione, ciò anche al fine di una corretta e tempestiva informazione agli utenti.

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

In relazione alle attività disciplinate dal Regolamento, il ruolo del Gestore Aeroportuale si esplicita, inoltre, nell'assicurare l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di efficienza, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori privati assicurino condizioni di sicurezza ed operative adeguate agli standard fissati per lo scalo.

Nel Regolamento, il Gestore Aeroportuale predispone procedure che disciplinano aspetti operativi che riguardano l'operatività dello scalo inteso nel suo complesso e definisce i parametri di controllo e metodi di verifica per ciò che concerne la qualità del servizio, con cui interviene sui soggetti che operano in aeroporto mediante audit e verifiche a campione.

 Orio al Serio international airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 17

1.4.2 Enav S.p.A.

L'Enav, Società Nazionale per l'Assistenza al Volo SpA, ha specifiche attribuzioni in materia aeronautica previste da leggi, norme statutarie e dal proprio contratto di programma stipulato con ENAC. In particolare, per quanto attiene l'attività di fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo in ambito aeroportuale, sotto vigilanza di ENAC e coordinandosi con il Gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

L'ENAV fornisce, tempestive notizie ad ENAC ed al Gestore Aeroportuale in relazione a limitazioni previste e in essere della capacità operativa dello scalo, dovuta alla riduzione del livello dei servizi di competenza ed alla gestione delle operazioni in bassa visibilità (LVP).

Per quanto di propria competenza ed in coordinamento con il Gestore Aeroportuale, predispone procedure e risorse per garantire i livelli di servizio fissati nel presente Regolamento.

1.4.3 ENAC

L'ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile. (cfr. Codice della Navigazione Art. 687).

Vengono mantenute in capo ad ENAC, altresì, le funzioni di polizia di aerodromo e della navigazione, precisando che i soggetti privati che esercitano un'attività all'interno degli aerodromi sono soggetti alla vigilanza di ENAC, nell'esercizio dei poteri autorizzativi di competenza.

1.4.4 Enti di Stato

Sono vincolati al rispetto del Regolamento di Scalo per ciò che concerne la gestione dell'operatività dello scalo, al mantenimento della qualità del servizio (anche sotto l'aspetto della sicurezza) e a comunicare al Gestore Aeroportuale e ad ENAC l'eventuale mancato rispetto del Regolamento da parte di chiunque.

1.5 Comitati aeroportuali

I Comitati aeroportuali presenti sull'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio sono:

- Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.);
- Comitato Utenti;
- Comitato di coordinamento per le bande orarie;
- Safety Committee;
- Comitato neve;

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 18

- f. Commissione Aeroportuale D.M. 31.10.97;
- g. Gruppo locale della sicurezza della pista (LRST);
- h. Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali.

1.6 Operatori Aeroportuali

Gli operatori aeroportuali garantiscono l'esercizio delle loro attività secondo le disposizioni emanate dagli Enti/soggetti che ne hanno titolo, le prescrizioni del Regolamento e la Lettera di Operazioni (Operations Letter) per la gestione dell'ordinato movimento degli aeromobili, dei mezzi e delle persone sui piazzali. Le attività degli operatori privati sono coordinate e controllate da SACBO, quale Gestore aeroportuale (art. 705 del C.d.N.).

1.7 Richiami pubblicitari in ambito aeroportuale

E' fatto divieto ai vettori, prestatori di servizi di assistenza a terra e a chiunque svolga attività all'interno del sedime aeroportuale installare richiami pubblicitari di qualsiasi genere all'interno e all'esterno dei beni subconcessi, fatta eccezione per le proprie insegne distintive.

E' fatto altresì divieto a chiunque operi all'interno del sedime aeroportuale di apporre richiami pubblicitari su divise e/o indumenti di lavoro, ad eccezione dei propri marchi distintivi.

Eventuali richiami pubblicitari potranno essere eventualmente concordati con il Gestore Aeroportuale e saranno oggetto di separati accordi commerciali con lo stesso o con Società dallo stesso incaricata.

L'accesso alle aree aperte al pubblico dell'aerostazione passeggeri è libero. In tali aree ed in quelle antistanti l'aerostazione, al fine di garantire l'ordine pubblico e la libera scelta dei mezzi di trasporto o di qualsiasi altro servizio da parte dei passeggeri, è fatto divieto a chiunque di avvicinare gli stessi offrendo la propria opera. (Cfr. Ordinanza in vigore sulla viabilità esterna)

I marchi distintivi dovranno sempre mantenere livelli adeguati all'ambiente aeroportuale e non configurare situazioni di scadimento del decoro e dell'immagine dello scalo; in ogni caso approvati dal gestore aeroportuale tramite consegna di adeguato progetto tecnico e grafico.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 19

1.8 Capacità di scalo

1.8.1 Capacità di pista

La capacità oraria della pista 10/28 è di 26 movimenti/ora, con un massimo di 16 avvicinamenti all'ora

1.8.2 Capacità dei piazzali di sosta aeromobili

Piazzale Principale/Sud

aa/mm NARROW BODIES up to B757-200W	7 Piazzole PUSH BACK	Stand 401-407
aa/mm NARROW BODIES up to B757-200	2 Piazzole PUSH BACK	Stand 408 e 409
aa/mm NARROW BODIES up to B737 MAX9	7 Piazzole PUSH BACK	Stand 116(LIFO), 201,203,204,206,210,311S1
aa/mm NARROW BODIES up to B737 MAX9	6 Piazzole SELF MANOEUVRING	Stand 107,108,110,111,113,114
aa/mm WIDE BODIES up to B767/A300	6 Piazzole PUSH BACK	Stand 207,209,302,304,307,309

Piazzale Nord

aa/mm NARROW BODIES up to B757-200	1 Piazzola SELF MANOEUVRING	Stand 801
aa/mm WIDE BODIES up to B767/A300	1 Piazzola SELF MANOEUVRING	Stand 803
aa/mm NARROW BODIES up to B737 MAX9	4 Piazzole SELF MANOEUVRING	Stand 804,806,807,809

NOTA: data la flessibilità del piazzale di sosta, il numero di piazzole riservato agli aa/mm Narrow Body può variare, limitando le piazzole dedicate ai Wide Body e viceversa. N.1 aa/mm tipo B747 penalizza n. 2 piazzole N/B.

NIGHT STOP: nell'insieme si dispone di n. 26 piazzole.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 20

1.8.3 Capacità del Terminal

Nell'ambito del terminal passeggeri sono state esaminate le principali funzionalità relative al flusso dei passeggeri in partenza e in arrivo, da cui risulta:

FLUSSI PAX	ARRIVI	PARTENZE
EXTRA-SCHENGEN	1600	1800
NAZIONALI + SCHENGEN	2400	2900
PROV. MISTE MAX	2700	*****
DEST. MISTE MAX	*****	3300

1.9 Clearance aeroportuale

L'aeroporto di Bergamo è classificato aeroporto coordinato, come da Regolamento Europeo 795/2004; pertanto ogni vettore aereo, per atterrare o decollare deve aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da Assoclearance, quale organismo a ciò preposto.

I velivoli dell'aviazione generale, militari e di Stato non necessitano di una preventiva assegnazione di banda oraria da parte del predetto organo coordinatore; i relativi voli vengono notificati tramite piano di volo.

In caso di dirottamenti i voli commerciali saranno accettati con le seguenti priorità:

- Voli di linea sull'aeroporto di Bergamo;
- Voli sull'aeroporto di Bergamo, pianificati con almeno 24 ore in anticipo e accettati dagli operatori aeroportuali;
- Altri voli secondo la disponibilità del piazzale.

L'Ufficio Programmazione SACBO redige quotidianamente (lun-ven) il programma giornaliero che viene trasmesso agli Enti di Stato e alle attività commerciali presenti in aeroporto, nonché alle Direzioni e alle Unità SACBO per la pianificazione delle risorse, in funzione delle variazioni o cancellazioni pervenute da Assoclearance.

1.10 Sicurezza/salute nei luoghi di lavoro, prevenzione incendi e gestione delle emergenze

Il gestore aeroportuale provvede al coordinamento delle 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.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 21

Tutti gli Operatori devono assicurare l'osservanza delle disposizioni legislative vigenti in tema di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D.lgs. 81/2008 (valutazione dei rischi inerente ai cicli lavorativi, individuazione delle misure preventive e protettive, procedure di lavoro in sicurezza, individuazione e consegna dei dispositivi di protezione individuale, formazione ed informazione del personale, programmi di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature ecc.).

In particolare, secondo quanto stabilito dall'Ordinanza in vigore, consultabile sul sito della SACBO: www.orioaeroporto.it, il personale che opera in area di movimento ha l'obbligo di indossare indumenti ad alta visibilità. Tali indumenti dovranno essere indossati da tutti gli operatori anche all'interno delle infrastrutture con accesso dal lato aria (es. BHS, Merci ecc.), indipendentemente dalle condizioni meteorologiche e dalle condizioni di luce.

Inoltre, in attuazione a quanto previsto dall'art. 26 del D.Lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni, tutti gli operatori aeroportuali dovranno effettuare una compiuta verifica tecnico-professionale in tema di organizzazione della sicurezza delle ditte/società con le quali stipulano qualsiasi tipo di contratto.

Tutti gli operatori dovranno, pertanto, impegnarsi a produrre al gestore, qualora richiesto, la documentazione atta ad accertare la suddetta idoneità tecnico-professionale.

Tutti gli operatori impegnati nell'esecuzione di un'opera complessiva (a titolo esemplificativo e non totalmente esaustivo: l'assistenza di un aeromobile) dovranno coordinare tra di loro gli interventi di prevenzioni e protezione dai rischi cui sono esposti i lavoratori informandosi reciprocamente anche al fine di eliminare i rischi dovuti alle interferenze tra i lavori delle diverse imprese.

Tutti gli Operatori dovranno, altresì, assicurare l'osservanza del D.M. 10/03/98 in tema di prevenzione incendi e gestione delle emergenze (valutazione del livello del rischio di incendio del luogo di lavoro e, se del caso, di singole parti del luogo medesimo, le conseguenti misure di prevenzione e protezione, i piani di emergenza ove previsto, la formazione del personale).

A seguito della stesura dei piani di emergenza (per i luoghi ubicati nello stesso edificio e ciascuno facente capo a titolari diversi, il piano deve essere elaborato in collaborazione tra i vari datori di lavoro) dovranno essere individuati i lavoratori incaricati della lotta antincendio e della gestione delle emergenze e agli stessi dovrà essere erogata apposita "formazione" (sulla base del programma didattico previsto dall'All. IX del citato D.M.) in relazione alla classificazione del "livello di rischio d'incendio" scaturita dalla valutazione di cui sopra (N.B.: gli scali aeroportuali sono considerati per legge "luoghi di lavoro a rischio elevato"). Al termine della formazione dovrà essere formalizzato l'apposito incarico a seconda del ruolo che ciascun lavoratore è chiamato a ricoprire.

Ogni Datore di Lavoro dovrà, oltre a quanto suddetto, garantire che tutti i lavoratori siano comunque a conoscenza delle:

a. azioni da mettere in atto in caso di emergenza;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 22

- b. procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate sia dai lavoratori che dalle altre persone presenti;
- c. disposizioni per chiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato o del Primo Soccorso Aeroportuale e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo;
- d. specifiche misure per assistere le persone disabili.

Quanto sopra con particolare attenzione per quei luoghi di lavoro che sono aperti a soggetti terzi, come l'aerostazione per la quale è stato emanato da parte di SACBO il Piano di Emergenza, in quanto tali soggetti devono essere tutelati, sulla base di quanto previsto dal Codice Penale, come i lavoratori dipendenti.

Tutti gli Operatori dovranno effettuare, almeno una volta l'anno, le esercitazioni antincendio dei locali da loro gestiti e partecipare attivamente, alle esercitazioni periodiche di emergenza ed evacuazione nei siti aeroportuali dove è previsto il piano di emergenza elaborato congiuntamente.

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

Ferme restando le responsabilità dei singoli operatori sopra richiamate, il Gestore si riserva la facoltà di richiedere la documentazione di cui ai punti precedenti, nell'esercizio delle proprie funzioni di coordinamento e controllo ed al solo scopo di avere evidenza dell'ottemperanza da parte di ciascun Operatore alla normativa vigente ed in particolare a quanto previsto dall'art. 26 del Dlgs 81/08. Gli

Operatori saranno tenuti a fornire al gestore tutta la documentazione a tal fine richiesta.

A quanto detto si aggiunga che SACBO S.p.a. ha ottenuto da TUV Italia la certificazione del proprio Sistema Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro in conformità alla norma internazionale BS OHSAS 18001:07.

La certificazione OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series) prevede verifiche di conformità alle normative inerenti la Salute e Sicurezza dei Lavoratori non solo internamente alla società che ha ottenuto detta certificazione ma estese anche ai suoi fornitori, clienti ed altri operatori in base ai pericoli ed ai rischi potenzialmente presenti sul posto di lavoro.

Fornitori, clienti ed altri operatori saranno quindi chiamati a fornire la loro massima collaborazione nel corso dell'attività di verifica.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 23

1.11 Accessibilità

1.11.1 Prestatori di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione

Viene definito Prestatore di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione, qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie dei seguenti servizi di assistenza a terra (art. 2 D.Lgs 13 gennaio 1999, n.18)

Estratto Allegato A del D.Lgs 18/1999:

- assistenza amministrativa e supervisione;
- assistenza passeggeri;
- assistenza bagagli;
- assistenza merci e posta;
- assistenza operazioni in pista;
- assistenza pulizia aeromobile e servizi di scalo;
- assistenza carburante e olio;
- assistenza manutenzione dell'aereo;
- assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi;
- assistenza trasporto a terra;
- assistenza ristorazione "catering".

I Prestatori/Autoproduttori, che svolgono uno o più servizi di cui alle categorie dell'allegato "A" al D. Lgs. 18/99, sono tenuti a garantire l'esercizio dell'attività nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri e sono tenuti ad assicurare, per il principio di responsabilità per le azioni od omissioni, l'autocontrollo e l'autocertificazione sulle attività di propria competenza; sono altresì tenuti a comunicare al Gestore ed a ENAC l'eventuale mancato rispetto del Regolamento stesso.

1.11.2 Requisiti di accesso degli handler e degli altri Operatori

Per effettuare e svolgere uno o più servizi di assistenza liberalizzati nell'aeroporto di Bergamo, in cui le attività di assistenza (ai sensi degli artt. 4, 5 e 6 del D.Lgs 18/99) sono svolte in regime di libero mercato, sia in "autoproduzione" che a favore di terzi. Il Prestatore di servizi di assistenza a terra dovrà essere in possesso del certificato di idoneità rilasciato dall'ENAC in corso di validità per il servizio o i servizi che intende prestare.

Il gestore aeroportuale garantisce agli Handler in possesso di certificazione per la prestazione di servizi di cui al D.Lgs 18/99 l'accesso alle infrastrutture aeroportuali con condizioni trasparenti, obiettive e non discriminatorie.

Garantisce altresì l'assegnazione di spazi per l'effettuazione dell'assistenza; tali spazi saranno ripartiti in base a criteri adeguati, trasparenti, obiettivi e non discriminatori, tenendo conto delle quote di mercato dei singoli prestatori.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 24

La certificazione di idoneità ha validità per gli aeroporti indicati nella relativa specifica e per l'effettuazione dei servizi di assistenza a terra elencati.

Il Prestatore di servizi di assistenza a terra o l'Autoproduttore che intende effettuare l'attività di assistenza a terra sullo scalo, deve presentare specifica domanda su carta da bollo intestata, indirizzata a ENAC Ufficio Aeroportuale e alla Società di Gestione. L'istanza deve essere sottoscritta dal rappresentante legale della società richiedente e deve specificare i servizi di assistenza a terra che intende svolgere.

La società di gestione, su richiesta di ENAC, esprimerà il proprio parere motivato di congruità circa gli standard delle procedure operative, in materia di qualità e tutela ambientale contenute nel manuale delle operazioni del prestatore di servizi che ha richiesto la certificazione con quelle vigenti all'interno dell'aeroporto.

SACBO inibirà l'accesso all'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali agli Handler/Autoproduttori che non siano in possesso della certificazione di cui sopra, ovvero siano interessati da provvedimenti di limitazione o revoca dell'attestazione.

L'Handler/Autoproduttore, raggiunto l'accordo con il Gestore per l'uso di beni e per l'utilizzo di impianti ed infrastrutture aeroportuali, sottoscrive il contratto con il Gestore, che disciplina la parte operativa ed economica e la data di inizio dell'attività, provvedendo a darne preavviso alla Direzione Aeroportuale, ai fini della redazione di un verbale di accesso.

1.11.3 Redazione del “verbale di accesso e inizio attività”

I rappresentanti del Gestore Aeroportuale e dell'Handler/Autoproduttore, muniti dei relativi poteri si incontrano per stilare il “verbale di accesso ed inizio di attività”.

Dal verbale dovrà risultare che:

- il Gestore e l'Handler/Autoproduttore abbiano preso accordi in merito alla pratica di autorizzazione all'accesso nelle aree dell'aeroporto sottoposte a restrizioni;
- il Gestore aeroportuale, nell'ambito della propria attività di coordinamento, garantisca adeguata informativa al prestatore di servizi sulle misure di sicurezza (Safety e Security) adottate presso l'aeroporto;
- nel caso in cui il vettore non abbia preventivamente individuato l'handler, si farà riferimento a quanto previsto all'art.11 D.Lgs 18/99;
- il Gestore acquisisce l'elenco dall'handler/autoproduttore, sottoscritto da entrambi i rappresentanti legali, dei mezzi ed attrezzature, che saranno utilizzati nelle attività di assistenza a terra, identificati per targa, telaio e quantità. Ogni operatore sarà responsabile delle caratteristiche operative dei mezzi utilizzati in termini di sicurezza del mezzo stesso e delle relative modalità di utilizzo;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 25

- e. sia presentata una dichiarazione congiunta del Gestore e del prestatore che attesti che gli edifici, i locali, gli impianti o le aree consegnate dal Gestore siano idonei allo svolgimento delle attività ed al previsto utilizzo.

Con la sottoscrizione di tale verbale, il Gestore assicura di avere effettuato le proprie verifiche sull'operatore entrante e, conseguentemente, che è in grado di coordinare e controllarne le attività.

Il verbale di inizio attività dovrà essere aggiornato in caso di variazioni intervenute successivamente alla sua sottoscrizione.

Il verbale dovrà altresì contenere la seguente dicitura:

“è fatto pertanto obbligo alle parti della tempestiva comunicazione di ogni variazione intervenuta relativamente ai voli serviti, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni”.

Il verbale dovrà essere aggiornato in caso di variazioni intervenute successivamente alla sua sottoscrizione.

1.11.4 Registro degli Handler

Il Gestore Aeroportuale provvede alla tenuta ed all'aggiornamento dell'elenco degli Handlers/Autoproduttori presenti sullo scalo in un apposito Registro, con l'indicazione delle categorie autorizzate.

Copia di detto Registro aggiornato dovrà essere consegnata alla Direzione Aeroportuale entro il 31 gennaio di ogni anno ed essere aggiornata tempestivamente in caso di variazioni.

1.11.5 Altre prescrizioni

Gli Handler/Autoproduttori certificati devono rispettare le procedure e gli standard dei servizi aeroportuali previsti dal Regolamento e dalla Carta dei Servizi approvata da ENAC.

Il Gestore Aeroportuale provvede a segnalare alla DA eventuali violazioni degli obblighi o dei divieti sopra-riportati per i provvedimenti del caso.

Il Gestore Aeroportuale provvede alla consultazione, con cadenza almeno annuale, del Comitato Utenti di cui all'art. 8 del D.Lgs 18/99.

In presenza di un nuovo prestatore, nel caso in cui gli spazi operativi fossero tutti impegnati, si procede ad una ridistribuzione delle aree, in base alle quote di mercato monitorate dal Gestore Aeroportuale.

Nel caso di sospensione o revoca della certificazione da parte dell'ENAC per il venire meno di uno o più requisiti di idoneità previsti dall'art. 13 del D.Lgs 18/99, il Gestore aeroportuale provvederà a monitorare il fermo parziale o totale delle attività del prestatore dei servizi di assistenza a terra, conseguenti alle azioni applicate da ENAC.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 26

1.12 Infrastrutture centralizzate

Il Comitato degli Utenti dell'Aeroporto di Orio al Serio ha incluso le seguenti infrastrutture centralizzate, ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs. 18/99 ed a seguito di approvazione da parte di ENAC:

- Loading bridge
- Apron Management e Coordinamento di scalo
- Sistema smistamento bagagli
- Sistema informativo di scalo passeggeri
- Sistema informativo di scalo cargo
- Informativa al pubblico
- Infrastrutture centralizzate di magazzino.

1.13 Assegnazione e gestione delle risorse infrastrutturali dedicate

Si considerano risorse di scalo le infrastrutture, gli impianti e le facilities di proprietà del Gestore Aeroportuale necessari per lo svolgimento dell'attività operativa. Tali risorse possono essere, per collocazione e numero, assegnate all'operatore che eroga il servizio con modalità fissa o a rotazione.

La modalità di assegnazione delle risorse avviene attraverso tre fasi:

1.13.1 Pre-assegnazione

Stagionalmente viene realizzato un piano preliminare di allocazione delle risorse (banchi di accettazione, gates, stands) a seconda dell'effettiva programmazione originante dai singoli vettori (SLA - Service Level Agreement) assistiti dai vari handler.

La notifica dell'operativo voli per ogni compagnia dovrà seguire la programmazione semestrale originante dai vari SCR (Slot Clearance Request) in accordo con Assoclearance, entro 30 giorni dall'inizio della nuova stagione (Slot Conference) affinché i dati possano essere resi disponibili nei sistemi informatici in modo completo.

1.13.2 Assegnazione giornaliera

L'assegnazione giornaliera delle risorse, effettuata nella giornata precedente a quella operativa, viene svolta sulla base delle interdipendenze e delle criticità che possono sorgere quotidianamente, considerando in particolare:

- orario dei voli operativi;
- la reale disponibilità delle risorse;
- gli accordi intervenuti tra l'operatore ed il Gestore Aeroportuale;

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 27

d. le limitazioni operative delle risorse dedicate.

In caso di necessità di cambiamenti rispetto a quanto previsto nella fase di pre-assegnazione, vengono comunque tenute in considerazione le condizioni contrattuali in essere.

1.13.3 Gestione operativa

L'assegnazione operativa delle risorse, effettuata nella giornata corrente, viene svolta tenendo conto di:

- identificatori del volo e dati di orario operativi: per questa tipologia di dati il Coordinamento si attiva affinché le informazioni operative siano presenti, tempestive e corrette; interviene inoltre sull'aggiornamento/completamento dei dati di arrivo/partenza;
- identificatori di movimento, dati di orario e di operatività programmati: il Coordinamento di Scalo effettua cambiamenti legati a variazioni operative (CLD, DVT, cambi macchine);
- risorse di scalo associate al volo: i dati vengono generati e gestiti dal Coordinamento di Scalo tramite l'assegnazione delle risorse di scalo;
- dati di carico finalizzati all'handling del volo: i dati vengono solamente distribuiti e non controllati;
- specifiche di servizio: vengono gestiti solamente i dati di pertinenza cioè i dati relativi ai servizi centralizzati (es. disabili, VIP, ecc.)
- risorse di handling associate al volo: i dati vengono solamente distribuiti e non controllati.

Le informazioni operative distribuite dal Coordinamento di Scalo, essendo verificate nel momento in cui vengono acquisite, risultano dati di riferimento per lo scalo e per tutti gli Operatori dell'aeroporto. L'attendibilità e la tempestività delle informazioni è subordinata alla qualità del dato ricevuto ove di responsabilità di soggetti diversi dal Gestore SACBO: in particolare i dati di responsabilità di Vettori ed Società di Handling riproducono le informazioni ricevute dagli stessi.

Il Gestore Aeroportuale terrà conto di eventuali contingenze con lo scopo di mitigare criticità senza creare intralcio o nocumento alla sicurezza e all'operatività aeroportuale, al fine di garantire le aspettative qualitative del passeggero e le responsabilità esplicitate dal Gestore Aeroportuale nella Carta dei Servizi.

1.14 Assegnazione e gestione delle risorse in uso esclusivo

I beni in uso esclusivo attualmente presenti sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio affidati o affidabili in sub-concessione ai prestatori e/o vettori in autoproduzione sono i seguenti:

- a. uffici necessari per l'espletamento dei servizi di handling;
- b. magazzini necessari per l'espletamento dei servizi di handling;
- c. locali operativi;

 Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport		Edizione 3.0	RS/BGY
			Data di validità 01.08.2016	pag. 28

- d. aree riservate in uso esclusivo per parcheggio auto e attrezzature varie;
- e. spogliatoi (uso privato dell'Operatore/Prestatore).

Per le caratteristiche della relativa fruibilità a favore dell'operatore, basata su una piena riserva di disponibilità (oraria, a volo, settimanale, annuale, ecc.), rientrano nei beni ad uso esclusivo anche:

- a. banchi (check-in, gate, ecc.);
- b. banchi informazione al pubblico del Vettore/Prestatore.

1.15 Beni strumentali all'espletamento dei servizi

Il Gestore Aeroportuale, dopo aver verificato l'idoneità all'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo i criteri previsti nel presente Regolamento, procederà all'assegnazione ai prestatori/operatori dei beni necessari all'espletamento dei servizi rispettando le seguenti condizioni:

- a. Trasparenza
- b. Equità

Il Gestore Aeroportuale inoltre provvederà a:

- c. mettere a disposizione i locali e le aree interne ed esterne destinate ai servizi, nei limiti delle disponibilità, della ragionevolezza e delle richieste degli altri Handler/Autoproduttori e dei vettori utenti in autoproduzione;
- d. eseguire, su richiesta e con oneri a carico del sub-concessionario, i lavori di ordinaria manutenzione dei locali e degli impianti;
- e. eseguire, con oneri a proprio carico, salvo l'uso non conforme e/o negligente, tutti gli interventi di manutenzione straordinaria, compresa la manutenzione preventiva e la riparazione dei guasti, dei beni immobili e mobili nonché degli impianti aeroportuali d'uso comune e d'uso esclusivo;
- f. effettuare il coordinamento operativo delle attività di competenza dei vari operatori e degli utenti in autoproduzione, comunicando con la massima tempestività tutte le informazioni ricevute ritenute necessarie per l'ottimizzazione, l'espletamento dei servizi e la loro programmazione.

La programmazione delle risorse assegnabili con modalità fissa, ovvero assegnate in via esclusiva ad un operatore sulla base dei termini contrattuali in essere, può avvenire stagionalmente, in concomitanza con il cambio degli orari stagionali IATA, o secondo una durata definitiva in funzione del contratto in essere.

La consegna dell'impianto, area e attrezzatura dovrà essere formalizzata tramite apposito verbale di consegna. L'operatore si impegna a fare uso delle suddette risorse con la massima diligenza e a restituirli in buono stato. Il Gestore Aeroportuale si riserva il diritto di addebitare all'operatore gli

 Orio al Serio <i>international airport</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 29

eventuali danni derivanti da cattivo uso o cattiva manutenzione. Della riconsegna verrà redatto apposito verbale.

1.16 Obblighi degli Operatori aeroportuali

Ogni soggetto che svolge un'attività in ambito aeroportuale dovrà impegnarsi ad assicurare l'esercizio della stessa in conformità alle norme e disposizioni, comunitarie e nazionali, ivi comprese quelle igienico-sanitarie, antincendio, antinquinamento, in materia di sicurezza e regolarità dei mezzi, di prevenzione infortuni e assicurazioni sociali obbligatorie, nonché, ad osservare le disposizioni emanate dalla Direzione Aeroportuale.

Ogni soggetto che svolga attività in ambito aeroportuale dovrà, altresì, impegnarsi al rispetto dei requisiti operativi minimi di scalo di cui al successivo punto 1.19.

In particolare, ciascun operatore è tenuto al rispetto del presente Regolamento e di quanto previsto negli atti contrattuali sottoscritti con il Gestore Aeroportuale, sia per le attività svolte direttamente sia per le attività svolte avvalendosi di eventuali terzi nei confronti dei quali è obbligato a fornire adeguata informazione circa i contenuti del Regolamento stesso.

Ciascun operatore è obbligato a rispettare e far rispettare da coloro che lavorano per suo conto, tutti i divieti e gli obblighi di comportamento vigenti in aeroporto, contenuti nel presente Regolamento.

Ciascun Operatore è obbligato a fornire al Gestore Aeroportuale tutte le informazioni richieste nel presente Regolamento.

Ciascun Operatore è obbligato a prendere conoscenza del Regolamento prima di iniziare la propria attività sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

Tutti i soggetti che operano nell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio sono obbligati a formare i rispettivi dipendenti sul contenuto del Regolamento, sulla esigenza del rispetto delle regole in esso stabilite e sulle conseguenze della loro inosservanza.

Fermo restando quanto previsto sopra, il personale di ogni operatore dovrà altresì:

- evitare di generare FOD, nonché di abbandonare rifiuti e/o materiali di qualsiasi genere nelle aree che utilizza e nell'ambito del sedime aeroportuale; in presenza di FOD, ciascun operatore è tenuto a raccoglierlo e depositarlo negli appositi contenitori;
- segnalare immediatamente al Capo Scalo di Servizio qualsiasi versamento di liquidi presso le aree operative di uso comune (piazzole di sosta aeromobili, piazzali, viabilità, ecc.) per consentirne la rimozione con idonee attrezzature;
- segnalare immediatamente agli organi competenti qualsiasi situazione di pericolo imminente per le persone e le cose, informando subito il Capo Scalo di Servizio;
- evitare la circolazione di mezzi a motore termico in aree operative chiuse, con particolare riguardo a quelle di riconsegna e prelievo bagagli, allo scopo di evitare l'accumulo di gas di scarico tossici per gli addetti in servizio;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 30

- e. evitare di ingombrare le uscite di emergenza e le aree antistanti gli impianti finalizzati a fronteggiare le emergenze (ad esempio: manichette antincendio, estintori, pulsanti di emergenza) e gli accessi degli impianti (ad esempio: le cabine elettriche), in quanto potrebbero costituire un ostacolo in caso di emergenza;
- f. collaborare con propri uomini e mezzi ai piani di emergenza aeroportuale, in ottemperanza a quanto previsto dalle normative interne vigenti;
- g. usare le porte allarmate solo nei casi previsti dalle procedure di emergenza ed evacuazione, ad eccezione dei gate di imbarco/sbarco. Eventuali anomalie dovranno essere immediatamente comunicate alla sala operativa della Polizia di Stato (tel. 035 4203511, oppure n. interno 431); ove strettamente necessario, essenzialmente per ragioni di sicurezza, l'apertura di una porta allarmata dovrà essere preventivamente richiesta alla predetta sala della Polizia di Stato;
- h. fare indossare un abbigliamento che, in modo chiaro e omogeneo, consenta di individuare immediatamente la Società di appartenenza e far tenere, ben esposto, il tesserino identificativo che abilita all'accesso secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti; gli indumenti dovranno essere puliti ed in ordine, al fine di non arrecare scadimento al decoro e all'immagine dello scalo;
- i. relazionarsi con il passeggero con competenza e professionalità, evitando in ogni modo allo stesso disagi di qualsiasi tipo.

I soggetti privati che operano in aeroporto hanno la piena responsabilità delle proprie azioni e delle conseguenze connesse. Essi dovranno garantire l'esercizio delle attività nel rispetto delle leggi e del Regolamento, a prescindere dalle azioni di coordinamento e controllo esercitate dal Gestore aeroportuale.

I soggetti privati dovranno segnalare al Gestore Aeroportuale ogni avvenimento/situazione che possa avere impatto sull'operatività o comportare una riduzione del livello di servizio; la comunicazione dovrà essere effettuata per iscritto e, per quanto possibile, in anticipo rispetto al problema che potrebbe causare un disservizio.

Ciascun Handler/Autoproduttore dovrà assicurare tutti i servizi di competenza con regolarità e continuità, anche per i voli non schedulati e/o di emergenza in tutte le condizioni operative e meteorologiche su tutta l'area aeroportuale e per tutto l'orario di apertura dello scalo prevista da AIP/Notam ad un livello di qualità adeguato ed in linea con lo standard esercitato sull'aeroporto.

Dovrà in particolare:

- a. assicurare i servizi di assistenza a terra entro gli orari di servizio del proprio schedulato;
- b. comunicare al Gestore le modalità per la reperibilità del personale e dei mezzi necessari per l'assistenza agli aeromobili, al di fuori del normale orario giornaliero di attività;

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 31

Il Prestatore / Autoproduttore, per poter svolgere i servizi di assistenza a terra, deve essere munito di tutte le licenze d'idoneità, coperture assicurative ed autorizzazioni previste dalle leggi e dai regolamenti vigenti.

L'operatore è consapevole del fatto che i servizi erogati, comportano il rispetto ed il puntuale adempimento di tutti gli obblighi previsti dalle normative stesse, compresi quelli relativi all'informazione e comunicazione all'utenza.

Ciascun prestatore/autoproduttore/vettore operatore dovrà assicurare un livello di servizio adeguato, in linea con gli standard di qualità previsti nella Carta dei Servizi del Gestore Aeroportuale, assicurando 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 dello scalo.

Ciascun operatore, per consentire un efficace coordinamento dell'attività da parte del Gestore Aeroportuale e delle Autorità Aeroportuali deve prevedere una Direzione Operativa presente per tutta la durata dell'orario di attività e nominare addetti responsabili reperibili nei casi di emergenza anche al di fuori dell'orario di attività delle operazioni.

Per poter operare sull'aeroporto, il richiedente dovrà essere in possesso di tesserini di ingresso per il personale e lasciapassare per i mezzi.

La richiesta dovrà essere inoltrata a SACBO-Ufficio Permessi, utilizzando i moduli disponibili presso il predetto ufficio oppure reperibili sul sito web della SACBO: www.orioaeroporto.it.

I tesserini di ingresso per il personale, emessi previo accertamento dei requisiti e verifica di assenza di impedimenti in capo al soggetto destinato a svolgere la sua attività in aree particolarmente vigilate ai fini della sicurezza aeroportuale, ed i lasciapassare sono rilasciati nel rispetto delle Ordinanze aeroportuali e della seguente Procedura Operativa.

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0/Sez. III PO/24	Modalità di accesso all'aeroporto e alle sue aree operative incluso l'accesso dei veicoli

Ciascun Vettore deve 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; la predetta comunicazione deve essere fornita almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'operatività su Bergamo del vettore stesso; analoga informativa deve essere fornita in tutti i casi di variazione, totale o parziale, dei prestatori di cui sopra, almeno 15 giorni prima che la variazione avvenga.

Nelle more, in caso di necessità, (mancata comunicazione) interviene il gestore aeroportuale per garantire ai passeggeri l'assistenza prevista ai sensi del regolamento EU 261/2004.

SACBO, in qualità di Gestore Aeroportuale, effettuerà controlli sul rispetto del presente Regolamento e segnalerà eventuali inadempienze ad ENAC.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 32

L'elenco delle risorse, le modalità di assegnazione e i livelli di servizio saranno oggetto di periodica revisione, in funzione dell'evolvere delle caratteristiche generali di scalo.

Al termine dell'attività è fatto obbligo all'handler/autoproduttore/vettore di riconsegnare al Gestore Aeroportuale il bene nel medesimo stato in cui gli è stato consegnato, segnalando altresì eventuali anomalie che sopraggiungano durante il periodo di utilizzo.

Il Gestore Aeroportuale effettuerà controlli sul corretto utilizzo degli impianti/apparecchiature da parte degli operatori terzi; utilizzi non corretti che abbiano prodotto anomalie al funzionamento e/o richiesto interventi da parte del Gestore Aeroportuale potranno generare addebiti nei confronti dell'Operatore interessato.

L'utilizzatore deve attenersi alle disposizioni vigenti previste dal Gestore Aeroportuale e/o da ENAC DA in materia di corretto utilizzo delle risorse in termini di modalità operative, al fine di evitare l'insorgere di disservizi originati dalla risorsa stessa e/o da altre ad essa collegate. Non può mutare la destinazione e la configurazione dei locali e/o aree assegnati e non può eseguire opere e lavori (di qualsiasi natura o genere) tale da modificare la destinazione e la configurazione dei suddetti spazi, salvo il preventivo assenso del Gestore Aeroportuale.

Ciascun operatore assume la responsabilità per danni a persone e/o a cose connessi direttamente o indirettamente all'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, manlevando il Gestore Aeroportuale da ogni responsabilità o pretesa relativa al predetto utilizzo.

Nel caso venga accertato dal Gestore Aeroportuale un uso delle infrastrutture aeroportuali non conforme alle prescrizioni contenute nei regolamenti e procedure, l'operatore potrà incorrere nelle applicazioni di addebiti e/o sanzioni.

L'operatore è tenuto a rendere conoscenza ed attenersi ad istruzioni o regole specifiche, anche temporanee, relative alla circolazione degli automezzi e all'utilizzo di particolari infrastrutture, attrezzature, impianti, anche non contenute nel presente Regolamento.

Dette istruzioni potranno essere emanate senza un preventivo avviso agli Operatori interessati.

Riduzioni e ristrutturazioni di impianti /infrastrutture aeroportuali, e l'esecuzione di lavori che possano ridurre l'operatività degli Operatori, non costituiscono titolo per avanzare pretese d'indennizzo.

 Orio al Serio <i>international airport</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 33

1.17 Requisiti operativi minimi di scalo per i servizi essenziali

Il Prestatore/Autoproduttore si impegna al rispetto dei “requisiti minimi operativi” ed all’attuazione di quanto contenuto nella Carta dei Servizi del Gestore aeroportuale.

Sullo scalo di Bergamo/Orio al Serio sono stati definiti i seguenti requisiti operativi minimi di scalo.

N.	Indicatori	Modalità di rilevazione	Responsabilità	Tempi massimi
1	Tempo di riconsegna primo e ultimo bagaglio	Tempo che intercorre dal momento del block-on dell’aeromobile al momento dell’arrivo sul nastro in sala arrivi del primo e dell’ultimo bagaglio	Prestatore	1° bag 20’ ultimo bag. 27’
2	Tempo attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo che intercorre dal momento del block-on dell’aeromobile al momento in cui iniziano le operazioni per lo sbarco del primo passeggero	Prestatore	3’
3	Tempo attesa in coda al check-in	Tempo in minuti che intercorre dal posizionamento in coda di un passeggero al suo arrivo davanti al banco check-in	Prestatore	12”
4				
5	Tempo attesa al controllo di sicurezza per bagaglio a mano	Tempo in minuti che intercorre dal posizionamento in coda di un passeggero al suo arrivo davanti ai controlli di sicurezza.	Prestatore	13’
6	Tempo attesa accettazione merce sicura in partenza	Tempo che intercorre tra l’arrivo della merce e l’orario schedato del volo in partenza	Prestatore	2h
7	Tempo attesa accettazione merce non sicura in partenza	Tempo che intercorre tra l’arrivo della merce non sicura e l’orario schedato del volo in partenza	Prestatore	5h
8	Tempo attesa riconsegna merce in arrivo	Tempo che intercorre dal momento in cui la merce viene sbarcata al momento in cui viene riconsegnata al cliente	Prestatore	1h

1.18 Mezzi e attrezzature

Tutti gli automezzi/attrezzature semoventi dovranno recare il logo numero e la scritta identificativa della società di appartenenza. I mezzi non targati e pertanto non soggetti a periodiche revisioni della motorizzazione civile devono essere correttamente e costantemente mantenuti in efficienza secondo

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 34

la normativa vigente e standard di riferimento internazionale, quale condizione necessaria per la sicurezza delle operazioni, del personale e della efficienza delle attività aeroportuali. Tutti i mezzi ammessi a circolare nel sedime aeroportuale, con particolare riferimento alla zona air-side devono, unitamente alle coperture assicurative previste dalla legge e alle dotazioni previste dall'Ordinanza vigente in materia, avere una copertura assicurativa integrativa rapportata al danno provocabile.

Gli automezzi e le attrezzature degli operatori devono essere tenuti in buone condizioni di efficienza, di ordine, decoro e pulizia (evitando ad esempio vetri particolarmente sporchi, teli non adeguatamente fissati, ecc).

E' fatto divieto agli operatori installare e utilizzare apparecchiature operanti su qualsiasi radio frequenza senza l'autorizzazione del Gestore Aeroportuale; qualora l'operatore venga autorizzato, gli oneri per la licenza e la verifica della compatibilità restano a carico dell'operatore stesso. E' fatto divieto a ciascun operatore lasciare in sosta mezzi e attrezzature al di fuori degli spazi previsti; mezzi e attrezzature non utilizzati non dovranno essere depositati nelle piazzole sosta aeromobili, negli spazi operativi adibiti alla sosta dei mezzi, lungo la viabilità o in zona dove la sosta non è consentita.

1.19 Rilascio dei permessi per l'accesso dei vari soggetti aeroportuali alle aree sterili

Il rilascio dei permessi è disciplinato dalle seguenti Ordinanza e Procedura Operativa.

Rif. Documento/procedura	Attività
Ordinanza ENAC vigente in materia	<i>Circolazione persone e mezzi nell'area airside</i>
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/24	Modalità di accesso all'aeroporto e alle sue aree operative incluso l'accesso dei veicoli

1.20 Rilascio Patenti di Guida Aeroportuali (ADC)

Il traffico veicolare nell'area di movimento deve svolgersi in accordo a quanto previsto nel punto 2 del capitolo 10 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, nell'Ordinanza vigente in materia e nella procedura

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/24	Modalità di accesso all'aeroporto e alle sue aree operative incluso l'accesso dei veicoli

 Orio al Serio <i>international airport</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 35

I conducenti dei veicoli di servizio dovranno essere muniti, oltre che di patente di guida valida per la categoria alla quale il veicolo appartiene, anche di patente di scalo ADC (Airside Driving Certificate) rilasciata dal Gestore Aeroportuale, a seguito di frequenza e superamento di apposito corso, tenuto da personale qualificato del Gestore.

Il programma dei corsi, le modalità di svolgimento e la verifica finale sono stati approvati da ENAC. Sono previsti i seguenti tipi di patente aeroportuale:

a. Patente aeroportuale tipo A (ADC-A)

Abilita alla guida degli automezzi solo sui piazzali di sosta aeromobili ad esclusione dell'area di manovra.

Ai titolari della suddetta abilitazione è tassativamente vietato interessare le aree di manovra e le relative strisce di sicurezza.

b. Patente aeroportuale tipo R (ADC-R)

Abilita alla guida degli automezzi all'interno dei piazzali di sosta degli aeromobili, delle aree di manovra e relative strisce di sicurezza.

Considerata l'esposizione al rischio in termini di safety aeroportuale, questo tipo di abilitazione può essere rilasciata solo al personale

- del Gestore Aeroportuale;
- delle aziende che operino sotto la sua supervisione;
- delle aziende operanti nel campo dell'assistenza agli apparati di ausilio alla navigazione aerea;
- degli Enti di Stato.

La validità della patente aeroportuale è direttamente collegata alla validità della tessera aeroportuale ed in ogni caso non può superare i 5 anni. Il rinnovo è subordinato alla frequenza e al superamento di un corso di refreshment.

Per i corsi di Abilitazione è previsto un sopralluogo nell'area airside dell'aeroporto.

c. Corso di FAMILIARIZZAZIONE

Il conducente già in possesso di patente aeroportuale ADCA/ADCR, acquisita presso altri scali, avendo già appreso le informazioni normative, necessita della illustrazione del layout dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio e delle regole vigenti presso lo scalo.

La formazione prevede la partecipazione ad una lezione teorica e, a completamento del corso, un sopralluogo nelle aree di movimento.

Al termine del corso, non è previsto test finale.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 36

Il Gestore Aeroportuale rilascerà una dichiarazione riportante l'attestazione della partecipazione al corso. Tale dichiarazione avrà la stessa scadenza della patente di scalo già in possesso del titolare.

A seguito dell'atto di intesa tra ENAC e Ministero dell'Interno dipartimento dei Vigili del Fuoco (Nota prot. 72/3405/B del 19.01.2009) e delle linee guida emanate da ENAC (Nota 38885/AOC/DIRGEN del 14.08.2006) i Vigili del Fuoco sono stati autorizzati ad addestrare il proprio personale per il conseguimento della patente aeroportuale ADC tipo R.

Il corso base di addestramento dovrà essere analogo al corso tenuto dal Gestore aeroportuale. La familiarizzazione sullo specifico aeroporto dovrà avvenire a cura del responsabile del distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco, sulla base del layout dell'aeroporto fornito dal Gestore.

1.20.1 Modalità di richiesta per l'accesso ai corsi ADC tipo A e R

Il conseguimento della patente aeroportuale, ADC tipo A e R, si ottiene a seguito della frequenza e superamento di apposito corso.

Per l'accesso ai corsi, il Gestore Aeroportuale trasmette, entro la fine del mese di Dicembre, il calendario dei corsi previsti per l'anno successivo; il suddetto calendario è reperibile anche sul sito web: www.orioaeroporto.it Il personale che deve conseguire la patente potrà iscriversi al corso scegliendo la data più idonea alle proprie esigenze. L'iscrizione potrà avvenire mediante l'invio del modulo allegato al presente Regolamento (**ALL.TO 1**), o tramite email indirizzando la richiesta a: protocollo@sacbo.it.

Per comprovate esigenze potranno essere previsti ulteriori corsi al di fuori delle date programmate, anche in lingua inglese.

TABELLA RIASSUNTIVA CORSI ADC

TIPO DI CORSO	DURATA (ore)		TEST FINALE (*)	SOPRALLUOGO
	ADC A	ADC R		
ABILITAZIONE	4	6	SI	SI
AGGIORNAMENTO	3	4	SI	NO
FAMILIARIZZAZIONE	3	4	NO	SI

(*)La prova si intenderà superata se l'interessato conseguirà un punteggio non inferiore a 80/100. E' necessario superare una prova di radiotelefonica solo per l'abilitazione di tipo R.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 37

In caso di esito negativo, l'esame potrà essere ripetuto per altre due volte.

1.20.2 Dotazione veicoli per operare/transitare in area di manovra e piazzali di sosta aeromobili (Apron)

Le dotazioni dei veicoli ammessi ad operare nelle predette aree sono contenuti nell'ordinanza vigente in materia.

Tutti i veicoli che devono essere impiegati in area di manovra devono essere iscritti in un registro tenuto dal Gestore Aeroportuale, nel quale è associata a ciascun veicolo una sigla alfanumerica (Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti Cap.10, Par 2.8).

Inoltre, per poter assicurare la continuità delle comunicazioni con la TWR, tutti i veicoli utilizzati per accesso in area di manovra, dovranno essere dotati di mezzi di comunicazioni, come di seguito precisato:

- Apparato radio ricetrasmittente funzionante e sintonizzato sulla frequenza 445.775 MHZ;
- Apparato radio portatile di riserva funzionante.

1.20.3 Assicurazioni

Con esclusione degli automezzi di servizio dell'ENAC e degli Enti di Stato, ciascun veicolo autorizzato a circolare sulle aree di movimento dovrà essere assicurato per la responsabilità civile conformemente a quanto disposto dalla Legge 24.12.99 n.990 e successive modifiche.

Il Gestore, gli Handlers, i Fornitori Regolamentati di Forniture di Bordo, i Fornitori Conosciuti di Forniture per l'aeroporto, le imprese di sicurezza e le compagnie di navigazione aerea potranno 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 suddetti veicoli, sia durante l'effettuazione del servizio cui gli stessi sono destinati, che in tutti gli altri casi.

I mezzi diversi da quelli indicati nel comma precedente, per avere l'autorizzazione ad accedere alle zone interne, dovranno esser assicurati con i seguenti massimali:

- Autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, che intendono operare sull'area di movimento: **10 milioni di euro**;
- Autovetture che operano in area di movimento: **5 milioni di euro**;
- In ogni altra zona sarà valida la normale assicurazione per responsabilità civile.

Gli handlers sono tenuti a stipulare una polizza assicurativa che rispetti i massimali specificamente indicati dall'ENAC.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 38

1.21 Addestramento

Il Gestore Aeroportuale assicura le attività di addestramento, formazione e aggiornamento del proprio personale dipendente e, su richiesta, di quello delle ditte esterne.

E' fatto obbligo a tutti i soggetti che operano sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio di formare i rispettivi dipendenti o preposti sul contenuto del Regolamento, sull'esigenza del rispetto delle regole dallo stesso stabilite e sulle conseguenze della loro inosservanza.

L'handler/autoproduttore/vettore dovrà prevedere apposite procedure con le quali venga esplicitato l'obbligo di tenere costantemente addestrato ed aggiornato il personale dipendente e quello delle ditte esterne che eventualmente operano per loro conto in merito agli obblighi derivanti dal Regolamento, dal Manuale di aeroporto, dal SMS, dall'AMS, dalle procedure standard di assistenza a terra degli aeromobili e dalle norme sulla sicurezza e protezione ambientale, nonché dal complesso di tutte le procedure vigenti che definiscono l'ordinato movimento degli aeromobili, dei veicoli e delle persone sull'area di movimento.

Il Gestore Aeroportuale fornirà i manuali di utilizzo degli impianti e delle attrezzature assegnate all'Handler/Autoproduttore.

ENAC e il Gestore Aeroportuale, 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.

1.22 Aviazione Generale

Gli aeromobili dell'Aviazione Generale presso l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio vengono parcheggiati nel segmento di piazzale ad essa dedicata.

Nell'eventualità di dirottamenti sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, i voli dell'Aviazione Generale saranno accettati secondo la disponibilità dell'area designata.

In casi particolari, ad esempio: dimensioni aeromobile non compatibili con la capacità dell'area dedicata sopraccitata, è possibile, previo coordinamento con il COS e compatibilmente con la disponibilità di piazzole, parcheggiare aeromobili dell'aviazione generale negli stand del Piazzale Nord o del Piazzale Principale/Sud.

1.23 Servizi di assistenza aeroportuale obbligatori (Voli di Stato, Voli Umanitari, Voli Militari, ecc.)

Secondo l'art. 744 e seguenti del Codice della Navigazione, agli aeromobili di stato ed equiparati l'assistenza comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 39

1.24 Tutela Ambientale

SACBO ha conseguito, nel mese di Marzo 2008, la certificazione del proprio sistema di Gestione Ambientale (SGA) secondo la norma UNI EN ISO 14001:2004.

Ciascun Operatore è tenuto a collaborare con SACBO per attuare soluzioni finalizzate alla conservazione e al continuo miglioramento dello stato dell'Ambiente interno e limitrofo allo scalo aeroportuale, in particolare per quanto attiene qualità dell'aria, acqua, suolo e rumore.

Sul sito internet SACBO: www.orioaeroporto.it è presente la Politica Ambientale, affinché sia diffusa e conosciuta da tutti coloro che operano in ambito aeroportuale.

Ogni soggetto aeroportuale dovrà assicurare l'osservanza delle disposizioni legislative vigenti in materia ambientale, con particolare riferimento agli adempimenti previsti per i seguenti aspetti:

- contenimento inquinamento acustico;
- contenimento dell'inquinamento atmosferico generato da sorgenti fisse (es. impianti, depositi, ecc.);
- prevenzione e controllo da rischio ambientale dovuto ad incidente rilevante;
- tutela dei corpi idrici ricettori;
- gestione rifiuti.

1.24.1 Inquinamento acustico

Essendo l'elemento predominante di inquinamento acustico quello generato dall'esercizio degli aeromobili, il Gestore ha realizzato un apposito sistema di monitoraggio collegato ai tracciati radar.

È compito e responsabilità del Gestore nella figura dell'Unità Ambiente e Territorio (ATE):

- eseguire una post-elaborazione dei dati del sistema per verificarne l'esattezza e redigere appositi report mensili,
- mantenere in efficienza il sistema di monitoraggio.

È compito e responsabilità di ENAV fornire al Gestore (ATE) il file giornaliero di traccia radar con un ritardo massimo di 24 h e di gestire il traffico aereo in decollo e in atterraggio, per quanto possibile in considerazione degli aspetti di sicurezza e meteorologici, al fine di contenere il più possibile l'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale.

Il Gestore Aeroportuale informerà ENAC nel caso in cui i livelli di inquinamento acustico, all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale, superino quelli previsti dalle normative vigenti e/o rilevati in occasione del monitoraggio per la redazione delle mappe acustiche.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 40

ENAC, a seguito dell'accertamento della violazione delle procedure antirumore vigenti sullo scalo di Orio al Serio, laddove ne ricorrano i presupposti, adotterà i provvedimenti sanzionatori previsti nei confronti dei vettori.

1.24.2 Revoca /decadenza della sub-concessione per violazione alla tutela ambientale

Il Gestore Aeroportuale potrà procedere alla revoca o dichiarare la decadenza della sub-concessione per gravi violazioni alle norme di sicurezza e tutela ambientale.

1.25 Locali ed aree per attività commerciali

Le infrastrutture aeroportuali vengono amministrate, gestite ed assegnate secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, inclusi gli aspetti relativi alle sub-concessioni di spazi commerciali, coordinando e controllando le attività dei diversi operatori privati presenti in aeroporto.

1.26 Trattamento e protezione dei dati personali

Ai sensi del D.Lgs 196/03, Sacbo SpA, in qualità di Titolare del trattamento dei dati personali, ha come obiettivo la tutela della privacy dei propri utenti e si adopera per garantire che il trattamento dei dati personali si svolga nel rispetto dei diritti della riservatezza e dell'identità personale.

Il Titolare si avvale di Responsabili nominati per ciascuna funzione aziendale, i quali, a loro volta, hanno provveduto ad individuare appositi incaricati al trattamento dei dati personali.

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 196 del 30.06.2003 (Codice in materia di dati personali), i dati volontariamente forniti o altrimenti acquisiti nell'ambito dei servizi prestati, sono oggetto di trattamento nel rispetto degli adempimenti previsti dal Codice stesso.

 Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>		Edizione 3.0	RS/BGY
			Data di validità 01.08.2016	pag. 41

2 SERVIZI AIRSIDE

2.1 Operazioni di volo

Le operazioni di decollo, di atterraggio e di rullaggio sono pubblicate nelle pertinenti sezioni dell'AIP.

2.2 Accesso e circolazione in area di movimento

I mezzi autorizzati a circolare nell'area di movimento devono essere dotati dei dispositivi di cui all'Ordinanza vigente in materia.

I conducenti che hanno la necessità di circolare/operare nell'area di movimento devono essere in possesso della patente di guida aeroportuale, come da precedente punto 1.20 del presente Regolamento e nel rispetto di:

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III - PO/22	Modalità di accesso in area di manovra
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III - PO/24	Modalità di accesso all'aeroporto e alle sue aree operative incluso l'accesso dei veicoli

2.3 Agibilità area di movimento

L'agibilità delle aree di movimento, delle relative strisce di sicurezza e degli aiuti visivi (AVL-Marking-Sign) viene assicurata dal Gestore Aeroportuale ottemperando alle Procedure Operative di seguito riportate.

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/02	Ispezioni di routine

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/03	Ispezioni straordinarie

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 42

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/04	Ispezioni settimanali area movimento

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/06	Pulizia pista di volo, vie di rullaggio e piazzali di sosta degli aeromobili

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/09	Controllo dei lavori, inclusi gli scavi e le attività agricole che possano avere impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/10	Misurazione e diffusione delle informazioni relative all'azione frenante di pista

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/11	Gestione del fluido de-icing per gli aeromobili

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/12	Misurazione e diffusione delle informazioni relative all'altezza dell'acqua, della neve e della neve mista ad acqua (slush) sulla pista di volo

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 43

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/13	Piano rimozione neve

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/14	Piano per la riduzione rischio da impatto con uccelli e animali selvatici

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/20	Segnalazione degli incidenti e inconvenienti in ottemperanza alla regolamentazione relativa al sistema di segnalazione obbligatoria

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/21	Rimozione degli aeromobili incidentati

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/26	Monitoraggio ostacoli

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 44

2.4 Controllo recinzione aeroportuale

Il controllo della recinzione aeroportuale viene effettuato da SACBO nel rispetto della seguente procedura:

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/05	Controllo giornaliero della recinzione aeroportuale

2.5 LVP Low Visibility Procedure – Procedure per Bassa Visibilità

Le operazioni di avvicinamento e di atterraggio e i decolli in bassa visibilità (questi ultimi con RVR inferiore a 400m) vengono rese sicure mediante l'applicazione delle procedure con bassi valori di visibilità – LVP (Low Visibility Procedures).

Le LVP vengono gestite dalla Torre di Controllo, con l'ausilio del sistema TAMTAM e si articolano su 4 fasi.

I dispositivi TAMTAM sono posizionati presso:

- sala operativa TWR – postazione MASTER;
- VVF – postazione SLAVE;
- SACBO (COS e centrale elettrica) – postazioni SLAVE;
- Polizia di Stato (che informa la GdF) – postazione SLAVE.

Tramite il sistema TAMTAM vengono assicurate le seguenti funzioni/informazioni:

- PREDISPOSIZIONE LVP TRAMITE ACQUISIZIONE
- ATTIVAZIONE LVP SENZA ACQUISIZIONE
 - CAT II E III SENZA ACQUISIZIONE
 - CAPACITÀ: 12, 8 MOVIMENTI IN ARRIVO/ORA SENZA ACQUISIZIONE
- DISATTIVAZIONE LVP SENZA ACQUISIZIONE
- CANCELLAZIONE LVP TRAMITE ACQUISIZIONE

Le informazioni sopradescritte saranno associate ognuna ad un preciso allarme acustico e visivo.

L'Handler/Autoproduttore viene informato dal COORDINAMENTO OPERATIVO DI SCALO(COS) SACBO circa le fasi di PREDISPOSIZIONE e di CANCELLAZIONE delle procedure LVP.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 45

2.5.1. Applicazione delle procedure in Bassa Visibilità

LVP			
FASE DI PREDISPOSIZIONE	FASE DI ATTIVAZIONE	FASE DI DISATTIVAZIONE	FASE DI CANCELLAZIONE
RVR = 800m sulla più bassa lettura tra i 3 trasmissometri RVR e/o Base delle nubi misurata nel settore APP =200ft	RVR $\leq 550m$ al TDZ e/o Base delle nubi misurata nel settore APP <200ft	RVR $\geq 600m$ al TDZ e/o Base delle nubi misurata nel settore APP $\geq 200ft$	Tutti i punti RVR >800m presso tutti i trasmissometri e/o Base delle nubi misurata nel settore APP >200ft
CON ACQUISIZIONE	SENZA ACQUISIZIONE	SENZA ACQUISIZIONE	CON ACQUISIZIONE
<u>Le procedure LVP saranno altresì applicate quando il rapido deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione o in caso di procedure di addestramento che ne richiedano l'attivazione.</u> <u>Ogni singola fase delle LVP dovrà iniziare in funzione del valore assunto dalle variabili sotto riportate nel rispetto del seguente ordine di priorità:</u> <u>1. RVR</u> <u>2. Base delle nubi nel settore APP</u>			

L'acquisizione del segnale di predisposizione dovrà essere segnalato alla TWR solo dopo che i predetti Enti/uffici si saranno accertati che i propri uomini e mezzi e/o ditte che operano per loro conto abbiano liberato le aree critiche e sensibili dell'ILS.

E' fatto obbligo a tutti gli operatori aeroportuali airside di non interessare le aree critiche e sensibili dell'ILS dalla fase di predisposizione (compresa) alla fase di cancellazione delle LVP senza una preventiva autorizzazione della Torre di Controllo, inclusa la strada perimetrale lato est compresa tra i due impianti semaforici.

La circolazione dei veicoli nelle aree di movimento dovrà essere limitata al minimo indispensabile e consentita ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la regolarità delle operazioni aeroportuali, dalla fase di Predisposizione alla fase di Cancellazione.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 46

I veicoli ed i mezzi di servizio dovranno attivare i dispositivi di segnalazione luminosa.

2.5.2 Riduzione della capacità aeroportuale

In vigore di LVP la capacità aeroportuale sarà ridotta, in funzione dei valori di RVR e nel rispetto di quanto segue.

a) con SMR funzionante:

RVR minore di 1000 metri e fino 600 metri :la capacità per il traffico in arrivo sarà di **12** arrivi/ora;

RVR minore di 600 metri o Condizioni di visibilità 2:la capacità per il traffico in arrivo sarà di **8** arrivi/ora (con traffico misto, separazione in arrivo di 18NM e, in assenza di partenze, di 12 NM);

b) con SMR non funzionante:

(si effettua 1 solo movimento alla volta sull'intera area di manovra)

RVR minore di 1000 metri e fino 600 metri : **10** arrivi/ ora;

RVR minore di 600 metri fino a 400 metri: **7** arrivi/ora (con traffico misto separazione in arrivo di 20NM)

RVR minore di 400 metri: **5** arrivi/ora (Landing rate di 12 minuti).
Partenze libere e, in caso di traffico misto mai più di **5/ora**.

In tutti i casi, le partenze non sono soggette a restrizioni; se necessarie saranno valutate e stabilite dalla TWR in stretto coordinamento con Milano ACC. Eventuali altre restrizioni, su richiesta del Gestore Aeroportuale, saranno comunicate dal CSS alla TWR.

Nota 1 Per la riduzione della capacità sopra elencata si dovrà prendere a riferimento il valore di RVR più basso rilevato su uno dei tre punti di rilevamento (TDZ, MID POINT o STOP END).
Eventuali differenti capacità orarie sono demandate alla valutazione del controllore della TWR.

Nota 2In caso di attivazione delle LVP solo in funzione della base delle nubi la capacità aeroportuale sarà valutata dalla TWR ed eventualmente ridotta in stretto coordinamento tra Orio TWR e Milano ACC.

Nota 3 Per tutti i casi di riduzione della capacità aeroportuale, si dovrà avvisare sempre il CSS SACBO.

 Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>		Edizione 3.0	RS/BGY
			Data di validità 01.08.2016	pag. 47

2.5.3. Percorso degli aeromobili nell'area di manovra in LVP

Con LVP attivate la pista di volo 10/28 risulta essere protetta dalle STOP BAR ubicate c/o le posizioni attese EA2, EB2, G e T1 e dalle barre NO ENTRY bidirezionali asservite ai raccordi B,C, D e F. Sono inoltre presenti ulteriori STOP BAR a supporto della movimentazione a blocchi c/o i punti attese T2 e T4 (quest'ultima STOP BAR è bidirezionale ed è utilizzabile in entrambi i versi di percorrenza).

a. Decolli

Sono consentiti per pista 10 e 28 (verso di percorrenza prioritario) con ingresso dai raccordi A, EB e G.

b. Atterraggi

Consentiti solo per pista 28 con uscita dalla pista attraverso il raccordo EA, se in direzione del piazzale principale/sud (Main/South Apron), o attraverso il raccordo G, se in direzione del piazzale nord (North Apron).

Gli aa/mm in uscita dalla pista devono comunicare alla TWR di aver liberato l'area sensibile dell'ILS evidenziata dal codice colore ICAO (giallo/verde alternato) dell'asse taxiway e dai segnali verticali di "Runway Vacated".

c. Attraversamenti della pista 10/28

Consentiti attraverso il percorso di collegamento tra i raccordi EA e G (e viceversa) previa autorizzazione da parte della TWR. Come per gli arrivi, gli aa/mm in uscita dalla pista devono comunicare alla TWR di aver liberato l'area sensibile dell'ILS evidenziata dal codice colore ICAO (giallo/verde alternato) dell'asse taxi way e dai segnali verticali di "Runway vacated".

d. Avvicinamenti ed atterraggi "addestrativi di CAT II o III degli aeromobili civili con visibilità superiore alle minime di categoria."

Gli avvicinamenti e gli atterraggi "addestrativi" di CAT II/III degli aeromobili civili, comportano:

- il mantenimento delle aree sensibili libere;
- il funzionamento dell'ILS in CAT II/III.

Dovranno, pertanto, essere richiesti alla TWR, a cura del personale navigante, con almeno 30 minuti di anticipo.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 48

2.5.4. Uso del follow me in vigenza di bassa visibilità

In vigenza delle LVP, l'assistenza follow-me dovrà essere fornita come segue:

SERVIZIO FOLLOW ME	PIAZZALE PRINCIPALE/SUD	PIAZZALE NORD
<i>RVR > 400 m su tutti i punti RVR</i>	<i>FOLLOW ME SU RICHIESTA</i>	<i>FOLLOW ME SU RICHIESTA</i>
<i>RVR ≤ 400 m su uno dei tre punti RVR</i>	<i>FOLLOW ME OBBLIGATORIO</i>	<i>FOLLOW ME OBBLIGATORIO</i>

Per maggiori dettagli si rimanda alla "Lettera di Operazioni (Operations Letter) per la gestione delle operazioni in condizione di visibilità ridotta (**ALL.TO 2**) e alla seguente procedura

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/07	Protezione della pista durante le procedure per bassa visibilità

2.6 Incursioni in pista

Il Gestore Aeroportuale, in ambito di "Safety Committee", ha istituito e presiede il gruppo locale di sicurezza della pista (LRST - Local Runway Safety Team) con il compito di contribuire ad adottare, ove necessario, idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o diminuire il numero degli eventi locali delle incursioni in pista, così come previsto dalla Circolare ENAC APT 30.

Il Local Runway Safety Team è un gruppo di tipo consultivo composto da: SACBO, ENAVCA Orio al Serio, presidente del Comitato utenti (rappresenta le CNA operanti in aeroporto, con facoltà di far intervenire i piloti), VV.F., rappresentante conducenti Direzione Operazioni Volo e Direzione Infrastrutture SACBO, soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra.

Il gruppo viene convocato e presieduto dal Safety Manager tutte le volte che eventuali situazioni significative lo consiglino.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 49

2.7 Richiesta Notam e aggiornamento AIP

La richiesta dei notam e l'aggiornamento AIP avvengono nel rispetto di:

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/01	Il sistema che il Gestore usa per fornire le informazioni da inserire nella pubblicazione delle informazioni aeronautiche e per la richiesta emissione NOTAM

2.8 Richiesta Snowtam

La richiesta snowtam viene effettuata a cura del Gestore Aeroportuale nel rispetto di quanto disciplinato nel

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/ 13	Piano rimozione neve

2.9 Uso del follow-me

Il servizio di follow-me viene assicurato come segue:

- su richiesta del pilota, a prescindere dalle condizioni meteorologiche;
- su richiesta della Torre di Controllo e/o del COS;
- per la guida agli aeromobili a fronte di manovre errate o in presenza di situazioni di potenziale conflitto con altri aa/mm e/o automezzi;
- in presenza di "bassi valori di visibilità" si rimanda al par. 2.5.4;
- per/da gli stand specificati in AIP AD 2 LIME 2.5 "WARNING"

Per l'utenza, in particolare, l'uso del follow-me in LVP è riportato in AIP LIME AD 2.

Il servizio viene fornito con automezzo equipaggiato con un pannello luminoso a messaggi variabili e dotato di due radio ricetrasmettenti per assicurare il contatto radio con la Torre di Controllo e il COS.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 50

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/07	Protezione della pista durante le procedure per bassa visibilità

2.10 Servizio Marshalling

Poiché tutte le piazzole di sosta aeromobili, nella procedura di ingresso, sono self manouvering, il servizio di marshalling sull'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio viene fornito in vigenza di operazioni in bassa visibilità e durante le ore notturne, fermo restando che, a richiesta, è sempre disponibile. Le procedure d'ingresso e di uscita alle/dalle piazzole sono riportate in AIP AD2 LIME 2-5 e nel

Rif.Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III – PO/08	Gestione dei piazzali e dei parcheggi

2.11 Tacchi e coni

I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli autoproduttori dovranno possedere una dotazione di tacchi e coni per aeromobili, ciascuno in numero adeguato per servire tutti gli aeromobili di competenza.

Il posizionamento dei tacchi e dei coni dovrà essere effettuato solo dal personale addetto alle operazioni di handling. E' pertanto fatto divieto ad altro personale di posizionare/rimuovere tali dispositivi.

2.12 Servizio Push back – Traino aeromobili

Le operazioni di push back, per la manovra di uscita degli aeromobili dal parcheggio, devono essere svolte solo da personale abilitato secondo la normativa in vigore.

Tutte le operazioni di Pushback e traino sono subordinate al preventivo coordinamento con l'ufficio COS del Gestore Aeroportuale e la TWR; la movimentazione del traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino. Tali operazioni devono essere condotte in contatto con la Torre di Controllo sulla frequenza xxx, poiché, sul piazzale principale, la parte terminale dell'attività si sviluppa all'interno dell'area di manovra (via di rullaggio T).

In condizioni di LVP attivate, le operazioni di traino devono essere limitate al minimo essenziale. Sono possibili movimentazioni a traino degli aeromobili sia sul piazzale Principale che su quello Nord; l'esigenza di movimentazione può derivare dall'esercente dell'aeromobile o da SACBO Coordinamento di Scalo.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 51

Richiesta di Traino da parte dell'esercente dell'aeromobile o suo rappresentante

La richiesta di movimentazione di un aeromobile da parte dell'esercente dell'aeromobile o suo rappresentante deve essere inoltrata al Coordinamento di Scalo SACBO (035-326-356); la richiesta sarà soddisfatta in base alla disponibilità di risorse ed alle implicazioni operative connesse alle operazioni di push back (condizioni di visibilità, di traffico, rullaggio sui piazzali, etc...).

In caso di traino alla posizione di prova motori l'esercente dovrà fornire un orario stimato per il rientro.

Richiesta di Traino effettuata da Coordinamento di Scalo SACBO

In caso di necessità di movimentazione di un aeromobile da parte di SACBO, il Coordinamento di Scalo provvederà ad inoltrare la richiesta per email e per telefono all'esercente dell'aeromobile o suo rappresentante.

L'esercente dell'aeromobile deve assicurare la possibilità di effettuazione del traino, garantendo la presenza di un tecnico e dell'attrezzatura necessaria.

Per indicazioni sulle modalità di richiesta trattore fare riferimento all'Istruzione Operativa 1/2010/DOCS/ Rev.04 LUG2014.

2.13 Gestione dei piazzali di sosta aeromobili

Le procedure operative atte ad assicurare l'ordinato movimento degli aeromobili, dei mezzi e delle persone sui piazzali viene descritto nella Lettera di Operazioni (Operations Letter) sottoscritta da SACBO ed ENAV CA Orio al Serio.

Dette procedure si applicano al Piazzale Principale/Sud (Main/South Apron) e al Piazzale Nord (North Apron) così come definiti e riportati anche sulla Carta di Aerodromo pubblicata nella documentazione di AIP-Italia, nonché a tutti gli aeromobili in partenza e in arrivo da/per i predetti piazzali, inclusi gli aeromobili destinati al segmento di piazzale per la sosta degli aeromobili di aviazione generale.

2.14 Parcheggio e stoccaggio dei mezzi di rampa

Le attrezzature di rampa, quali autovetture, automezzi e attrezzature aeroportuali sono distribuite, in termini di qualità e quantità, in modo da soddisfare le esigenze del servizio di handling. **(ALL.TO 3)**

Tali aree e stalli sono essenzialmente di due tipologie:

- dedicati a un singolo Handler/Autoproduttore/Vettore, contraddistinti da apposita segnaletica di identificazione;
- di utilizzo comune.

Le aree e gli stalli sono assegnati da SACBO, in qualità di Gestore.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 52

Materiali impropri e rifiuti di qualsiasi genere non dovranno essere lasciati nelle aree / stalli di parcheggio e stoccaggio e presso le postazioni per la ricarica dei mezzi elettrici.

L'assegnazione delle aree, degli stalli e delle postazioni di ricarica agli Handlers/Autoproduttori potrà essere variata dal Gestore Aeroportuale in qualsiasi momento, particolarmente nel caso di subentro di nuovi operatori o di variazioni dei volumi di traffico rispetto a quelli già presenti, per consentire di soddisfare le esigenze di tutti gli operatori aeroportuali in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio. Le variazioni potranno consistere, per ciascun operatore, in aumento, diminuzione, variazione ubicazionale di quanto precedentemente assegnato.

In assenza di spazi e per motivi di sicurezza, può essere introdotta la limitazione dei servizi, di cui agli Articoli 11 e 12 del D.Lgs 18/99.

Ciascun Handler/Autoproduttore/Vettore dovrà posizionare i propri mezzi/attrezzature esclusivamente all'interno delle aree assegnate, siano esse dedicate o di utilizzo comune. I suddetti mezzi/attrezzature non dovranno comunque essere d'intralcio alla movimentazione di aeromobili e di veicoli nell'area aeroportuale.

Ogni mezzo/attrezzatura dovrà essere posizionato esclusivamente negli stalli destinati e/o aventi dimensioni congrue con la specifica tipologia, allo scopo di ottimizzare l'occupazione complessiva di spazio (ad esempio un'autovettura non dovrà occupare uno stallone destinato ad autobus).

Nelle aree dedicate al parcheggio dei carrelli trasporto bagagli e/o merce, ciascun Operatore dovrà evitare di porre in atto azioni, di qualsiasi tipo, che possano penalizzare le attività degli operatori che hanno aree assegnate adiacenti.

Gli stalli di uso comune destinati ad autovetture non dovranno essere utilizzati per la sosta di mezzi dedicati alle operazioni di assistenza.

Le autovetture dei Vettori operanti sull'aeroporto di Orio al Serio potranno essere parcheggiate negli stalli di cui al precedente paragrafo esclusivamente nei giorni in cui operano i rispettivi voli.

Tutti gli automezzi, quando non utilizzati, dovranno essere lasciati spenti, per non favorire l'inquinamento ambientale e acustico in ambito aeroportuale.

Tutti gli automezzi dovranno essere parcheggiati ordinatamente e avendo cura di non lasciare, per i mezzi che ne sono dotati, teli o teloni non adeguatamente fissati, per ragioni di sicurezza e di immagine dell'aeroporto.

Le aree operative e gli stalli non dedicati a un singolo Handler/Autoproduttore, ubicati a margine delle piazzole di sosta aeromobili, sono, se non diversamente indicato in loco, a disposizione dei mezzi destinati all'assistenza del volo in arrivo sulla piazzola di riferimento. Tali postazioni potranno essere occupate esclusivamente da mezzi che, per dimensioni, caratteristiche tecniche o velocità di spostamento, non possono essere agevolmente trasferiti. L'Handler/Autoproduttore non potrà occupare le suddette postazioni prima di 10 minuti dal blocco dell'aeromobile in arrivo e dovrà

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 53

lasciarle completamente sgombre contestualmente allo sblocco, a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, del regolare funzionamento dello Scalo.

Gli stalli per autobus intercampo presso le uscite d'IMBARCO, di uso comune, saranno a disposizione dell'Handler/Autoproduttore interessato per il tempo strettamente necessario all'IMBARCO dei passeggeri. Il posizionamento ai punti di SBARCO presso l'aerostazione avverrà secondo la sequenza di arrivo degli intercampo, che dovranno sostarvi esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo SBARCO dei passeggeri.

I carrelli (per bagagli, pallet, container) e i contenitori (ULD) dovranno essere posizionati, all'interno delle aree assegnate, in modo ordinato e tale da poter essere parcheggiati e prelevati, in qualsiasi momento, agevolmente, rapidamente e in condizioni di sicurezza.

2.15 Caratteristiche e utilizzo delle piazzole aeromobili

Le caratteristiche degli stand e i criteri di utilizzo sono riportati nel:

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III – PO/08	Gestione dei piazzali e dei parcheggi

Inoltre si dovrà osservare quanto segue.

Al momento della pianificazione periodica dei voli, viene definita la piazzola cui sarà parcheggiato ciascun aeromobile, che è da intendersi indicativa e non vincolante. Tale pianificazione viene aggiornata in funzione delle successive variazioni operative.

Eventuali richieste, riferite all'operativo quotidiano, di variazione piazzola rispetto al pianificato, dovranno essere effettuate, dall'Handler/Autoproduttore/Vettore, tramite telex/email al COS SACBO.

La disponibilità della piazzola cessa 10 minuti dopo l'STD o l'ultimo ETD comunicato dal Vettore al momento dell'impegno della piazzola. Ogni eventuale impegno aggiuntivo dovrà essere, non appena noto, richiesto dal vettore/handler al COS, il quale valuterà, sulla base delle esigenze operative generali, se consentire il prolungamento d'uso della piazzola o se richiedere il riposizionamento dell'aeromobile su altra piazzola.

Qualora, per esigenze operative non superabili diversamente, sia ritenuto necessario il traino verso altra piazzola, il Gestore Aeroportuale lo comunicherà al Vettore/handler, indicando il momento in cui la piazzola dovrà essere resa libera e la nuova piazzola di destinazione.

Qualunque spostamento di aeromobile dovrà essere coordinato, preventivamente ed in corso di esecuzione, con la Torre di Controllo.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 54

La compagnia di navigazione aerea che lasci il proprio aeromobile fermo sul piazzale dovrà fornire al CSS/COS un recapito telefonico del rappresentante per eventuali comunicazioni.

Non appena nota l'assegnazione della piazzola, e comunque prima dell'arrivo dell'A/M, l'Handler/Autoproduttore dovrà accertarsi che la piazzola stessa, sia completamente sgombra da automezzi, FOD e materiali di qualsiasi genere.

Al termine dell'utilizzo, l'Handler/Autoproduttore dovrà lasciare la piazzola, comprese le aree contigue, completamente sgombra da FOD, materiali, carrelli e automezzi di qualsiasi genere, e in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata per il volo successivo. Quanto sopra a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, del regolare svolgimento delle attività aeroportuali.

Il Gestore Aeroportuale effettuerà ispezioni per verificare il rispetto delle regole riguardanti lo sgombero delle piazzole dopo l'utilizzo, intraprendendo in caso di inadempienza le azioni ritenute più opportune.

2.15.1 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

Qualsiasi anomalia riscontrata dal Vettore/Handler/Autoproduttore in relazione all'utilizzo delle piazzole dovrà essere immediatamente comunicata al CSS SACBO.

Nel caso in cui gli sia segnalato che un aeromobile in arrivo è impossibilitato a raggiungere la posizione di blocco e/o la procedura di ingresso è impedita per la presenza di materiali e/o automezzi lasciati dal precedente Handler/Autoproduttore, il Gestore Aeroportuale inviterà quest'ultimo allo sgombero immediato della piazzola. Il Gestore si riserva la facoltà di provvedere direttamente alla rimozione di eventuali mezzi in caso di inadempienza, al fine di garantire la sicurezza e consentire il regolare svolgimento dell'attività aeroportuale. Il soggetto inadempiente si farà carico dei costi sostenuti e i danni subiti, ferma restando la facoltà di proporre ad ENAC DA l'applicazione delle eventuali sanzioni.

Nel caso di inagibilità della piazzola a causa di sversamenti o danneggiamenti della pavimentazione, l'Handler /Autoproduttore dovrà informare immediatamente il CSS SACBO e il COS comunicando il numero della piazzola da inibire fino ad avvenuto ripristino.

Il CSS dovrà quindi agire nel rispetto della PO/06 del Manuale di aeroporto "Pulizia pista di volo, vie di rullaggio, piazzali di sosta aeromobili" e alla PO/02 "Ispezioni di routine" per eventuali danneggiamenti alla pavimentazione.

La stessa procedura dovrà essere adottata anche in caso di altri eventi critici per l'utilizzo delle piazzole.

In tutti i casi dovrà essere verificato l'impatto con l'utilizzo delle piazzole adiacenti.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 55

2.16 Tempi di transito standard

AEROMOBILE	TURN AROUND	TRANSITO	AEROMOBILE	TURN AROUND	TRANSITO
	Minuti	Minuti		Minuti	Minuti
AB6	60	50	330	90	60
AN4-AN6	30	25	340	90	60
ARJ	40	30	IL86	70	50
AT4-AT7	30	25	IL96	70	50
CRJ	30	25	MD80	50	35
D328	30	25	MD11	90	60
DH8-DH7-DH3	30	25	732-733-734	45	35
D10	90	60	735	45	35
EMB-EM2-EM4	30	25	736	45	35
F27	30	25	738	60	40
F28	30	25	757	60	50
F50-70	30	25	767	90	50
F100	40	30	747	90	60
YK4	30	25	777	90	60
310	60	50	S20	30	25
319	50	40	SF3	30	25
320	60	50	TU3	40	30
321	60	50	TU5	50	40

Tutte le operazioni di assistenza dovranno essere svolte nel rispetto dei tempi di transito sopracitati, i quali possono essere ridotti in base ad eventuali accordi contrattuali, o richieste di servizi di tempi groundtime ridotti (es. compagnie Low-Cost).

2.17 Piano di Riduzione del rischio da impatto con volatili e animali selvatici (BIRD CONTROL UNIT)

E' fatto obbligo a tutti gli operatori, con particolare riferimento ai piloti, handler, TWR che svolgono attività nell'area airside dell'aeroporto, di segnalare con immediatezza al CSS SACBO (tel 035 326 331) la presenza di volatili e altra fauna nell'area di manovra, relative strisce di sicurezza e piazzali di sosta aeromobili.

Le attività di osservazione, monitoraggio, controllo e allontanamento volatili e/o animali selvatici, volte a limitare possibili rischi di impatto contro gli aeromobili, sono disciplinate da:

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 – Sez. III – PO/14	Piano per la riduzione rischio da impatto con uccelli e animali selvatici

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 56

2.18 FO(D) – FOREIGN OBJECT DEBRIS

E' fatto obbligo a tutti gli operatori che svolgono attività nell'area airside dell'aeroporto, con particolare riferimento all'area di manovra, relative strisce di pista e piazzali di sosta aeromobili, di non disperdere oggetti estranei nelle predette aree, di raccogliere qualsiasi oggetto (FOD) e depositarlo negli appositi contenitori.

Ove ciò non risulti possibile si dovrà avvisare con tempestività il CSS SACBO (Tel 035 326 331).

I controlli e la pulizia delle aree di movimento sono disciplinati secondo le modalità riportate nella seguente Procedura Operativa.

Rif.Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 – Sez. III – PO/06	Pulizia pista di volo, vie di rullaggio, piazzali di sosta degli aeromobili

2.19 Operazioni di rifornimento aa-mm

Le operazioni di rifornimento aeromobili sono disciplinate dal Decreto 30 Giugno 2011 “Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili”, nel rispetto di quanto stabilito da ENAC con l'Emendamento n.6 del 18.07.11 al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e dal Manuale di aeroporto:

Rif.Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III – PO/18	Rifornimento di carburante agli aeromobili

2.20 Prova Motori

Dalle 23,00LT alle 06,00LT e dalle 14,00LT alle 16,00LT sono vietate le prove motori salvo per i velivoli autorizzati che devono essere impiegati immediatamente. Le richieste di autorizzazione alle prove motori vanno inoltrate telefonicamente, e via email al CSS con le seguenti modalità.

- CNA
- Tipo Aeromobile e immatricolazione
- Stand
- Motivo della prova
- Orario previsto della prova
- Durata stimata
- Motori impiegati nella prova

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 57

h. Idle o potenze diverse dal minimo

Il CSS, dopo le opportune valutazioni, autorizza il Vettore alla prova motori, comunicando alla Torre di Controllo i termini della prova.

Successivamente il CSS comunica alla Torre di Controllo l'assenso alla prova motori nei termini autorizzati al Vettore.

La TWR non autorizzerà prove motorie senza un preventivo benestare da parte del CSS.

Al fine di gestire al meglio l'assegnazione delle piazzole, deve essere avvisato anche il COS con un anticipo di almeno 10/15 minuti prima dell'inizio della prova motori o del trasferimento dell'aeromobile alla piazzola assegnata alla prova motori.

Prova Motori in Idle (Minimo)

Le prove motori in idle sono consentite in tutte le piazzole previa autorizzazione e in contatto con la TWR. Le attività di prova devono essere effettuate sotto la responsabilità del Comandante o di un tecnico abilitato.

Prova Motori al di sopra del Minimo

Le prove motori al di sopra del minimo sono possibili, previo accordo con CSS, e in contatto con la TWR nell'estremità est del Piazzale Nord (Stand 810: per aeromobili di dimensioni fino a quelle del codice ICAO "C"), o Testata Pista 28.

Al momento della comunicazione alla TWR si dovrà precisare se l'aeromobile può muoversi autonomamente o dovrà essere trainato. In entrambi i casi sarà accompagnato da un follow-me SACBO che sarà responsabile del corretto posizionamento per la prova motori.

Specifiche "Stand 810"

Gli orari per effettuare i test in quest'area sono: 1000LT-1100LT

1300LT-1400LT

Le attività di prova devono essere effettuate sotto la responsabilità del Comandante o di un tecnico abilitato.

Specifiche Testata Pista 28

Al di fuori degli orari individuati, e comunque nel rispetto delle indicazioni di orario generali, sono possibili prove motori in Pista, Testata 28.

2.20.1 Le attività di prova motori possono essere effettuate da un tecnico abilitato, purché in cockpit sia garantita la presenza di un pilota. Utilizzo APU (Auxiliary Power Unit)

L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito a partire da 5 minuti prima dell'EOBT esolo per la messa in moto.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 58

Qualora non fosse disponibile un generatore di corrente esterno, l'APU potrà essere accesa 30 minuti prima dell'EOBT e spenta 20 minuti dopo l'arrivo. In casi eccezionali l'utilizzo dell'APU è consentito solo per il più breve tempo possibile.

2.21 Richiesta di assistenza medica a bordo/sottobordo

Il servizio di primo soccorso è assicurato nell'arco delle 24h e dispone di un ambulatorio situato in aerostazione.

La richiesta di assistenza medica sottobordo per passeggeri in arrivo o partenza deve essere inoltrata dal Comandante del volo alla Torre di Controllo sulla frequenza 125.875 Mhz comunicando:

- Natura del problema medico
- Orario stimato di arrivo
- Posto occupato a bordo dal passeggero che necessita di assistenza

Tale richiesta può pervenire anche tramite il Coordinamento Operativo di Scalo (COS).

La Torre di Controllo avvisa il Caposcalo di Servizio SACBO (CSS) oppure il COS, che provvederà ad allertare il medico aeroportuale in servizio comunicandogli i dati ricevuti dalla TWR ed immediatamente dopo informerà l'Handler.

Per gli arrivi, il medico salirà a bordo prima dello sbarco dei passeggeri. Gli assistenti di volo dovranno 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 venga sbarcato dall'a/m.

In aeroporto è presente un'ambulanza sempre pronta per un eventuale intervento esclusivamente in ambito aeroportuale.

Per ogni necessità di trasporto di pronto soccorso verso gli ospedali, il servizio medico provvederà a far intervenire le ambulanze esterne del 118.

2.22 De-icing/de-snowing/anti-icing

Le attività di de-icing, de-snowing, anti-icing vengono effettuate dagli handler certificati da ENAC, sotto la responsabilità dell'esercente nella figura del comandante, nel rispetto della normativa vigente. EU OPS 1 Subpart D, ADJ OPS 1.345.

Le attività di approvvigionamento, stoccaggio, gestione e controllo del fluido ed il mantenimento in efficienza dei mezzi de-icer sono di competenza di SACBO, quale Gestore dello scalo.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 59

La gestione del fluido viene disciplinata con la PO/11 del Manuale di aeroporto; l'efficienza/manutenzione dei mezzi deicer viene trattata nella SEZ. I/AT del citato Manuale.

Da Ottobre a Marzo i mezzi deicer sono sempre predisposti e pronti all'utilizzo; al di fuori di tale periodo si procede alla predisposizione e all'utilizzo del deicer a seguito della richiesta del comandante/tecnico di CNA in un tempo ragionevole, concordato con i singoli vettori e quindi indicato dal CSS in coordinamento con il COS.

Il comandante/tecnico di CNA richiede a SACBO l'esigenza di effettuare le operazioni di de-icing, de-snowing, anti-icing, come appropriato.

La sequenza degli aeromobili da sottoporre a trattamento viene stabilita dal CSS, o persona da esso delegata, sulla base di:

- Orario schedulato/stimato di partenza dei voli previsto dal programma giornaliero;
- Eventuale slot assegnato;
- Eventuali ritardi nello svolgimento delle operazioni di handling che comportino un ritardo all'orario di partenza;
- Valutazioni da parte dell'addetto COS;
- Indicazioni del comandante/tecnico di CNA.

Il CSS comunica tale sequenza e le eventuali successive modifiche al COS, che a sua volta le inoltra al coordinatore di piazzale.

Le operazioni di de-icing, de-snowing, anti-icing e l'addestramento degli addetti vengono effettuati in accordo con le raccomandazioni emesse da AEA (Associations of European Airlines).

Il personale addetto alle predette operazioni esegue il trattamento nel pieno rispetto delle indicazioni fornite dal comandante.

Le predette operazioni vengono effettuate sulla piazzola occupata dall'aeromobile, oggetto del trattamento a motori spenti e sotto la responsabilità del comandante/tecnico di CNA.

Il personale addetto alle operazioni fornisce al comandante/tecnico di CNA informazioni relative al tipo di prodotto in uso, in modo che possa valutare l'*holdover time* a disposizione.

Il comandante/tecnico di CNA fornisce al personale preposto alle operazioni le indicazioni tramite apposito modulo relativamente alla miscela da utilizzare (percentuale di fluido), alla tipologia di intervento (step 1 - step 2) e alle parti dell'aeromobile da trattare.

Al termine del trattamento l'agente di rampa consegna in duplice copia lo scontrino, recante i parametri di erogazione, al comandante/tecnico di CNA.

Il comandante/tecnico di CNA ne trattiene una copia; la seconda, dopo la sottoscrizione, viene restituita all'agente di rampa che la allega alla check list per le azioni di competenza.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 60

2.23 Operazioni Apron-Aerostazione-Apron

Prima di effettuare le operazioni descritte di seguito, assicurarsi di non avvicinare uomini e mezzi prima che l'aeromobile sia completamente fermo nello stand assegnato e abbia spento i motori e le luci anti-collisione.

Nelle operazioni di imbarco-sbarco a piedi e/o con bus si dovranno osservare le prescrizioni descritte, in dettaglio, nelle seguenti procedure.

Rif.Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/08	Gestione dei piazzali e dei parcheggi
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/18	Rifornimento di carburante agli aeromobili

Unitamente a quanto sopra, l'Handler/Autoproduttore dovrà osservare le procedure di seguito riportate.

2.23.1 Operazioni IMBARCO passeggeri con BUS

L'Handler/Autoproduttore dovrà individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto e l'imbarco dei passeggeri prendendo in considerazione:

- del numero totale dei passeggeri in partenza;
- delle assistenze particolari (WCH, INAD, ecc.);
- del tipo di Aeromobile;

Al fine di garantire la minimizzazione dei tempi di attesa e dei tempi di trasporto, dovrà:

- tenere costantemente sotto controllo l'andamento delle varie attività in corso, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei bus e degli autisti per l'effettuazione del servizio;
- posizionare il bus intercampo al gate d'imbarco secondo quanto previsto dalle norme di sicurezza;
- assicurare che l'autista del bus intercampo addetto al trasporto dei passeggeri sia a conoscenza della piazzola di sosta/transito dell'aeromobile;
- assicurare che l'afflusso dei passeggeri verso il bus avvenga in condizioni di sicurezza e che l'autista verifichi il rispetto del limite di capienza dello stesso;
- se l'aeromobile non è dotato della/e propria/e scala/e per l'imbarco passeggeri, assicurarsi che le scale semoventi e/o trainate siano posizionate in condizioni di sicurezza per consentire l'imbarco ed evitare danni all'aeromobile;
- raggiungere l'a/m di destinazione seguendo i percorsi descritti nella Lettera di Operazioni – Gestione dei piazzali di sosta aeromobili;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 61

- j. sovrintendere alla salita a bordo dell'aeromobile dei passeggeri evitando che si soffermino in piazzola o transitino sotto le ali dell'a/m, smistando i passeggeri sulle due porte, secondo assegnazione posti ricevuta, in caso di presenza di doppia scala.

2.23.2 Operazioni SBARCO passeggeri con BUS

L'Handler/Autoproduttore deve individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto e lo sbarco dei passeggeri, prendendo in considerazione:

- totale passeggeri in arrivo;
- assistenze particolari (WCH, INAD, ecc.);
- tipo Aeromobile.

Inoltre deve:

- se l'aeromobile non è dotato della/e propria/e scala/e per lo sbarco passeggeri, assicurarsi che le scale semoventi e/o trainate siano posizionate in condizioni di sicurezza;
- coordinare lo sbarco dei passeggeri con l'equipaggio per garantire un ordinato flusso degli stessi tra l'aeromobile e il bus evitando che si soffermino in piazzola o transitino sotto le ali;
- sorvegliare la discesa dei passeggeri dall'aeromobile e la loro salita a bordo del bus in modo tale che avvenga in condizioni di sicurezza;
- garantire il corretto afflusso a bordo del bus, assicurandosi che l'autista verifichi il rispetto del limite di capienza dello stesso.
- garantire il corretto sbarco dei passeggeri nelle apposite sale arrivi, tenuto conto della provenienza (Schengen-extra Schengen).

2.23.3 Operazioni SBARCO/IMBARCO passeggeri con finger

Prima di iniziare l'operazione di sbarco/imbarco l'Handler/Autoproduttore deve:

- effettuare un'ispezione per una eventuale azione di bonifica sia prima dell'imbarco che dopo lo sbarco dei passeggeri;
- assicurarsi che la parte mobile del finger sia posizionata in maniera corretta e in sicurezza;
- sorvegliare il flusso dei passeggeri da/verso l'aeromobile in modo tale che avvenga in condizioni di sicurezza e nel rispetto dei tempi previsti.

2.23.4 Operazioni SBARCO/IMBARCO passeggeri a piedi

Durante le operazioni di sbarco/imbarco a piedi, l'Handler/autoproduttore deve:

- se l'aeromobile non è dotato della/e propria/e scala/e per l'imbarco/sbarco dei passeggeri, assicurarsi che le scale siano posizionate in condizioni di sicurezza per consentire l'imbarco/sbarco degli stessi;
- assicurare che i passeggeri seguano i percorsi identificati attraverso l'apposita segnaletica pedonale;

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 62

- c. garantire la presenza di due operatori che assicurino l'ordinato movimento dei passeggeri evitando che si soffermino in piazzola o transitino sotto le ali;
- d. coordinare lo sbarco/imbarco dei passeggeri con l'equipaggio per garantire un ordinato e sicuro transito degli stessi sul piazzale e sulla strada perimetrale.

2.23.5 Operazioni SBARCO bagagli

L'Handler/Autoproduttore deve individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto e lo sbarco dei bagagli prendendo in considerazione:

- a. tipo Aeromobile;
- b. totale bagagli in arrivo ed eventuali prosecuzioni (transiti);
- c. distribuzione del carico inerte (numero di stive, numero contenitori pallettizzati, ecc.);
- d. carichi particolari(AVIH, WAM, ecc.).

Inoltre deve assicurare:

- e. numero di carrelli idonei sulla base delle informazioni acquisite, al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna come previsto dal punto 1.19 "Requisiti operativi minimi di scalo per i servizi essenziali";
- f. la presenza di carrelli idonei con sufficienti protezioni contro gli agenti atmosferici, quando necessario;
- g. che il personale addetto al trasporto dei bagagli aeromobile-aerostazione arrivi, rispetti le norme di circolazione dei mezzi sui piazzali di sosta aa/mm;
- h. che i bagagli vengano scaricati sul carosello corretto come indicato dai monitor posti in corrispondenza dei nastri.

2.23.6 Operazioni IMBARCO bagagli

L'Handler/Autoproduttore deve individuare i mezzi e le risorse da inviare sottobordo per il trasporto dei bagagli, prendendo in considerazione:

- a. tipo Aeromobile;
- b. totale bagagli in partenza ed eventuali prosecuzioni (transiti);
- c. distribuzione del carico inerte (numero di stive, numero contenitori pallettizzati, ecc.);
- d. carichi particolari(AVIH, WAM, ecc.).
- e. Inoltre deve assicurare:
- f. il numero di carrelli idoneo sulla base delle informazioni acquisite al fine di garantire il rispetto dei tempi di transito dell'aeromobile;
- g. la presenza di carrelli idonei con sufficienti protezioni contro gli agenti atmosferici, quando necessario;

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 63

- h. che il personale addetto al trasporto dei bagagli BHS- A/M, rispetti le norme di circolazione dei mezzi previste nell' Apron Management Service;
- i. la congruenza tra il numero delle etichette presenti sul modulo di riconciliazione manuale bagagli denominato "Bingo Sheet" e il numero totale dei bagagli da caricare. In caso di discrepanza deve procedere alle dovute verifiche per individuare errori o anomalie e garantire così l'esatta corrispondenza tra il modulo sopra menzionato e il totale pezzi bagaglio imbarcato;
- j. che il carico avvenga secondo le istruzioni riportate sulla LIR (Loading Instruction Report) e utilizzando l'attrezzatura idonea;
- k. che nessun bagaglio in partenza resti sottobordo al termine delle operazioni;
- l. una eventuale differente disposizione del carico a seguito dell'insorgere di condizioni operative non previste in sede di definizione della LIR e conseguente modifica della stessa.

2.24 Coordinamento attività di scalo

L'attività di coordinamento di scalo è disciplinata da :

Rif. Documento/procedura	Attività
Manuale di Aeroporto 2.0 Sez. III PO/15	Registrazione relativa alla movimentazione degli aa/am

2.25 Voli in Code Sharing o operati da altrovettore

I vettori che intendano operare in code sharing devono comunicarlo alla Direzione Commerciale Operativa – Ufficio Programmazione SACBO specificando quale è il vettore operativo e quale è il vettore marketing. L'ufficio Programmazione di SACBO provvederà ad inserire nel sistema DCS la matrice del volo in code sharing, affinché possa apparire sui monitor di informativa al pubblico l'identificativo, il logo e il numero di volo di entrambi i vettori.

Conformemente a quanto stabilito dal Regolamento Europeo 2111/2005, è inoltre fatto obbligo al Vettore di informare i passeggeri circa l'identità del vettore aereo operativo.

L'Handler/Autoproduttore, ricevuta l'informazione dal vettore, assicurerà la comunicazione ai passeggeri al momento del check-in oppure al momento dell'imbarco qualora, in caso di coincidenza con un altro volo, il check-in non sia previsto.

2.26 Invio dati identificativi aeromobili per programmazione voli

I Vettori che intendono operare sullo scalo di Bergamo sono tenuti ad inviare tutti i dati indispensabili per l'aggiornamento dell'anagrafica Vettori, aeromobili e clienti, più precisamente:

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 64

- indirizzo completo della CNA;
- eventuale Partita Iva;
- billetterale IATA/trilletterale ICAO della CNA;
- flotta aeromobili (AHM 560: dati semipermanenti degli aeromobili);
- peso massimo al decollo;
- noise certificate;
- indirizzi telex IATA degli scali di origine e destinazione di ciascun volo e del Vettore secondo loro indicazioni.

Ogni variazione dei dati semipermanenti riguardanti la flotta aeromobili deve essere tempestivamente comunicata all'Ufficio AHM560SACBO (ahm560@sacbo.it) che provvederà all'aggiornamento dei database su DCS Locale e all'invio degli stessi all'Amministrazione di eventuali DCS gestiti dal provider, per inserimento/aggiornamento e loro autorizzazione all'uso, previo benestare scritto del Vettore.

2.27 Messaggi operativi

Le CNA sono tenute a rendere disponibili, direttamente o tramite Handler di riferimento allo scalo di origine, 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 e di seguito elencati. I messaggi dovranno essere inviati nel formato completo, comprensivo delle parti opzionali, previsto dallo standard IATA, in tempo utile per la loro elaborazione.

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.

Elenco Messaggi IATA per Voli in Arrivo

CODICE MSG	MESSAGGIO	INDIRIZZO SITA
CPM	Container/Pallet Distribution	BGYKOXH BGYKKXH
DIV	Diversion Message	BGYKOXH BGYKKXH
FFM	Freight Flight Manifest	BGYKOXH BGYKKXH
LDM	Load Message	BGYKOXH BGYKKXH
MVT	Movement Message	BGYKOXH BGYKKXH
PSM	Passenger Service Message	BGYKOXH BGYKKXH
PTM	Passenger Transfer Message	BGYKOXH BGYKKXH
UCM	ULD Control Message	BGYKOXH BGYKKXH

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 65

Elenco Messaggi IATA per Voli in Partenza

I voli in Partenza da Milano BGY devono essere anche inviati al gestore SACBO

CODICE MSG	MESSAGGIO	INDIRIZZO SITA
CPM	Container/Pallet Distribution	BGYKOXH BGYKKXH
DIV	Diversion Message	BGYKOXH BGYKKXH
FFM	Freight Flight Manifest	BGYKOXH BGYKKXH
LDM	Load Message	BGYKOXH BGYKKXH
MVT	Movement Message	BGYKOXH BGYKKXH
PSM	Passenger Service Message	BGYKOXH BGYKKXH
PTM	Passenger Transfer Message	BGYKOXH BGYKKXH
PNL	PassengerName List	Da concordare con l'Handler/Vettore
UCM	ULD Control Message	BGYKOXH BGYKKXH

In caso di scostamenti superiori ai 15 minuti nell'orario stimato di partenza, lo scalo di origine, o la compagnia aerea, invierà agli indirizzi IATA del Gestore un messaggio di ETD (Estimated Time of Departure) con relativa causale di ritardo IATA, per consentire allo scalo di Arrivo la puntuale informativa al pubblico mediante FIDS, e allocazione risorse per l'assistenza del volo.

Resta inteso che è cura dell'Handler/Autoproduttore assicurarsi del buon esito delle comunicazioni intrattenute con il Gestore, informando lo stesso di ogni eventuale variazione operativa e/o indirizzi IATA dei vettori assistiti.

Descrizione generali Messaggi principali

Messaggio LDM

Le informazioni di seguito elencate dovranno essere rese disponibili nel messaggio LDM (i dati sono da interpretare come totale imbarcato per destinazione dallo scalo di invio):

Bagagli, quantità per destinazione
Bagagli, peso per destinazione
Merce, quantità colli per destinazione
Merce, peso per destinazione
Posta, quantità colli per destinazione
Posta, peso per destinazione
Merce Sfusa, quantità colli per destinazione
Merce sfusa, peso per destinazione

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 66

Il messaggio LDM deve essere inviato da tutti gli scali previsti nel routing del volo.

Messaggio MVT

Il messaggio MVT deve essere inviato da tutti gli scali previsti nel routing del volo.

Messaggio PNL

Il messaggio PNL deve essere inviato dal Vettore all'handler in tempo utile per facilitare le operazioni di registrazione.

Messaggio PSM

Il messaggio PSM deve essere inviato in tempo utile per la gestione dei passeggeri che necessitano di assistenza speciale.

2.28 Dichiarazione Unica del Vettore (DUV)

La Dichiarazione Unica del Vettore, sia per i voli in arrivo che per quelli in partenza, deve essere prodotta dall'handler o dall'autoproduttore, che, oltre alla conservazione, ne curerà la trasmissione all'Unità Programmazione Inserimento Voli del Gestore Aeroportuale. L'omesso invio, o l'invio non conforme alle specifiche tecniche e/o al formato richiesto dal Gestore Aeroportuale, sarà considerato inadempimento alle disposizioni del Regolamento.

I dati contenuti in tale dichiarazione sono riportati automaticamente nel Giornale di Scalo.

2.29 Piani di carico

Per tutti i voli in servizio di trasporto pubblico di linea, charter e comunque quelli per i quali la normativa vigente lo richieda, in partenza è confermata l'obbligatorietà della elaborazione del piano di carico (load-sheet) alternativamente da parte:

- del comandante dell'aeromobile;
- del vettore in autoassistenza a terra o autoproduzione (anche tramite loadmaster);
- dell'handler specificatamente incaricato dal vettore e dallo stesso ritenuto idoneo;
- dalla società di gestione aeroportuale in funzione di handler, specificatamente incaricato dal vettore e dallo stesso ritenuto idoneo, che vi provvederanno mediante personale adeguatamente addestrato ed abilitato per tale compito.

L'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato dal vettore in auto assistenza a terra o autoproduzione, dell'handler o della società di Gestione Aeroportuale in funzione di handler, è demandato l'obbligo dell'accertamento della effettiva compilazione del piano di carico (loadsheet) del quale, prima della chiusura delle porte dell'aeromobile, dovrà acquisire una copia firmata dal Comandante.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 67

La copia firmata potrà essere acquisita anche utilizzando quanto previsto dalle EU-OPS 1 Subpart J ai punti 1.625 (a), 1.625 (b), 1.625 (c), purché la procedura alternativa utilizzata dall'Operatore aereo sia approvata dalla propria Autorità.

In ogni caso l'evidenza formale dell'accettazione del piano di carico e/o eventuali Last Minutes Changes da parte del Comandante del volo dovrà seguire quanto indicato dalla IEM EU-OPS 1Subpart "p", punto 1.1055 (a) (12).

Qualora l'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato dal vettore in auto assistenza o autoproduzione o dall'handler, per qualsiasi motivo, non accerti l'elaborazione del piano di carico (loadsheets) e, quindi, non ne abbia potuto acquisire una copia firmata dal Comandante del volo, per approvazione, ovvero accerti eventuali difformità o anomalie, dovrà immediatamente avvisare il Vettore e il COS (Coordinamento Operativo di Scalo), che attenderà disposizioni dal Vettore in merito all'anomalia riscontrata. Ove emergessero situazioni di pregiudizio per la navigazione aerea, il Gestore Aeroportuale, venuto a conoscenza delle difformità o anomalia, informa immediatamente ENAC, proponendo il divieto di partenza dell'aeromobile. (art. n° 802 CdN ; Circolare Enac APT08C)

Il Gestore Aeroportuale in ogni caso deve acquisire la certezza della conservazione obbligatoria per almeno tre mesi da parte del vettore in auto assistenza a terra o autoproduzione e dell'handler del piano di carico (loadsheets), firmato dal Comandante, insieme alla rimanente documentazione di carico di ogni volo in servizio di trasporto pubblico.

2.30 Giornale di Scalo

La consuntivazione dei dati di traffico e operativi dello scalo (per ogni movimento: n. volo, tipo aeromobile, peso, passeggeri e merce trasportata, provenienza, destinazione, ritardo ecc.) avviene tramite il documento *Giornale di Scalo*. Il corretto flusso dei dati in esso inseriti avviene automaticamente.

Il modulo cartaceo viene mantenuto in archivio per anni 2 dall'Ufficio Programmazione SACBO. Il supporto informatico può essere consultato e/o stampato senza nessun limite temporale.

2.31 Prescrizioni per i lavori in area di manovra e relative strisce di sicurezza

I lavori in area di manovra e relative strisce di sicurezza possono essere eseguiti esclusivamente in condizioni meteorologiche favorevoli e con visibilità prevalente uguale o superiore a 1500 m.

Nel caso in cui siano presenti condizioni meteorologiche avverse e/o caratterizzate da visibilità inferiori al predetto valore, i lavori (comprese le attività di sfalcio erba) non dovranno essere avviati e le eventuali attività in essere presso i cantieri aperti dovranno essere sospese ripristinando l'agibilità dell'area o, nell'impossibilità, segnalando al CSS le eventuali criticità (fermo restando l'applicazione

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 68

della PO/07 “Protezione della pista durante le procedure per bassa visibilità” del Manuale di aeroporto).

La sospensione/mancato inizio dei lavori sopra descritti avverrà attraverso la TWR la quale farà allontanare uomini e mezzi per il tramite del coordinatore lavori SACBO.

3 SMS

Il Safety Management System (SMS) dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, è un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano in condizioni di sicurezza prefissate ed a valutare, nel contempo, l'efficacia del sistema stesso, al fine di intervenire per correggere eventuali deviazioni.

Essendo l'SMS relativo alle attività airside, afferenti la safety aeroportuale, con particolare riferimento al Manuale di Aeroporto del Gestore Aeroportuale, tutti i soggetti che intervengono in tali attività, sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le attinenti procedure.

In tale ambito si richiama:

GSR – Ground Safety Report

E' fatto obbligo ad ogni operatore aereo, fornitore di servizi e ogni altra organizzazione che conduca attività autonoma in area airside, di collaborare con i programmi di sicurezza dell'aeroporto, riportando immediatamente al Gestore qualsiasi incidente, inconveniente o qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo.

La mancata segnalazione è un fatto grave, in quanto può conseguire in eventi che si manifestino inaspettatamente e degenerino in incidenti.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, la lista degli eventi da segnalare è riportata nel Regolamento UE 376/2014, 1018/2015 e nella Circolare ENAC GEN/01B.

A tale scopo è stato adottato il Ground Safety Report, Modulo 189 (**ALL.TO 4**), al fine di facilitare la segnalazione, anche in forma anonima, e la relativa catalogazione ed analisi degli eventi riportati.

Le segnalazioni, mediante GSR, devono essere inviate come segue:

- email: safety@sacbo.it ;
- fax: 035 326 328;
- telefono: 035 326 316;
- consegna brevi manu uffici amministrativi/operativi SACBO;
- referendo l'evento al proprio superiore/CSS per le vie brevi;

Il Ground Safety Report (Modulo 189, All.to 4) è disponibile anche in formato elettronico sul sito web della SACBO: www.orioaeroporto.it.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 69

Nel caso in cui non fosse possibile recuperare una copia cartacea di tale modulo, è possibile inviare una mail oppure utilizzare l'applicazione WhatsApp al numero 335-7594231, riportando i dati più significativi e la descrizione dell'evento.

Inoltre, SACBO si rende garante che le informazioni riservate raccolte con il sistema di Reporting non hanno come scopo la ricerca di responsabilità personali, ma esclusivamente quello dell'individuazione delle cause e della dinamica degli eventi segnalati, al fine di una efficace prevenzione; tutti i soggetti coinvolti devono garantirne la riservatezza delle informazioni contenute nei Report.

Safety Committee

Il Gestore Aeroportuale ha istituito e presiede il Safety Committee, nella persona del Safety Manager. E' un comitato di tipo consultivo/propositivo i cui membri, sia pubblici che privati, dotati di autonomia decisionale e capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno, sono da individuare nell'ambito dei vertici aziendali.

Il Safety Committee è composto dai rappresentanti di:

Agenzia delle Dogane, ENAV CA Orio al Serio, Guardia di Finanza, Operatori Aeroportuali, prestatori di servizi di assistenza a terra, Gestore Aeroportuale, Sanità aerea, Primo Soccorso, Vigili del Fuoco, Comitato Utenti.

La partecipazione attiva al Safety Committee da parte di tutti i soggetti privati è obbligatoria.

Le modalità di partecipazione al suddetto Comitato da parte degli Enti pubblici sono condivise con ENAC, che vi prende parte in qualità di osservatore.

La partecipazione di tutti i soggetti sopraccitati contribuisce a migliorare le condizioni operative e favorisce le attività previste dall'SMS.

Il Safety Committee si riunisce con cadenza quadrimestrale.

Safety Action Group

Nell'ambito del Safety Committee, su richiesta del Safety Manager, è possibile costituire gruppi tematici ristretti in presenza di situazioni operative complesse.

A tale scopo, il Gestore Aeroportuale ha istituito e presiede il Local Runway Safety Team, composto da:

Comitato Utenti, ENAV CA Orio al Serio, rappresentante piloti, Gestore Aeroportuale – rappresentante conducenti Direzione Operazioni Volo e Direzione Manutenzione, Vigili del Fuoco.

I gruppi tematici vengono convocati dal Safety Manager tutte le volte che eventuali situazioni significative lo consiglino.

La partecipazione a tali gruppi è obbligatoria.

ENAC partecipa alle riunioni in qualità di osservatore.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 70

Attività di Auditing

Al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema SMS, il Gestore Aeroportuale predispone verifiche periodiche e sistematiche, ivi comprese la verifica delle procedure operative ed il corretto espletamento delle funzioni connesse alla safety aeroportuale.

Attraverso la conduzione di audit, si accerta:

- la rispondenza dei processi lavorativi all'impianto normativo;
- l'effettiva ed efficace applicazione delle procedure;
- la funzionalità del sistema, tenuto conto anche dell'impatto delle attività svolte da altri soggetti in ambito aeroportuale.

4 SERVIZI TERMINAL

Operazioni connesse all'assistenza a terra

4.1 PARTENZE

4.1.1 Banchi check- in

Sono trattati nel presente paragrafo i banchi di accettazione (**ALL.TI 5, 6 e 7**) in tutti i componenti di cui sono costituiti (hardware, software, elettromeccanici, infrastrutturali) e i tratti di nastri bagagli originanti in zona land side, con le relative modalità di assegnazione e procedure di utilizzo.

4.1.1.1 Assegnazione dei banchi check-in

La pianificazione dell'assegnazione dei banchi viene effettuata dalla Segreteria/Staff della Direzione Operazioni e Coordinamento di Scalo, nel rispetto del D. Lgs. 18/99, secondo le disponibilità esistenti e in conformità agli accordi commerciali e ai contratti in essere con i singoli Handlers / Autoproduttori / Vettori.

Le eventuali richieste di variazioni temporanee di assegnazione dovute a esigenze operative devono essere indirizzate al RIT Unità Passeggeri del Gestore Aeroportuale, o in sua assenza al CSS SACBO.

Il Gestore Aeroportuale, per esigenze operative e/o problemi tecnici, potrà comunque disporre, in qualsiasi momento, variazioni temporanee di assegnazione di qualsiasi banco, consultandosi preventivamente, ove possibile, con Handlers / Autoproduttori / Vettori interessati.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 71

4.1.1.2 Uso dei banchi check-in

Le istruzioni per l'utilizzo dei banchi check-in dovranno essere conosciute in dettaglio da tutti gli addetti di accettazione di ciascun Handler / Autoproduttore.

Il sistema di accettazione usato dovrà essere in grado di generare un'etichetta bagaglio secondo gli standard IATA 740 .

Il tipo di carta utilizzato per etichette e/o carte d'imbarco dovrà essere concordato con l'Unità Sistemi Informativi SACBO per verificarne la compatibilità con le stampanti installate, soprattutto allo scopo di evitare ripercussioni sull'intero sistema di smistamento bagagli.

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 di Vettore (espositori, modulistica) ed altro materiale d'uso rimasto inutilizzato (etichette bagaglio, carte d'imbarco ecc) nonché a differenziare i rifiuti utilizzando gli appositi contenitori posizionati ai banchi.

Il personale di ciascun Handler/Autoproduttore in servizio al banco di accettazione dovrà essere facilmente identificabile tramite uniforme dell' Azienda e dovrà aver esposto il tesserino identificativo.

Inoltre l'addetto check-in dovrà verificare la disponibilità e il funzionamento delle attrezzature della postazione lavoro.

L'utilizzo dei PC banchi check-in è consentito ai soli titolari di apposito badge "Progetto Sicurezza Check-in" la cui emissione è a cura di SACBO-Ufficio Permessi su richiesta dell' Handler/Autoproduttore che si fa garante della formazione al personale per cui effettua la richiesta.



Il Gestore Aeroportuale curerà le operazioni di pulizia giornaliere dei banchi secondo programmi prefissati. In caso sia necessario eseguire operazioni di pulizia urgente, l'Handler/ Autoproduttore dovrà contattare il Servizio Sicurezza e Sorveglianza o, in sua assenza, il CSS SACBO.

La personalizzazione dei banchi con tappeti, corrimano, tendine, cartelli pubblicitari o altro per particolari esigenze di accettazione (Business class, VIP, ecc.) se non regolata da accordi contrattuali, dovrà essere preventivamente concordata con SACBO – Direzione Commerciale Aviation.

I pulsanti di emergenza presenti ai banchi check in dovranno essere utilizzati esclusivamente nel caso in cui vi sia pericolo per persone o cose.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 72

Si specifica che la disponibilità dei banchi accettazione inizia 2 ore prima dell'STD, salvo diverse previsioni contrattuali, e termina all'orario di chiusura previsto dalle Condizioni di Trasporto del Vettore.

Ogni impegno aggiuntivo dovrà essere, non appena noto, richiesto al RIT Unità Passeggeri o in sua assenza al CSS SACBO i quali potranno o accettare la richiesta, o indicare soluzioni alternative.

INFORMATIVA AI PASSEGGERI

Il Gestore Aeroportuale garantirà l'esposizione nelle aree check-in di cartellonistica chiaramente visibile e di facile lettura (no adesivi o volantini) che riporti le seguenti informazioni:

- Divieto di separarsi dal proprio bagaglio a mano e da tutti gli articoli trasportati durante la permanenza in aeroporto
- Divieto di trasportare oggetti e plichi per conto di altre persone
- Divieto di trasportare bagagli da stiva per conto di altre persone
- Elenco degli articoli proibiti, che possono essere trasportati nel bagaglio da stiva e/o nel bagaglio a mano in osservanza a quanto riportato nelle Appendici 4-c e 5-b del Regolamento UE185/2010
- Modalità e quantità di trasporto dei LAGs nel bagaglio a mano

Il Gestore Aeroportuale deve inoltre diramare avvisi sonori riguardanti le informazioni circa il divieto di lasciare incustodito il proprio bagaglio.

Qualunque ulteriore locandina informativa o promozionale dovrà essere preventivamente concordata dall'Handler/Autoproduttore con il Gestore Aeroportuale.

4.1.1.3 Utilizzo dei sistemi informativi di scalo

Il soggetto che intende utilizzare un sistema informativo/DCS, deve effettuare richiesta con un anticipo minimo di due settimane al Gestore aeroportuale che, effettuate le opportune valutazioni, procederà all'autorizzazione per l'emissione delle firme di accesso ai sistemi di scalo (attualmente ARCO, L-DCS, SMART e SMART STAND).

Il Gestore delle firme, assegna la USER-ID, mentre l'operatore inserisce/modifica la password che è personale e segreta.

Alcuni sistemi prevedono la scadenza della password (vedi ARCO), altri invece consentono la modifica ma non la scadenza (vedi L-DCS).

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 73

Per i sistemi LDCS/SMART/SMART STAND, SACBO ha deciso di assegnare la stessa User-ID per facilitare gli operatori.

Al momento della consegna delle User-ID, l'operatore deve firmare la lettera relativa "all'utilizzo dei dati" del sistema ARCO; gli handler/autoproduttori/Vettori dovranno firmare altresì la lettera relativa all' "utilizzo dei dati" dei sistemi informativi SACBO.

Si ricorda infine l'obbligo di rimuovere la propria firma (USER-ID e PASSWORD) dai sistemi DCS (L-DCS, ARCO) ogni qualvolta si lascia la propria postazione, al fine di prevenire accessi non autorizzati.

4.1.1.4 Area convocazione gruppi

Il Gestore Aeroportuale mette a disposizione dei Tour Operators una serie di banchi ad uso convocazione gruppi e punto di ritrovo per ritiro documentazione di viaggio. **(ALL.TO 5)**

L'utilizzo dei banchi è su base disponibilità al momento della convocazione, in quanto i banchi non sono prenotabili.

I banchi sono dotati di monitors di informativa al pubblico atti a visualizzare il logo del Tour Operator e i voli associati gestiti dal dato banco: l'abilitazione dei monitors avviene dalla stessa postazione ed è a cura dell'utilizzatore previa autorizzazione del Gestore e rilascio di apposita password ed istruzioni d'uso. Per tale ragione il servizio è accessibile solo a soggetti che abbiano una programmazione regolare. Il soggetto che intende utilizzare la postazione deve farne richiesta alla Direzione Commerciale allegando i loghi secondo specifiche rilasciate dai Sistemi Informativi S.A.C.B.O. Tali richieste devono pervenire con un anticipo minimo di due settimane rispetto al programma voli. La Direzione Commerciale, effettuate le opportune valutazioni, procederà all'autorizzazione per l'emissione delle firme di accesso al sistema.

I banchi sono altresì equipaggiati di linea telefonica interna e PC con Schedule Information System per visibilità in tempo reale sullo status dei voli in arrivo e in partenza.

L'utilizzatore del banco 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 in distribuzione rimasto inutilizzato (giornali, gadget, ecc.) nonché a differenziare i rifiuti utilizzando gli appositi cestini posizionati ai banchi.

Il personale in servizio al banco convocazione gruppi dovrà essere facilmente identificabile tramite uniforme dell' Azienda o, comunque, tesserino identificativo.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 74

4.1.2 Procedure generali di accettazione passeggeri

Oltre a quanto previsto ai paragrafi precedenti in materia di utilizzo banchi di accettazione, l'Handler/Autoproduttore dovrà assicurare che il personale incaricato delle operazioni sia adeguatamente addestrato per le mansioni assegnate e opportunamente identificabile dall'utenza. Il personale impiegato dall'Handler/Autoproduttore dovrà inoltre osservare quanto segue:

- Verificare il corretto funzionamento delle attrezzature di cui è equipaggiato il banco di accettazione, del sistema informatico (DCS) e del monitor informativo.
Effettuare la registrazione passeggeri, secondo procedure e modalità previste dal Vettore, solo dopo aver verificato la validità di tutta la documentazione di viaggio ed avere effettuato il positivo riscontro del titolo di viaggio con il documento d'identità.
- predisporre tutte le azioni necessarie al fine di garantire ai passeggeri aventi necessità di assistenza speciale (UNMR, PREG, PRM etc) l'adeguata assistenza in tutte le fasi precedenti il volo e/o verificare, qualora previsto, la documentazione che ne certifica l'idoneità al volo.
- Verificare che il bagaglio a mano sia conforme per tipologia, peso, quantità e dimensioni al trasporto in cabina secondo i limiti stabiliti dal Vettore.
- Informare il passeggero di eventuali variazioni dell'orario di partenza rispetto all'orario programmato.
- Al verificarsi di situazioni rientranti nell'ambito di applicazione del Regolamento Comunitario n.261/2004 (overbooking, cancellazione, ritardo del volo) e in accordo con la CNA, fornire al passeggero adeguata informazione circa i suoi diritti e predisporre le azioni atte a garantire il risarcimento e/o l'erogazione dei servizi di assistenza previsti in relazione al disservizio verificatosi.
- Dare tempestiva comunicazione al BHS, per il recupero/sbarco bagaglio, di eventuali passeggeri già registrati che decidano di rinunciare al volo o siano, per altre ragioni, cancellati. Assicurare inoltre il corretto passaggio di informazioni ai settori coinvolti.
- Rendere disponibile, al passeggero che ne faccia richiesta, la "Carta dei Servizi" e le modalità per effettuare eventuali segnalazioni relative al disservizio.
- Aver cura, al termine delle operazioni di accettazione, di riporre in luogo chiuso e sicuro eventuali etichette bagaglio e/o carte d'imbarco rimaste inutilizzate.

4.1.2.1 Passeggeri con disabilità e passeggeri a ridotta mobilità

Conformemente al Reg. CE N. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità o con mobilità ridotta nel trasporto aereo, la gestione di tali passeggeri viene assicurata dal Gestore Aeroportuale avente nella *Sala Amica* il centro di coordinamento. Per tale servizio il Gestore Aeroportuale addebiterà ai Vettori un corrispettivo per ogni passeggero in arrivo o in partenza.

L'assistenza dei PRM in arrivo e partenza avviene con personale (anche paramedico) in grado di interloquire in diverse lingue, pianificando l'attività giornaliera sulla base delle segnalazioni fornite dai vettori aerei con 36 ore di anticipo sul volo.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 75

Con riferimento alle Linee Guida dell'allegato 3 della Circolare GEN 02A – Formazione del personale di assistenza ai PRM, tutto il personale, compresi i sub appaltatori che lavorano a diretto contatto con i viaggiatori e che, nello svolgimento del proprio lavoro può entrare in contatto con i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, pur non prestando direttamente assistenza ai PRM deve essere sottoposto a formazione incentrata sulla disabilità e sul principio di non discriminazione e parità di trattamento.

Partenza

L'Unità sopra citata presidia la *Sala Amica* e, a ricezione della chiamata dai video citofoni (appositamente predisposti all'esterno del terminal in prossimità degli spazi adibiti ai mezzi pubblici ed a autoveicoli destinati al trasporto dei diversamente abili), dal banco informazioni o dal check-in, invia risorse e mezzi idonei, nella tipologia e nel numero, per la presa in carico e l'accompagnamento del PRM.

L'addetto dell'Unità PRM assiste il passeggero in tutti gli adempimenti necessari dall'arrivo in aeroporto all'imbarco ed accomodamento sull'aereo.

L'art. 4 del Regolamento UE 1107/2006 prevede che il Vettore può inibire l'imbarco del PRM nel caso in cui non siano rispettati gli obblighi in materia di sicurezza stabiliti dalla normativa internazionale, comunitaria o nazionale, oppure nel caso in cui le dimensioni dell'aeromobile o dei suoi portelloni rendano fisicamente impossibile l'imbarco o il trasporto della persona con ridotta mobilità.

Nell'eventualità che il PRM si presenti in aeroporto, non avendo segnalato in via preventiva le proprie esigenze al Vettore aereo, ovvero senza prenotazione, sarà l'Handler a dare notifica al Gestore, attivandosi affinché ogni ragionevole sforzo sia compiuto per procedere alle operazioni di imbarco o per proporre un'alternativa accettabile al passeggero.

Arrivo

L'Unità PRM, alla ricezione informativa della presenza di PRM sul volo in arrivo (assistito da SACBO o altro Handler), inviata dai vettori aerei e contenuta nella messaggistica trasmessa dallo scalo di origine dopo la partenza del volo o sulla base di comunicazione telefonica dell'Agente Rampa dell'Handler (qualora il PRM sia arrivato senza alcuna preliminare segnalazione); invia le risorse e mezzi idonei, nella tipologia e nel numero, per lo sbarco ed il trasporto del PRM in area arrivi, con utilizzo di ambulift se necessario; in detta area il PRM continua ad essere assistito, e, in assenza di un accompagnatore, aiutato nella fase del ritiro bagagli e di eventuale controllo documenti di identità se proveniente da area extra Schengen.

L'addetto dell'unità PRM, se necessario, accompagna il PRM sino al ricongiungimento con i familiari o al mezzo di trasporto successivo (autobus, taxi).

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 76

4.1.2.2 Minori non accompagnati

L'assistenza a minori non accompagnati avviene sotto la responsabilità e con oneri a carico dell'operatore con cui stipulano il contratto relativo al titolo di viaggio che fissa altresì i limiti di età e le procedure operative.

4.1.3 Procedure generali di accettazione bagagli

Oltre a quanto previsto dalla Procedura di riferimento si dovrà osservare quanto segue:

- Verificare il corretto funzionamento della bilancia e del display visivo;
In caso di mancato funzionamento della bilancia, darne immediata informazione al CSS SACBO.
- Nel caso di stampa non idonea delle etichette, richiedere l'intervento ai riferimenti indicati nella sezione del presente paragrafo "Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche" ed interrompere l'accettazione in attesa del ripristino della stampante;
- Rimuovere tutte le vecchie etichette;
- Verificare la presenza dell'etichetta identificativa del passeggero, in caso di mancanza della stessa, invitare, nell'interesse dello stesso passeggero, ad applicarla;
- Per i bagagli che superano il peso di 23 kg (o meno se richiesto dai Vettori), apporre l'etichetta "heavy" con l'indicazione del relativo peso, allo scopo di fornire agli operatori di handling le informazioni necessarie ai fini della sicurezza sul lavoro;
- Mettere in atto tutti gli accorgimenti atti a prevenire possibili interferenze con il funzionamento dell'impianto (es. rimuovere tracolle e lacci pendenti, richiudere maniglie estese di trolleys, ecc)
- Apporre l'etichetta bagaglio ed evitare che venga coperta da etichette di altro genere (priority, first-class, short-connection, etc.)
- Utilizzare l'apposita uscita "Bagagli fuori misura" (ski-point) in caso di registrazione bagagli particolari (es: porta-abiti, ombrelloni, borse morbide, ecc). avendo cura di informare il passeggero che dovrà presentarsi personalmente ed esibire la carta d'imbarco
- Controllare con regolarità che non giacciono bagagli in fondo al collettore della propria linea e, comunque, effettuare la verifica sistematicamente al termine delle operazioni di accettazione al fine di assicurare il corretto avviamento del bagaglio.

Si sottolinea che la non osservanza di corrette modalità di accettazione può comportare conseguenze rilevanti sul funzionamento dell'intero sistema di smistamento e controllo radiogeno dei bagagli, con penalizzazioni anche gravi per operatori e passeggeri.

L'utilizzo di transenne o di misuratori bagagli nell'area check-in, anche se in corrispondenza con i banchi utilizzati, dovrà essere preventivamente concordato con SACBO - Direzione Commerciale Aviation.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 77

Nell'espletamento delle procedure di accettazione l'handler/Autoproduttore si impegna ad ottemperare alle norme previste dal Programma Nazionale di Sicurezza .

4.1.3.1 AVIH e PETC

Gli animali da imbarcare in stiva (AVIH) dovranno essere chiusi in appositi contenitori dai proprietari al momento delle operazioni check-in.

In questa fase, il personale dell'Handler/Autoproduttore, dopo aver etichettato i suddetti contenitori dovrà indirizzare il passeggero presso il varco bagagli fuori misura (SKIPOINT) attraverso il quale dovrà inviare il contenitore all'area smistamento bagagli,

Gli animali che viaggiano in cabina (PETC) dovranno essere chiusi dai proprietari negli appositi contenitori, al momento dell'imbarco. I contenitori dovranno essere di fattura e disegno compatibile alla Normativa IATA/CNA.

4.1.3.2 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche

In caso di interruzione del funzionamento del DCS (Departure Control System) utilizzato, e comunque su richiesta del Gestore Aeroportuale, il personale di accettazione dovrà procedere utilizzando proprie etichette manuali conformi alla raccomandazione IATA 740 Attachment "F".

Ciascun Handler / Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia o malfunzione sui sistemi di accettazione dovrà darne immediata comunicazione al CSS SACBO, attendendo l'arrivo dei tecnici senza tentare operazioni di ripristino:

In caso di fermo prolungato per guasto / danneggiamento di un nastro bagagli collettore (che serve più banchi di accettazione) il Gestore Aeroportuale, sulla base della situazione e delle disponibilità operative del momento e consultandosi con gli Handlers / Autoproduttori / Vettori interessati, attuerà una delle due seguenti procedure alternative:

- trasferimento delle operazioni di accettazione ai banchi di un'altra isola, con trasferimento da un collettore all'altro dei bagagli non smistati a propria cura e carico;
- prelievo continuo dei bagagli con proprie risorse e mezzi presso i banchi di accettazione interessati dal fermo e trasporto degli stessi presso il collettore funzionante dell'isola di accettazione più vicina, per l'invio ai sistemi di smistamento.

Non saranno attuate le procedure alternative di cui sopra qualora il nastro bagagli collettore funzioni a tratti, a causa di un rallentamento generale del sistema di smistamento; in tal caso infatti le operazioni di accettazione risulteranno rallentate ma non interrotte, ed il Gestore Aeroportuale concorderà con i

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 78

Vettori / Handlers / Autoproduttori interessati le azioni da intraprendersi per evitare o minimizzare penalizzazioni operative.

4.1.4 Sistemi di Smistamento Bagagli

Il sistema è predisposto allo smistamento bagagli in partenza che vengono accettati presso i banchi check-in e convogliati verso 5 linee di trasporto (linea 2,3,4,5,6). I bagagli attraversano il sistema di controllo di sicurezza del 100% ed arrivano sui moli di raccolta di smistamento finale.

Durante il turno notturno o la sera antecedente, l'addetto CONTROL ROOM SACBO del BHS programma l'assegnazione giornaliera dei caroselli in base a:

- Distribuzione equa dei volumi;
- Volume di bagagli previsto anche in funzione della tipologia dell'A/M;
- Destinazione del volo (Schengen o Extra-Schengen);
- Orario schedulato del volo;
- Particolari procedure di sicurezza aggiuntive (es. destinazioni a rischio);
- Concomitanza uguale destinazione, ma differente numero di volo;

L'Handler/Autoproduttore, prima dell'inizio delle operazioni di accettazione dovrà visualizzare il carosello di riferimento tramite il Sistema "Smart" o in caso di avaria acquisire lo stesso contattando l'addetto Control Room .

SACBO si riserva di effettuare qualsiasi variazione a seguito di qualsiasi necessità operative o tecniche dandone tempestiva comunicazione all'Handler/Autoproduttore.

4.1.4.1 Smistamento bagagli

Sono trattate nel presente paragrafo le procedure di smistamento in zona air side dei bagagli da stiva e le modalità di utilizzo dei relativi impianti (nastri prelievo bagagli).

4.1.4.2 Controllo radiogeno del bagaglio

Tutti i bagagli da stiva devono essere sottoposti a controllo di sicurezza.

Questo controllo è effettuato attraverso un sistema automatico BHS.

Nel caso di sospetta presenza di esplosivo nel bagaglio, questo viene automaticamente indirizzato all'interno del carrello anti-deflagrante predisposto allo scopo, dopo aver informato Polaria per gli interventi di competenza.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 79

4.1.4.3 Riconcilio del bagaglio

Il riconcilio del bagaglio deve essere sistematicamente effettuato su ogni volo in partenza a cura dell'Handler/Autoproduttore, secondo la procedura del "bingo sheet" o di altro "BRS" (Baggage Reconciliation System) che prevede la congruenza dei bagagli registrati e controllati con l'effettivo imbarco dei passeggeri, attraverso l'apposizione di copie delle etichette (tabs) su appositi manifesti di controllo.

Nell'eventualità che la riconciliazione non dia luogo ad un effettivo riscontro passeggero-bagaglio, il bagaglio dovrà essere localizzato, riconosciuto e sottoposto alle misure di sicurezza previste

4.1.4.4 Bagagli privi di etichetta

Per quanto riguarda i bagagli privi di etichetta rinvenuti nell'area smistamento bagagli, essi dovranno essere radiogenati e nell'eventualità non sia possibile trovare il legittimo proprietario, inviati all' ufficio Lost & Found per azioni di competenza.

4.1.4.5 Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche

Ciascun Handler/Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia, malfunzione o fermo per guasto / danneggiamento di un impianto dovrà avvisare l'addetto alla Control Room che farà intervenire l'Unità Manutenzione Fabbricati e Impianti.

È necessario attendere l'arrivo dei tecnici senza tentare operazioni di ripristino.

In caso di guasto prolungato il Gestore Aeroportuale provvederà con sistemi alternativi utilizzando proprie risorse.

In caso di avaria di uno dei nastri che collegano il Terminal con il relativo carosello prelievo bagagli, il Gestore Aeroportuale garantirà la continuità del servizio, che potrà risultare temporaneamente rallentato fino al ripristino del guasto, deviando i bagagli su un nastro funzionante e trasportando i bagagli rimasti fermi a valle della deviazione, con proprie risorse, presso il carosello di prelievo.

4.1.4.6 Comunicazioni e richieste Operatori

Qualsiasi comunicazione e/o richiesta riferita all'operativo quotidiano, diversa da quelle specificamente descritte ai punti precedenti e riguardante i processi regolamentati nel presente paragrafo, dovrà essere indirizzata da Vettori, Handlers /Autoproduttori al CSS SACBO.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 80

4.1.4.7 Flussi anomali di bagagli

Flussi rilevanti di bagagli in anticipo o in ritardo rispetto ai tempi normalmente previsti per le operazioni di accettazione dovranno essere tempestivamente comunicati da Handlers / Autoproduttori al CSS SACBO, affinché possano essere concordate le azioni più opportune.

4.1.4.8 Prelievo dei bagagli

In prossimità del carosello di prelievo dei bagagli originanti dal Terminal sono assegnate dal Gestore Aeroportuale le posizioni di accosto per carrelli / contenitori relative ad ogni Handler / Autoproduttore, secondo le necessità manifestate e le disponibilità operative.

Ciascun Handler/Autoproduttore dovrà utilizzare gli spazi assegnati e sostare nell'area del carosello di prelievo esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle attività di prelievo bagagli di ciascun volo, evitando comunque di abbandonare carrelli nell'area.

Qualora un Handler/Autoproduttore, a fronte di particolari e momentanee esigenze operative, necessiti di nastri aggiuntivi o diversi rispetto a quelli assegnati, dovrà segnalare tali esigenze al Gestore Aeroportuale per iscritto.

Il Gestore Aeroportuale disporrà, per quanto compatibile, affinché non risultino penalizzate le attività di smistamento bagagli degli altri Handler/Autoproduttori.

Ciascun Handler/Autoproduttore dovrà prelevare i bagagli dal nastro air side (ed eventualmente dai varchi per colli ingombranti) contemporaneamente allo svolgimento delle operazioni di check-in, allo scopo di evitare che mancati o intempestivi prelievi si ripercuotano 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, il Gestore Aeroportuale assicurerà il proprio intervento ai fini di rimuovere dai nastri i bagagli non prelevati e si riserverà di porre in atto eventuali azioni ritenute necessarie nei riguardi dell'handler inadempiente.

Fermo restando quanto previsto ai punti precedenti, le operazioni di prelievo bagagli originanti dal Terminal dovranno essere effettuate, da ciascun Handler/Autoproduttore, in opportuno coordinamento con gli altri soggetti eventualmente presenti nell'area, ai fini della sicurezza sul lavoro e del regolare svolgimento delle operazioni complessive di prelievo bagagli.

4.1.4.9 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

I bagagli che giungeranno dai banchi accettazione all'ingresso dei sistemi di smistamento e sicurezza e che per forma e tipologia non fossero idonei al trattamento all'interno del sistema stesso, verranno

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 81

accantonati; di ciò verrà data comunicazione all'Handler/Autoproduttore che dovrà provvedere al trasporto dei suddetti bagagli presso una delle postazioni dedicate al controllo radiogeno dei bagagli fuori misura (ski point), previa segnalazione alla Società di Sicurezza.

In caso di avaria di una o più macchine X-ray o avaria totale dei sistemi di smistamento e sicurezza, il controllo del bagaglio sarà comunque garantito secondo quanto previsto dalle normative. Sulla base della situazione e delle disponibilità operative, il Gestore Aeroportuale informerà ciascun Handler/Autoproduttore delle azioni che verranno intraprese; questi ultimi dovranno seguire le istruzioni ed indicazioni impartite dal Gestore Aeroportuale per evitare o minimizzare penalizzazioni operative.

Le suddette procedure di contingency sono previste nel Programma di Sicurezza Aeroportuale.

Il Gestore Aeroportuale attuerà in collaborazione con l'Handler/Autoproduttore una delle seguenti procedure alternative:

- Trasferimento dei bagagli sulla linea con macchine X-ray funzionanti
- Controllo radiogeno dei bagagli tramite macchine fuori misura (ski point)
- Sospensione temporanea delle operazioni di accettazione

Ciascun Handler/Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia, malfunzione o danneggiamento di un impianto dovrà tempestivamente avvisare l'addetto alla Control Room e il CSS SACBO ed attendere l'arrivo dei tecnici senza tentare alcuna operazione di ripristino.

4.2 Comunicazioni e richieste Operatori

Qualsiasi comunicazione e/o richiesta riferita all'operativo quotidiano, diversa da quelle specificatamente descritte ai punti precedenti e riguardanti i processi regolamentati nel presente paragrafo, dovrà essere indirizzata da vettori/handlers e autoproduttori al CSS SACBO.

4.3 Ufficio informazioni

L'ufficio informazioni è di esclusivo utilizzo del Gestore, quale supporto al sistema di informazione al pubblico (FIDS), operativo H24.

Su invito del Gestore il banco informazioni è altresì utilizzabile da handler/autoproduttori, in caso di irregolarità operative che interessino un elevato numero di passeggeri, purché sia identificabile come referente per tale evento.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 82

L'ufficio Informazioni dispone di una sala riservata all'accoglienza di passeggeri PRM in attesa di essere assistiti dall'operatore della Sala Amica.

4.4 Biglietterie

I Vettori, Handlers,/Autoproduttori si impegneranno a garantire un orario di apertura compatibile con i voli per i quali viene erogato il servizio (si suggerisce due ore prima dello schedato di partenza dei voli). Il personale di ciascun Handler/Autoproduttore in servizio agli sportelli dovrà essere facilmente identificabile tramite uniforme dell'azienda e dovrà aver esposto il tesserino identificativo. Gli Handlers /Autoproduttori opereranno in adempimento con quanto previsto dalle regolamentazioni in materia di vendita titoli di viaggio e nel rispetto del Reg. EC261/2004.

4.5 Sale VIP

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è dotato di 2 sale VIP:

- Una sala VIP landside ubicata al piano terra, aerostazione partenze con annesso servizio Fast Track;
- Una sala VIP airside ubicata al primo piano dell'aerostazione, in area imbarchi.

L'utilizzo delle suddette sale è regolamentato dai contratti commerciali con Vettori e/o Aziende. L'ingresso alle stesse è inoltre esteso ai possessori di talune tessere emesse direttamente e/o riconosciute dalla Direzione SACBO.

L'ingresso è consentito anche ai non titolari delle suddette tessere, previo pagamento della relativa tariffa di ingresso presso la biglietteria SACBO.

4.6 ARRIVI

4.6.1 Gestione bagagli in arrivo

Al momento della pianificazione giornaliera dei voli, gli addetti Assistenza Arrivi SACBO predisporranno un'assegnazione di riferimento dei nastri di riconsegna bagagli ai voli in arrivo. Ciò avverrà sulla base della possibilità di impiego degli impianti e delle infrastrutture, dei vincoli di legge o di particolari richieste di trattamento dei bagagli da parte della CNA o da Enti di Stato (es. richieste di controlli da parte della Dogana, Guardia di Finanza ecc.) e degli accordi contrattuali con i Vettori.

Tale assegnazione verrà aggiornata (per conferma o variazione) a partire da 5 minuti dopo l'ATA di ciascun aeromobile, sulla base della sequenza di arrivo dei vari voli, e mostrata sui monitor SMART all'interno delle sale di riconsegna bagagli ai passeggeri e sui monitor SMART operativi.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 83

A fronte di particolari problemi operativi, per evitare disservizi ai passeggeri, il Gestore Aeroportuale potrà modificare in qualsiasi momento l'assegnazione dei nastri, dandone immediata informativa all'Handler/Autoproduttore, aggiornando contestualmente i monitor del sistema SMART (operativi e per il pubblico) e nel caso in cui i passeggeri del volo interessato siano già presenti in zona riconsegna, effettuando anche annuncio audio relativo al cambiamento.

Eventuali richieste, motivate da esigenze operative e riferite all'operativo quotidiano, di variazione dei nastri di riconsegna assegnati, dovranno essere effettuate, dall'Handler/ Autoproduttore interessato, al RIT Unità Passeggeri SACBO o, in sua assenza, al CSS SACBO.

Il Gestore Aeroportuale valuterà la possibilità di soddisfarle, compatibilmente con le esigenze operative complessive.

Ciascun Handler / Autoproduttore dovrà rispettare la viabilità e, dopo aver correttamente posizionato i carrelli, iniziare lo scarico dei bagagli sui nastri. Le suddette operazioni, così come le operazioni successive effettuate fino al termine della riconsegna bagagli del volo interessato, dovranno essere effettuate in opportuno coordinamento con gli altri soggetti eventualmente presenti nell'area, ai fini della sicurezza sul lavoro e del regolare svolgimento delle operazioni complessive di riconsegna bagagli.

Per motivi operativi un nastro potrà essere assegnato a più di un volo contemporaneamente. Lo scarico dei bagagli sul nastro, in tal caso, avverrà secondo la sequenza di arrivo dei carrelli o in relazione alla sequenza di ingresso dei passeggeri nelle sale; questo accorgimento tende ad evitare che siano posizionati sul nastro bagagli che non vengano prelevati dai passeggeri presenti in sala, ritardando le operazioni di riconsegna.

Ciascun Handler / Autoproduttore dovrà sostare nelle aree di accosto ai nastri di riconsegna solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico dei bagagli sui nastri, evitando in ogni caso di lasciare nelle suddette aree carrelli e contenitori di bagaglio vuoti.

Lo scarico dei bagagli sui nastri dovrà essere effettuato nel minor tempo possibile. Qualora, per problemi operativi, non sia possibile iniziare o completare la riconsegna entro 35 minuti dall' ATA, l'Handler / Autoproduttore dovrà tempestivamente darne comunicazione agli addetti Assistenza Arrivi (presso l' ufficio Lost & Found SACBO) che potranno provvedere alla riassegnazione dei nastri.

Ciascun Handler / Autoproduttore sarà comunque responsabile dei bagagli prelevati dall'aeromobile in arrivo fino all'immissione degli stessi sui nastri di riconsegna ed al relativo ritiro da parte del passeggero; dovrà in particolare provvedere, nel caso in cui bagagli in transito pervengano erroneamente in area riconsegna bagagli air side, al riavvio degli stessi agli aeromobili di destinazione (transito diretto) o all'area smistamento bagagli (transito indiretto).

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 84

4.6.1.1 Riconsegna bagagli fuori-misura e animali vivi

Un bagaglio è considerato fuori-misura quando supera le dimensioni standard previste.

L'Handler / Autoproduttore dovrà azionare gli appositi sistemi di segnalazione, ove esistenti, o contattare l' addetto Assistenza area Arrivi in Turno, il quale provvederà alla presa in consegna dei bagagli / animali per il successivo posizionamento nei punti di prelievo da parte del passeggero.

a. all'ufficio di Polizia di Frontiera, ove verrà, nel contempo, indirizzato il passeggero per il ritiro.

4.6.1.2 Gestione bagagli non ritirati, bagagli privi di etichetta identificatrice, bagagli rush

Il Gestore Aeroportuale eseguirà la rimozione dai nastri o dai punti di riconsegna fuori-misura, eventuali bagagli non ritirati dai passeggeri, provvedendo a consegnarli ai rispettivi uffici Lost & Found.

Nel caso in cui i bagagli "rush" debbano essere riavviati, l'Handler/Autoproduttore interessato dovrà provvedere all'etichettatura e al riavviamento degli stessi, dopo averli sottoposti a controllo radiogeno e relativa riconciliazione documentale, attraverso il sistema internazionale rintraccio bagagli - world tracer - o tramite comunicazione telex, nel rispetto della normativa vigente.

4.6.1.3 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

Ciascun Handler/Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia, malfunzione o fermo per guasto/ danneggiamento sugli impianti di riconsegna bagagli, dovrà tempestivamente avvisare il CSS SACBO, senza tentare operazioni di ripristino.

Nel caso in cui un nastro riconsegna bagagli, per guasto o danneggiamento, si arresti e non sia possibile ripristinarlo in tempi brevi, il Gestore Aeroportuale assegnerà ai voli in arrivo interessati un nuovo nastro, aggiornando contestualmente i monitor del sistema SMART (operativi e per il pubblico) e, nel caso in cui i passeggeri dei voli interessati siano già presenti in zona riconsegna, effettuando anche annunci audio relativi al cambiamento. Sarà cura e onere di ciascun Handler / Autoproduttore interessato provvedere, in zona air side, allo spostamento dei bagagli eventualmente presenti sul nastro in avaria al nuovo nastro assegnato; in zona land side e all'interno dell'impianto provvederà il Gestore Aeroportuale con proprio personale.

4.6.2 Bagagli in Transito

L'Handler/Autoproduttore in base alla messaggistica e/o alla documentazione relativa al carico deve :

a. Rilevare la posizione in stiva o nelle ULD dei bagagli in transito;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 85

- b. Assicurare un'accurata identificazione dei voli di destinazione dei bagagli;
- c. Verificare tramite etichetta di identificazione il numero dei bagagli in transito;
- d. Assicurare la prosecuzione di tutti i bagagli;

4.6.3 Oggetti rinvenuti

Tutti gli oggetti rinvenuti in area LANDSIDE ed in deposito presso SACBO, per i quali non sia stato possibile rintracciare il proprietario, sono consegnati e custoditi da parte del personale dedito alla sorveglianza presso l'ufficio "Manutenzione Infrastrutturale" sotto l'unità "Progettazione, Costruzione e Manutenzione Infrastrutture Edili" in aerostazione, ovvero non accedono all'area sterile. Essi verranno conservati per il periodo stabilito dalla legge, decorso il quale, saranno venduti tramite asta pubblica e, ove rimasti invenduti, potranno essere devoluti in beneficenza ad ONLUS.

Tutti gli oggetti rinvenuti in area AIRSIDE, per i quali non sia stato possibile rintracciare il proprietario, sono consegnati presso l'ufficio Lost & Found gestito da SACBO situato nell'area riconsegna bagagli, ovvero permangono in area doganale. Essi verranno conservati per il periodo stabilito dalla legge, decorso il quale saranno consegnati ad Agenzia delle Dogane, come da convenzione in essere con la Società di Gestione Aeroportuale. La consegna verrà tracciata da apposita documentazione a supporto controfirmata dalle parti. Sarà cura dell'Agenzia delle Dogane direttamente o tramite la Società di Gestione Aeroportuale organizzare un'asta pubblica per vendita all'incanto degli oggetti custoditi secondo i tempi e metodi stabiliti dalla stessa Agenzia..

4.6.4 Oggetti respinti ai filtri di sicurezza

Qualora, ai filtri di sicurezza, risultassero oggetti da respingere, il passeggero in partenza conferisce l'oggetto/articolo negli appositi contenitori posizionati presso i posti di controllo centrale.

In presenza di:

- liquidi (creme, gel, bibite)
l'addetto SACBO Progettazione, Costruzione e Manutenzione Infrastrutture Edili ritira gli oggetti e, dopo aver provveduto allo smaltimento di quelli non integri, li deposita presso l'apposito magazzino all'uopo predisposto. Successivamente colloca tali oggetti, a seconda della loro tipologia, in appositi scatoloni e redige l'apposita scheda riepilogativa indicando data, tipologia, quantità
- articoli pericolosi per il trasporto aereo / oggetti costituenti armi improprie (forbici, cavatappi, coltelli)
vengono ritirati ai controlli di sicurezza dalla GPG e consegnati all'addetto SACBO dell'Unità Sicurezza che provvede a ritirarli e ne redige la relativa scheda indicante data, tipologia, quantità e ne richiede lo smaltimento secondo la normativa vigente all'Unità Manutenzione Impianti e Fabbricati;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 86

Per gli oggetti sopraelencati, l'addetto SACBO Progettazione, Costruzione e Manutenzione Infrastrutture Edili dopo aver prelevato il materiale dal magazzino, lo consegna al soggetto incaricato del ritiro (Ente benefico).

All'atto della consegna, chiede al soggetto incaricato del ritiro la compilazione dell'apposita scheda di conferma dell'avvenuta consegna comprensiva dello scarico di responsabilità.

Tutti gli oggetti dimenticati dai passeggeri durante il transito ai controlli di sicurezza rimangono reclamabili presso le postazioni di controllo sino a fine giornata e, successivamente, consegnati in forma cumulativa e unitamente ad un verbale di consegna all'ufficio "Lost and Found".

4.6.5 Gestione dei Gate d'IMBARCO

Sono trattati in questo paragrafo i flussi informativi e le modalità relative al processo di assegnazione e utilizzo dei gates d'IMBARCO passeggeri.

L'utilizzo delle uscite di IMBARCO passeggeri dovrà avvenire in conformità con tutte le normative e disposizioni vigenti. Le uscite d'IMBARCO sono costituite da porte con apertura a badge che registrano gli accessi e che sono collegate ad una centralina di controllo presso l'Ufficio di Polizia di Stato.

Al momento della pianificazione giornaliera dei voli, viene definita l'area (gate o gruppo di gates) per l'IMBARCO di ciascun volo in base a:

- Destinazione del volo (Schengen o Extra Schengen);
- Schedulato del volo;
- Piazzola di sosta
- Totali passeggeri previsti, quando disponibili;
- Accordi contrattuali;
- Misure aggiuntive di sicurezza.

Tale pianificazione, da intendersi indicativa e non vincolante, può essere modificata in qualsiasi momento per sopravvenute esigenze operative e/o tecniche; in tal caso il Gestore Aeroportuale, non appena intervenuta la variazione e possibilmente 2 ore prima dell'STD del volo, la comunicherà all'Handler/Autoproduttore interessato.

L'assegnazione del gate d'IMBARCO è visualizzata tramite sistema SMART e nei vari DCS.

Eventuali richieste specifiche di assegnazione gate per voli particolari, riferite all'operativo quotidiano, dovranno essere fatte telefonicamente al COS SACBO (tel. 035-326-356).

La personalizzazione delle uscite d'IMBARCO per particolari esigenze (ad esempio voli inaugurali), se non regolata da accordi contrattuali, dovrà essere preventivamente concordata con SACBO.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 87

Per assicurare la programmazione e ottimizzazione dell'utilizzo dei loading bridge, viene riservata al Gestore Aeroportuale la facoltà di assegnare ai Vettori i finger ove gli stessi non siano utilizzati, al fine di massimizzarne il grado di riempimento e la produttività, rendendone obbligatorio l'utilizzo a carico dei Vettori.

La disponibilità dell'uscita d'IMBARCO cessa 10 minuti dopo l'STD o l'ultimo ETD noto al momento di inizio IMBARCO; ogni impegno aggiuntivo dovrà essere, non appena noto, richiesto al COS SACBO che si riserverà la facoltà di concederlo o di individuare soluzione alternativa, a tutela del buon funzionamento complessivo delle operazioni di IMBARCO.

Le uscite d'IMBARCO dovranno essere lasciate sgombre da materiali di qualsiasi genere al termine dell'impiego.

Nel caso in cui avvengano operazioni concomitanti di IMBARCO e SBARCO che hanno in comune parte del percorso, le operazioni di IMBARCO dovranno essere momentaneamente sospese.

L'apertura e la chiusura delle uscite sia d'IMBARCO che di SBARCO dovranno essere effettuate dall'Handler/Autoproduttore interessato mediante utilizzo dei sistemi esistenti (tesserino magnetico personale o altro).

Le uscite d'IMBARCO costituite da porte automatiche dovranno essere aperte e chiuse esclusivamente mediante gli appositi meccanismi e non forzandole, fatto salvo quanto previsto nella sezione del presente paragrafo "Gestione anomalie, malfunzioni e situazioni operative critiche".

L'utilizzo di transenne o altre personalizzazioni delle uscite d'IMBARCO dovranno essere preventivamente concordati con il Gestore Aeroportuale.

4.6.5.1 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

Ogni avaria degli impianti / infrastrutture trattati nel presente paragrafo dovrà essere immediatamente segnalata attendendo l'arrivo dei tecnici senza tentare operazioni di ripristino:

- per componenti infrastrutturali (pavimenti, luci, porte non automatiche ecc.), dovrà essere interessato telefonicamente il CSS SACBO che provvederà a far intervenire l'Unità Manutenzione e Gestione SACBO;
- per lettori di badge, sistema locale di annunci, porte automatiche dovrà essere interessato telefonicamente il CSS SACBO che provvederà a far intervenire l'Unità Servizi Informativi SACBO.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 88

4.7 Utilizzo dei pontili

AEROMOBILI AMMESSI AL FINGER STAND N. <u>207 STOP 2</u>
A318/A319/A320-200/A321-200
B737-300W/B737-400/B737-500W/B737-600/B737-700W/B737-800W/B737-900W/B757-200W/B757-300W/B767-200/B767-300
EMBRAER 170STD / EMBRAER 190STD
F100
MD80/MD81/MD82/MD83/MD87/MD88/MD90-30
RJ70/RJ85/RJ100

 Milano Orio al Serio international airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 89

AEROMOBILI AMMESSI AL FINGER STAND N. <u>209 STOP 2</u>
A318/A319/A320-200/A321-200
B737-300W/B737-400/B737-500W/B737-600/B737-700W/B737-800W/B737-900W/B757-200W/B757-300W/B767-200/B767-300
EMBRAER 170STD / EMBRAER 190STD
F100
MD80/MD81/MD82/MD83/MD87/MD88/MD90-30
RJ70/RJ85/RJ100

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 90

4.8 Informativa di scalo

E' trattato in questo paragrafo il complesso delle informazioni relative alla gestione operativa dei voli su BGY (orari di partenza e di arrivo aeromobili, ritardi, cancellazioni, informazioni varie per il pubblico e per il personale operativo, dati per la fatturazione, ecc.). Tali informazioni sono garantite dai sistemi informatici e, a seconda della tipologia e della finalità, sono fornite da soggetti diversi (Vettore, Autoproduttore, Handler, Ente di Gestione e Enti di Controllo) e possono essere obbligatorie o facoltative.

L'informativa al pubblico è trattata in maniera specifica al paragrafo successivo.

Le informazioni di scalo dovranno essere comunicate da Vettori, Handlers/Autoproduttori secondo gli standard IATA, ovunque previsti e se non diversamente specificato, e comunque nel rispetto di tutte le normative e disposizioni vigenti.

Il Gestore Aeroportuale potrà autorizzare, su richiesta dei Vettori /Handlers/ Autoproduttori interessati, in presenza di situazioni tecniche (ad esempio relative ai sistemi informatici) e/o operative particolari, per periodi di tempo limitati, la comunicazione di informazioni con modalità parzialmente diverse da quanto stabilito nel presente paragrafo.

Con l'eccezione di quanto previsto al precedente punto non saranno prese in considerazione, se non in casi eccezionali e a salvaguardia della sicurezza e dell'operatività dell'attività aeroportuale, informazioni pervenute attraverso canali diversi da quelli stabiliti dagli standard IATA (ad esempio telefonate al posto di telex standard).

Ferme restando le modalità di trasmissione delle informazioni stabilite nel presente paragrafo, il Gestore Aeroportuale è disponibile a concordare ed implementare, congiuntamente con i Vettori interessati, collegamenti automatici per la trasmissione dei dati tra il DCS (Departure Control System) di ciascun Vettore e il Sistema Informativo del Gestore Aeroportuale.

Qualsiasi anomalia rilevata da Vettori, Handlers/Autoproduttori riferita all'operativo quotidiano e relativa a quanto regolamentato nel presente paragrafo, dovrà essere immediatamente segnalata al CSS SACBO.

Qualsiasi comunicazione o richiesta di informazione operativa riguardante quanto regolamentato nel presente paragrafo sarà dal Gestore Aeroportuale indirizzata al riferimento indicato dal Vettore/Handler/Autoproduttore.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 91

4.8.1 Informazioni “Orario di IMBARCO”, “Inizio IMBARCO”, “Fine IMBARCO”, “Annullamento IMBARCO”, “Apertura / Chiusura Banco”, “Note Pubbliche”

Le informazioni “Orario stimato di partenza” “Inizio IMBARCO”, “Fine IMBARCO”, “Banco/banchi check-in assegnati al volo e le Note Pubbliche necessarie per una corretta divulgazione delle informazioni tramite sistema SMART, dovranno essere visibili nei sistemi informativi FIDS tramite canali diversificati a seconda dell’operatore responsabile (Handler/Autorproduttore/Gestore).

Essendo il Gestore Aeroportuale responsabile dell’informativa al pubblico sullo scalo di Orio al Serio, le Note Pubbliche dovranno essere concordate preventivamente con il Gestore Aeroportuale stesso, relativamente al contenuto, alla forma, ai tempi di divulgazione e alle condizioni che devono verificarsi, affinché ciascuna nota possa essere pubblicata.

4.8.2 Trattamento dati di supporto alle attività di handling

Il Sistema informativo SMART, gestito dal Gestore Aeroportuale, consente di rendere disponibili sui monitor operativi informazioni utilizzabili dagli operatori aeroportuali. Nel caso in cui un Handler/Autorproduttore voglia usufruire di tale opportunità, dovrà comunicare al Gestore Aeroportuale le informazioni, non appena disponibili, mediante: telex standard o email indirizzato al Responsabile in Turno SACBO. Per note informative non disponibili nel sistema, i soggetti invieranno la richiesta di implementazione, ove possibile, all’ Unità Servizi Informativi S.A.C.B.O.

4.8.3 Informativa al pubblico

Nel presente paragrafo sono trattati i seguenti sistemi informativi per il pubblico con le relative modalità di gestione:

- Monitor del Sistema Informativo SMART, ubicati nelle Aerostazioni e nelle aree adiacenti Annunci audio (generali e locali).
- Il Sistema SMART fornisce, con modalità e a livelli di dettaglio diversi a seconda della zona in cui i monitor sono installati, informazioni riguardanti i voli in arrivo e in partenza (orari, banchi di accettazione dedicati, status del volo, ecc.)

4.8.4 Annunci audio generali

Gli annunci audio generali, non riferiti cioè ad una singola area d’IMBARCO, sono diffusi in tutto il Terminal, lato partenze e arrivi, in lingua italiana e inglese.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 92

Il Gestore Aeroportuale garantirà tutti gli annunci di carattere generale riguardanti la normativa sul trasporto aereo, eventuali scioperi, problemi meteo o di congestione traffico in atto, ecc..

Il Gestore Aeroportuale garantirà inoltre gli annunci riguardanti variazioni o informazioni relative a processi che ricadono sotto la propria diretta gestione (ad esempio cambio nastro riconsegna bagagli).

Solo ENAC e le autorità di Pubblica Sicurezza potranno richiedere l'effettuazione di annunci, anche nominativi, per motivi diversi da quelli legati alla gestione dei voli.

Eventuali annunci richiesti da Handler/Autoproduttori/Vettori, riferiti alla gestione dei voli ma diversi rispetto a quelli normalmente diffusi potranno essere effettuati dal Gestore Aeroportuale solo se compatibili con una corretta gestione dell'informativa al pubblico.

Tutti gli annunci saranno effettuati dal Gestore Aeroportuale nel rispetto della normativa vigente, con particolare riferimento al D. Lgs. n. 196/2003.

4.8.5 Annunci audio locali

Gli impianti di annunci locali, ubicati presso le sale d'IMBARCO, sono a disposizione degli Handler.

I contenuti degli annunci dovranno essere riferiti esclusivamente alle operazioni di IMBARCO del volo. Gli annunci dovranno essere chiari e sintetici; si dovranno inoltre, per quanto possibile, evitare ripetizioni dello stesso annuncio e sovrapposizioni con annunci di altre postazioni d'IMBARCO nella stessa sala e con gli annunci generali.

Gli annunci potranno essere fatti in qualsiasi lingua, oltre che in Italiano.

Tutti gli annunci dovranno essere effettuati nel rispetto della normativa vigente, con particolare riferimento al D. Lgs. n. 196/2003.

4.8.6 Annuncio d'imbarco con rifornimento in corso

La normativa prevede che ai passeggeri, in fase di imbarco e/o sbarco con rifornimento in corso, sia annunciato il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale .

Per quanto riguarda l'imbarco, questo annuncio deve essere effettuato presso il gate d'imbarco a cura dell'Handler secondo il seguente testo:

 Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>		Edizione 3.0	RS/BGY
			Data di validità 01.08.2016	pag. 93

ITALIANO

Causa rifornimento in corso, informiamo i passeggeri che, sul piazzale, è vietato l'uso di accendini e telefoni cellulari.

INGLESE

Refuelling is under way, so we inform all passengers that the use of mobile phones and lighters is forbidden on the apron.

Il divieto di fumo già sussiste in tutta l'area di movimento.

4.8.7 Informazioni al pubblico fornite direttamente dai Vettori

Sarà consentita a un Vettore la diffusione al pubblico di annunci di carattere generale aventi come soggetto informatore il Vettore stesso solo nella seguente modalità:

La richiesta dovrà essere effettuata al CSS SACBO con cui dovranno essere concordati anche il testo e le relative modalità di diffusione, per garantire la tutela degli interessi reciproci e di terzi, la correttezza e precisione delle informazioni, la coerenza con altre fonti ufficiali disponibili ed il corretto utilizzo dell'infrastruttura centralizzata di diffusione delle informazioni, ferma restando la responsabilità del Vettore su quanto dichiarato in qualità di erogatore diretto dell'informativa.

Esempi di testi standard:

"Il Vettore è spiacente di annunciare che, a causa di un'agitazione (o assemblea) sindacale del proprio personale (natura del personale ed eventuale scalo) dalle (ora) alle (ora) i voli potranno subire ritardi o cancellazioni fino alle (ora)"

"Il Vettore è spiacente di annunciare che, a causa di un malfunzionamento dei propri sistemi (natura del sistema) i voli potranno subire ritardi o cancellazioni (o le operazioni di (natura delle operazioni) potranno subire rallentamenti con possibilità di ritardo dei voli)."

4.8.8 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

Ciascun Handler / Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia o malfunzionamento sui sistemi di informazione al pubblico trattati nel presente paragrafo dovrà darne immediata comunicazione al CSS SACBO, attendendo l'arrivo dei tecnici senza tentare operazioni di ripristino. Il CSS avviserà l'Unità

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 94

Sistemi informativi SACBO sia per i monitor del sistema SMART che per gli impianti relativi agli annunci locali e generali.

In caso di malfunzionamento del sistema SMART e/o del sistema di annunci audio generali, il Gestore Aeroportuale, anche consultandosi con i principali Vettori / Handlers/ Autoproduttori interessati, prenderà, per garantire il miglior livello possibile di informazione al pubblico, i provvedimenti ritenuti più opportuni, come ad esempio l'utilizzo di megafoni, il rinforzo del presidio informativo il posizionamento di tabelle aggiornate relative ai voli in più punti del Terminal, ferma restando la necessità di collaborazione di tutti gli Operatori interessati, tra di loro e con il Gestore Aeroportuale, per ridurre al minimo gli eventuali disagi e disservizi per i passeggeri. Sarà cura del Gestore Aeroportuale informare i Vettori / Handler / Autoproduttori interessati sulle azioni intraprese per fronteggiare le criticità intervenute.

 Orio al Serio <i>international</i> <i>airport</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 95

5 TRATTAMENTO DI MERCI E POSTA TRA L'AEROSTAZIONE E L'AEROMOBILE

5.1 Generalità

Sono trattate nel presente paragrafo le procedure comuni alle attività di assistenza merci e posta (compresa posta militare) per quanto attiene al trattamento delle merci e della posta in arrivo, partenza e transito tra l'aerostazione e l'aeromobile.

Fermo restando quanto stabilito nel presente documento, ciascun Handler/Autoproduttore dovrà comunque operare nel pieno rispetto di tutte le normative IATA, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri, emanati da qualsiasi soggetto che ne abbia titolo, relativamente alle attività qui trattate. Costituiscono riferimento l'Ordinanza vigente in materia e le disposizioni del Ministero Economia e Finanze – Dipartimento delle Dogane e delle Imposte Indirette – Direzione Centrale dei Servizi Doganali.

5.2 Orari di servizio del Cargo Center SACBO

Il reparto merci SACBO rispetta i seguenti orari:

Operativo: il reparto è chiuso dalle 22.00 LT del sabato alle 14.00 LT della domenica e nelle festività nazionali.

Apertura al pubblico per la consegna della merce in arrivo: 8.00-18.00 Lun –Ven.

E' possibile richiedere aperture straordinarie in caso di necessità ad hoc, contattando il Cargo SACBO ai seguenti recapiti:

mail: cargodept@sacbo.it

tel : +39 035 326312

fax : +39 035 326340

SITA : BGYKFXH

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 96

5.3 Merci in partenza

Nel presente paragrafo sono trattate le procedure, i flussi informativi e documentali relativi al processo di consegna delle merci in partenza da BGY da parte dell'Handler Magazzino all'Handler di piazzale e di trasporto da parte di quest'ultimo delle merci stesse all'aeromobile.

5.3.1 Consegna e trasporto della merce all'aeromobile

L'Handler Magazzino renderà il carico disponibile per il ritiro da parte dell'Handler di piazzale sul piazzale lato airside del magazzino merci di competenza, nei tempi (anticipo sull'STD) concordati con ciascun Vettore e che il Vettore stesso dovrà aver comunicato preventivamente all'Handler di Piazzale.

Qualora l'Handler di piazzale non abbia reso disponibili il tipo e numero di carrelli necessari per le operazioni di allestimento dei carichi, lo stesso avrà la totale responsabilità, nei confronti di qualsiasi soggetto interessato, e in particolare del Vettore committente, dell'eventuale mancato o ritardato invio della merce. Ferma restando tale responsabilità, SACBO potrà sollecitare l'invio dei carrelli mancanti contattando il riferimento dell'Handler di piazzale.

L'Handler di piazzale dovrà prelevare il carico, in tempo utile per consentire l'IMBARCO dello stesso nei tempi concordati con il Vettore. Qualora il carico sia stato allestito e l'Handler di piazzale non sia pervenuto in tempo presso l'area Cargo SACBO per prelevare il carico, SACBO avrà facoltà, in casi eccezionali e solo se il Vettore committente lo richiede, di curare l'invio del carico presso l'aeromobile di destinazione con propri mezzi di traino, addebitando successivamente al Vettore richiedente i relativi costi. Questo si applica anche nel caso di merci last-minute non ritirate tempestivamente. Resta la responsabilità dell'Handler di piazzale stesso nei confronti di qualsiasi soggetto interessato, e in particolare del Vettore committente, del mancato o ritardato IMBARCO della merce.

5.3.1.1 Controllo Merce Export

Al momento del prelievo del carico l'addetto Handling Merci Export visionerà la merce da caricare sull'aeromobile, se le confezioni risultano integre autorizzerà il trasporto in piazzola per il carico. Se le confezioni non dovessero risultare integre contatterà immediatamente il RIT Handling Merci Export comunicandogli se visionati, il numero e il tipo di colli che non risultano integri, e l'eventuale etichetta riportata su di essi.

In caso si trattasse di merci pericolose si allontanerà dall'area.

Il Responsabile In Turno Merci verificherà la tipologia del materiale in base alla documentazione in suo possesso e se il materiale è etichettato come pericoloso o non chiaramente identificabile, avvertirà immediatamente il Vettore, e il CSS.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 97

Il caposcalo attiverà quindi i VV.F (se non già attivati dall'Handling Merci) e allenterà il referente ENAC in turno e la Polizia di Frontiera.

La documentazione disponibile indicante l'effettivo contenuto della merce sarà messa a disposizione degli enti che interverranno.

In caso di contaminazione il CSS provvederà quindi ad attivare la bonifica dell'area interessata dall'evento o il riconfezionamento della stessa.

Al termine di questa attività, si potranno riprendere le operazioni di imbarco solamente dopo aver ottenuto il consenso da parte dei VV.F.

Gli addetti che sono stati a contatto con l'eventuale materiale fuoriuscito dalle confezioni non integre, anche in assenza di sintomi apparenti, dovranno recarsi presso il Primo Soccorso aeroportuale, per gli accertamenti del caso.

Le procedure in essere degli Handlers, per la salvaguardia e la tutela dei propri dipendenti, dovranno essere messe comunque in atto.

5.3.1.2 Prelevamento Merce

Al momento del prelievo del carico, l'Handler di piazzale dovrà ritirare, presso gli uffici del Magazzino Handling Export, e salvo diversi accordi con lo stesso, una copia del Cargo Manifest e la documentazione di accompagnamento della merce (AWB - Air Waybill, ed altra eventuale). Contestualmente l'Handler piazzale, se differente dall'Handler Merci, firmerà il documento di cessione in duplice copia compilato dal Magazzino, attestante la presa in consegna del carico e della documentazione. La procedura descritta potrà essere sostituita da eventuali procedure interna o trattata anche telematicamente, ove applicabile.

Da tale momento il carico e i documenti si intenderanno a tutti gli effetti e per qualsiasi finalità custoditi e movimentati sotto la totale responsabilità dell'Handler di piazzale.

L'Handler di piazzale, espletati gli adempimenti di cui al precedente punto, curerà con propri mezzi, salvo diversi accordi con Handler Merci, il trasporto della merce e della relativa documentazione, presso l'aeromobile in partenza, per le operazioni di carico sull'aeromobile. Durante il tragitto verso l'aeromobile l'Handler di piazzale, oltre a rispettare tutte le normative e disposizioni vigenti in materia di viabilità aeroportuale, dovrà avere cura che il carico si mantenga nelle condizioni in cui è stato prelevato, e in particolare protetto nei confronti degli agenti atmosferici.

Se accidentalmente durante le fasi di trasporto di colli di merce restrittiva o non chiaramente identificabile, si dovessero danneggiare, compromettendo la loro integrità, l'addetto avvertirà immediatamente il suo Responsabile in Turno comunicando il numero e il tipo di colli che non risultano integri, e l'eventuale etichetta riportata su di essi.

Se il danneggiamento della merce avviene sottobordo o durante i trasporti di competenza dell'Handler di piazzale, l'agente rampa verifica immediatamente tramite documentazione a seguito merce (se già disponibile) l'eventuale contenuto della stessa. In assenza di documentazione avvertirà immediatamente il proprio RIT per il recupero della stessa.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 98

Se il materiale è etichettato come pericoloso o non chiaramente identificabile, il RIT avvertirà immediatamente il Vettore, il CSS e l'Handling Merci.

Il Duty Manager attiverà i VV.F. (se non già attivati da RIT Handling) e allenterà il referente ENAC in turno e la Polizia di Frontiera.

Una volta giunto in prossimità dell'aeromobile, l'Handler di piazzale si dovrà coordinare opportunamente con il Vettore e con lo staff preposto al carico della merce sull'aeromobile, se diverso da se stesso. Questo affinché le operazioni di carico si svolgano nei tempi e nei modi previsti, senza interferenze con le attività di altri soggetti presenti nell'area, senza rischi per il personale operante sottobordo e senza danneggiamenti o perdite delle merci destinate al carico.

Nel caso in cui i funzionari della Dogana dispongano l'effettuazione di verifiche che comportino il disallestimento, anche parziale, e il successivo riallestimento del carico, tali operazioni saranno effettuate a cura dell'Handler Merci ed il costo riaddebitato al Vettore/Handler.

5.3.2 Trasmissione dei dettagli delle merci ai fini del piano di carico

Sarà cura dell'Handler Merci comunicare al Vettore o ad altro soggetto da questo incaricato, con modalità concordate, i dati relativi al carico ai fini del bilanciamento dell'aeromobile, segregazione delle merci e degli adempimenti amministrativi.

5.3.3 Merci Last-Minute

Nel caso in cui il Vettore richieda l'invio di merce last-minute, fermo restando quanto disciplinato ai punti precedenti, l'Handler Merci, non appena ricevuta la richiesta, contatterà l'Handler di piazzale, il quale dovrà presentarsi presso l'area magazzino export per il ritiro della merce il più rapidamente possibile.

5.3.4 Merci con anomalie nell'allestimento

Vedi Prelevamento Merce (par. 5.3.2.2)

5.3.5 Rientro della merce da piazzola

Nel caso in cui, per qualsiasi ragione, non sia stata imbarcata sull'aeromobile tutta o parte della merce in partenza, l'Handler Merci, se diverso dallo stesso, l'Handler di piazzale in opportuno coordinamento tra di loro, dovranno informare telefonicamente l'ufficio merci, prima della partenza dell'aeromobile, e successivamente in forma scritta (non oltre 30' dopo l'ATD), specificando la quantità di merce non imbarcata e dei motivi del mancato IMBARCO.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 99

La suddetta merce dovrà essere, entro 60' da ATD, riconsegnata dall'Handler di piazzale, unitamente alla relativa documentazione, se non imbarcata con il resto della merce, presso il magazzino merci di competenza. Questo procederà quindi ad effettuare le successive operazioni previste (disallestimento, formalità doganali, presa in carico presso il magazzino merci).

In caso di volo in partenza cancellato, la merce non imbarcata dovrà essere riconsegnata dall'Handler Merci, con modalità analoghe a quelle descritte al punto precedente, non oltre 60' dopo la cancellazione del volo da parte del Vettore.

5.4 Merci in arrivo

In questo paragrafo sono trattate le procedure e i flussi informativi e documentali relativi al processo di trasporto dall'aeromobile e consegna all'Handling Merci, da parte dell'Handler di piazzale, delle merci in arrivo a Milano - Bergamo.

L'addetto alle operazioni di scarico prima dell'apertura della stiva verificherà dalla missione o dalla distribuzione (se presenti) se vi sono colli di merce restrittiva, aperta la stiva verificherà l'integrità del carico e se lo stesso è integro procederà al suo sbarco.

Se dovesse accorgersi che il carico da lui visionato non risulta integro, se già entrato in stiva uscirà immediatamente ed avvertirà l'agente rampa dell'evento, comunicandogli se visionati, il numero e il tipo di colli che non risultano integri, e gli eventuali dettagli dell'etichetta identificativa.

Si allontanerà quindi dall'area interessata dall'evento.

L'agente rampa verificherà immediatamente, tramite documentazione (se disponibile) a seguito merce, l'eventuale contenuto della stessa. Se la documentazione è stata già ritirata avvertirà immediatamente il suo RIT per il recupero.

Se il materiale è etichettato come pericoloso o non chiaramente identificabile, il RIT avvertirà immediatamente il Vettore, il CSS e l'Handling Merci e la Polizia di Frontiera.

Il Caposcalo, se non già fatto dal RIT Handling, attiverà i VV.F. e allenterà il referente ENAC in turno.

La eventuale documentazione con l'effettivo contenuto della merce sarà messa a disposizione degli enti che interverranno.

Il CSS provvederà a seconda della tipologia della merce, ad attivare gli enti (interni SACBO e/o esterni) per la bonifica dell'area interessata dall'evento e, se del caso, al riconfezionamento della stessa.

Al termine di questa attività, si potranno riprendere le operazioni di sbarco solamente dopo aver ottenuto il consenso da parte dei VV.F.

Gli addetti che sono stati a contatto con l'eventuale materiale fuoriuscito dalle confezioni non integre, anche in assenza di sintomi apparenti, dovranno recarsi presso il Pronto Soccorso aeroportuale, per gli accertamenti del caso.

Le procedure in essere degli Handlers, per la salvaguardia e la tutela dei propri dipendenti, dovranno essere messe comunque in atto.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 100

5.4.1 Trasporto delle merci dall'aeromobile e consegna al magazzino SACBO

L'Handler di piazzale sarà totalmente soggetto responsabile della merce in arrivo, nei confronti del Vettore e di qualsiasi altro soggetto interessato, dal momento del prelievo della merce presso l'aeromobile e fino all'avvenuta presa in consegna della merce stessa da parte di Handling Merci, qualora diverso. Durante il tragitto dall'aeromobile al Magazzino, l'Handler oltre a rispettare tutte le normative e disposizioni vigenti in materia di viabilità aeroportuale, dovrà avere cura che il carico si mantenga nelle condizioni in cui è stato prelevato, e in particolare adeguatamente protetto nei confronti degli agenti atmosferici.

L'Handler dovrà garantire la consegna della totalità della merce in arrivo per ciascun volo, prima dell'ingresso in magazzino, il più rapidamente possibile. L'Handler di piazzale, qualora diverso dall'Handler Merci, dovrà posizionare i carrelli con la merce, sganciati dal mezzo di traino, presso le aree appositamente individuate. Tutti gli ULD dovranno recare i cartellini identificativi della merce (con le informazioni relative al volo e alla data e classificazione in caso di merci pericolose o speciali).

Contestualmente al rilascio della merce, l'Handler di piazzale e Handler Merci compileranno e sottoscriveranno una copia del Cargo Manifest riportante i dettagli delle merci costituenti il carico ed eventuali anomalie riscontrabili sul carico stesso (merci danneggiate e/o deteriorate da agenti atmosferici e/o con confezione parzialmente o totalmente aperta). Da tale momento le merci si intenderanno, a tutti gli effetti, sotto la custodia dell'Handler Merci, che non sarà in ogni caso responsabile relativamente a difformità, riscontrate nelle successive fasi di controllo, tra le merci stesse e quanto dichiarato nei documenti di accompagnamento.

Contestualmente alla consegna del primo carrello di merce in arrivo, per ciascun volo, presso il magazzino, l'Handler di piazzale dovrà consegnare all'ufficio Handling Merci Import la documentazione di accompagnamento della merce stessa (Air Waybill, Cargo Manifest ed altra eventuale), salvo diversi accordi.

5.4.2 Anomalie sulla merce in arrivo

L'Handler Merci, qualora diverso dall'Handler di piazzale, non sarà in alcun modo responsabile nei confronti del Vettore relativamente a merci scaricate in piazzola a BGY e non trasportate dall'Handler di piazzale presso il Magazzino di riferimento.

SACBO si riserva comunque la facoltà, nell'interesse del complessivo regolare svolgimento delle attività di smistamento merci, di sollecitare la consegna delle suddette merci al riferimento indicato dall'Handler di piazzale.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 101

SACBO avrà inoltre facoltà, in casi eccezionali e solo se il Vettore interessato lo richiede, di curare il ritiro del carico presso l'aeromobile con propri mezzi di traino, addebitando successivamente al Vettore richiedente i relativi costi.

Nel caso in cui la merce in arrivo non sia accompagnata dalla relativa documentazione, l'Handling Merci la prenderà in carico solo previa consegna di una dichiarazione, resa dal Vettore/Handler di piazzale, attestante la mancanza della documentazione stessa.

Qualora siano riscontrate mancanze e/o eccedenze rispetto a quanto dichiarato dalla documentazione, l'Handler Merci redige verbale che verrà consegnato alla autorità doganale competente. Il Vettore e/o Handler riceveranno una copia dello stesso per le opportune azioni di competenza

5.4.3 Rilascio della documentazione e della merce in arrivo

La documentazione e la merce sono rese disponibili al Vettore e/o ad un suo agente 2 ore dopo l'ATA del volo.

Qualora sia necessario, da parte del Vettore/GSA e/o dell' Handler di piazzale e/o del destinatario, procedere allo svincolo delle partite attraverso operazioni doganali a cura del Dichiarante doganale, i tempi di rilascio saranno quelli dichiarati dal Dichiarante doganale.

SACBO non si assume la responsabilità dei ritardi causati da pratiche eseguite da terzi.

5.4.4 Merci in transito

Il processo di gestione e movimentazione delle merci in transito e dei relativi flussi documentali e informativi consiste nella sequenza dei processi, già descritti, di trattamento delle merci in arrivo e in partenza.

5.4.5 Merci trasbordate

Il transito di merce "board to board" dovrà essere segnalato, a cura dell'Handler di piazzale sulla documentazione di carico fornita a SACBO per le relative pratiche amministrative.

5.4.6 Merci in transito con sosta tecnica

In mancanza dell'aeromobile ricevente, l'Handler di piazzale trasporterà i carrelli con le merci in transito presso il magazzino merci dove verranno ricoverate. Tali merci dovranno essere accompagnate dalla prescritta documentazione doganale, attestante la necessità di sosta per motivi tecnici.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 102

5.5 Merci speciali

5.5.1 Merci pericolose

Il personale Handling Merci deve essere addestrato in accordo alla circolare ENAC OPV01A ed ai requisiti previsti dall'Annesso 18 ICAO e dall'allegato Technical Instructions for the transport of Dangerous Goods by Air "ICAO-TI" (Doc 9294), nonché in base alle prescrizioni previste dal manuale IATA – Dangerous Goods Regulations.

Sullo Scalo di Milano – Bergamo possono essere movimentate le merci appartenenti alle seguenti categorie:

Div. 1.4S	Explosives presenting no significant hazard so packed or designed that any hazardous effects arising from accidental functioning are confined within the package
Classe 2	Gases
Classe 3	Flammable Liquids
Classe 4	Flammable solids; Substances liable to spontaneous combustion; Substances which, in contact with water, emit flammable gases
Classe 5	Oxidizing substances and Organic peroxides
Classe 6	Toxic and Infectious substances
Classe 7	Radioactive Material
Classe 8	Corrosives
Classe 9	Miscellaneous dangerous goods

In particolare, SACBO ha messo in atto procedure operative atte al continuo monitoraggio dei tempi, nei casi in cui si muovono materiali radioattivi di Classe 7.

5.5.2 Merci deperibili

Le merci deperibili (ad esempio generi alimentari deteriorabili e quotidiani) dovranno essere considerate prioritarie per il trasporto da/a sotto bordo. L'Handler Merci non sarà in nessun caso responsabile verso il Vettore per il deterioramento di merci correttamente stoccate e messe a disposizione per il ritiro da parte dell'Handler di piazzale e successivamente trattate da quest'ultimo in modo non compatibile con le corrette condizioni di trasporto.

L'Handler Merci e, se diverso dallo stesso, l'Handler di piazzale preposto al carico sull'aeromobile, dovranno in particolare, in caso di ritardo del volo e/o delle operazioni di carico sull'aeromobile, coordinarsi opportunamente tra di loro e porre in atto adeguate azioni per evitare il deterioramento delle merci, non escludendo il temporaneo rientro delle stesse presso il Magazzino.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 103

5.5.2.1 Prodotti deperibili di origine vegetale

SACBO accetta prodotti vegetali e/o di origine vegetale. Il servizio Fitosanitario è garantito dalle competenti autorità sanitarie.

Il servizio Fitosanitario è su richiesta ed è necessario il preavviso di 24 ore lavorative

5.5.2.2 Prodotti deperibili di origine animale

L'aeroporto di Bergamo è autorizzato dalla Comunità Europea, come Posto di Ispezione Frontaliera (P.I.F.), solo per i prodotti di origine animale.

In conseguenza di ciò, l'importazione di animali vivi, non è ammessa.

Diversamente, per le merci in partenza, qualora la documentazione veterinaria sia emessa da ufficio veterinario competente, può essere accettata.

Il servizio è fornito dalle competenti autorità sanitarie per le quali è necessario il preavviso di 24 ore lavorative.

5.5.2.3 Resti Umani

Il Magazzino Merci SACBO accetta il trasporto di resti umani (HUM) in accordo a quanto previsto dalle competenti autorità sanitarie che ne curano il servizio ed è soggetto alle seguenti prescrizioni:

- la salma deve essere contenuta in una bara di legno, con l'interno di piombo o zinco sigillato ermeticamente;
- l'esterno deve essere coperto da imballaggio di cartone e/o telo di juta;
- le operazioni di carico/scarico vanno eseguite possibilmente in assenza di passeggeri;
- non è permesso lo svolgimento di cerimonie funebri in prossimità dell'aeromobile;
- in presenza di animali vivi (AVI) e con i generi alimentari per uso umano (EAT), lo stivaggio della salma deve essere effettuato in stive separate;
- compatibilmente con il bilanciamento dell'aeromobile e con la disponibilità di spazio, i bagagli dovrebbero essere caricati in compartimenti diversi;
- il Comandante del volo deve essere informato del carico;
- le urne cinerarie devono essere protette da apposito imballaggio per evitare dispersioni durante il trasporto.

Poiché non è presente una cella refrigerata per lo stoccaggio, è previsto che le agenzie di Pompe Funebri restino a disposizione per il ritiro della salma in caso di mancato imbarco.

E' necessario il preavviso di 24 ore lavorative.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 104

5.6 Valori e Merci Vulnerabili

Il Magazzino Merci SACBO possiede le strutture e dispone di servizi di sicurezza idonee di accettare e movimentare merci di valore (VAL) e vulnerabili (VUN).

Gli automezzi blindati devono seguire il percorso prestabilito che consente di consegnare/ricevere le suddette merci in area sicura.

E' necessario un preavviso di 24 ore lavorative.

5.7 Trasporto da/a sottobordo di merci speciali

Per quanto riguarda il trasporto delle merci speciali, tra cui sostanze pericolose, animali vivi, generi deperibili, armi, munizioni e valori, l'Handler di piazzale si dovrà attenere a tutte le normative, disposizioni e regolamenti IATA, comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri emanati da tutti i soggetti che ne abbiano titolo.

In particolare, il trasporto da/verso l'aeromobile dovrà essere effettuato da personale adeguatamente preparato e in modo da non recare danno a persone, alle stesse merci trasportate, all'ambiente e alle infrastrutture circostanti. SACBO si riserva la facoltà di richiedere all'Handler di piazzale documentazione comprovante la preparazione specifica sull'argomento del personale impiegato.

Nello specifico, le armi e i valori saranno scortati dalla Sicurezza SACBO o dalla P.S., che sarà attivata dal Gestore Aeroportuale stesso e con la quale l'Handler/Autoproduttore si dovrà opportunamente coordinare per il trasporto da/a sotto bordo.

5.8 Informativa da parte di Vettori e Prestatori

Ciascun Vettore dovrà, per un regolare svolgimento delle attività di trattamento merci e posta tra l'aerostazione e l'aeromobile, comunicare all'Handler di piazzale di cui si avvale i tempi concordati con Handler Merci(anticipo sull'STD) per il ritiro di merci e posta in partenza dai previsti punti di prelievo/consegna.

5.9 Company Mail

La Company Mail (posta interna di compagnia), non essendo assoggettabile alle procedure e alle normative relative al trattamento delle merci e della posta, non dovrà essere consegnata dall'Handler di piazzale ai Magazzini Merci.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 105

5.10 Materiale rotabile cargo

I carrelli di proprietà dell'Handler, di tipo portabagagli, portapallet e portacontainer, dovranno essere in numero sufficiente per garantire, anche nei momenti di picco operativo, la regolare effettuazione del servizio di movimentazione merci e posta da e per l'aeromobile; i suddetti carrelli dovranno essere costantemente tenuti in efficienza e dovranno avere caratteristiche tali da consentire il trasporto delle varie tipologie di merci e posta in sicurezza, evitando cadute e perdite dei colli, e senza che i colli stessi vengano in alcun modo danneggiati, in particolare dagli agenti atmosferici.

L'Handler di piazzale dovrà garantire all'Handler Merci, presso il Magazzino Merci, la costante disponibilità di un numero di carrelli, per ciascuna tipologia, sufficiente a consentire l'effettuazione delle operazioni di transito e di allestimento/disallestimento dei carichi di merci e posta nei tempi concordati con i Vettori

Qualora il numero di carrelli, di una o più tipologie, presenti presso l'infrastruttura Cargo SACBO ecceda le necessità in relazione ai carichi previsti nel breve-medio termine, l'Handler Merci, per consentire il regolare svolgimento delle attività di smistamento di tutti i soggetti operanti sullo Scalo, potrà disporre, contattando l'Handler di piazzale, lo spostamento dei suddetti carrelli in altra area.

I carrelli che l'Handler di piazzale, per qualsiasi ragione (merci/posta in arrivo/partenza, reintegro dotazione, ecc.) porterà presso l'infrastruttura Handler Merci dovranno essere privi di materiali di allestimento ed etichette relativi a movimentazioni precedenti.

5.11 Danneggiamento di merce

Qualora si verifichi il danneggiamento di merce durante qualsiasi operazione di trasporto (per arrivo, partenza o transito) effettuata dall'Handler di piazzale, o comunque durante tutto il tempo per il quale quest'ultimo ha in consegna la suddetta merce, l'Handler di piazzale dovrà immediatamente segnalare il fatto al proprio RIT e CSS SACBO come descritto nelle sezioni Merci in Arrivo/Merci in Partenza affinché, nel caso vi sia presenza di materiale pericoloso e/o merci speciali, possa concordare le azioni da intraprendersi con l'Handler Merci e con tutti gli enti interessati.

5.12 Gestione anomalie, malfunzionamenti e situazioni operative critiche

Qualsiasi anomalia relativa alle infrastrutture aeroportuali (viabilità, segnaletica, ecc.), se rilevata, dovrà essere immediatamente segnalata dall'Handler/Autoproduttore al CSS SACBO.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 106

Qualsiasi comunicazione, non specificamente trattata nel presente punto e relativa ad anomalie o a situazioni operative particolari riferite alle attività di handling merci in arrivo trattate ai punti precedenti, sarà indirizzata dall'Handling Merci al riferimento indicato dall'Handler di piazzale.

L'Handler di piazzale sarà comunque responsabile, nei confronti di qualsiasi soggetto interessato e in particolare del Vettore, di ogni anomalia relativa alla merce (ad esempio danneggiamento, perdita) derivante dalla mancata o non corretta attuazione di quanto stabilito nel presente regolamento.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 107

6 QUALITA' DEL SERVIZIO EROGATO

SACBO, in qualità di Gestore aeroportuale, eroga direttamente i servizi aeronautici definiti come "centralizzati" in base al D.Lgs. 18/99 ed è dotata di un sistema di Qualità Certificato ISO 9001. Il Sistema Qualità, oltre a definire le modalità con cui il processo di erogazione dei servizi è governato e controllato, fa riferimento alla Carta dei Servizi definita dal Gestore Aeroportuale ed approvata da ENAC.

Il sistema Qualità è sottoposto a periodiche verifiche che certificano la salvaguardia dei requisiti previsti per il mantenimento della certificazione rilasciata al Gestore Aeroportuale relativamente ai processi operativi aeroportuali di competenza.

Sulla base dell'impegno assunto dal Gestore Aeroportuale di fronte ad ENAC e a tutti i soggetti operanti in aeroporto, anche i diversi operatori che sono presenti sullo scalo come fornitori di servizi aeronautici diretti e indiretti, sono tenuti a governare la propria attività con modalità analoghe; ciò per assicurare adeguata stabilità di funzionamento dello scalo e consentire al Gestore Aeroportuale di svolgere quel ruolo di supervisione complessiva dei servizi erogati sullo scalo, previsto a norma di legge.

Ogni Operatore, oltre agli standard qualitativi minimi definiti in sede contrattuale, è tenuto a sviluppare e a rendere operativo un proprio Sistema Qualità che sia certificato secondo norme ISO 9001 e che venga sottoposto alle verifiche dell'Ente certificatore e ad eventuali Audit di prodotto da parte del Gestore Aeroportuale.

In alternativa, il Sistema Qualità non certificato sarà considerato valido sulla base dell'esito positivo di audit di sistema effettuati periodicamente dal Gestore Aeroportuale.

I costi delle verifiche periodiche saranno a cura dell'operatore.

Le modalità con cui l'operatore attuerà sullo scalo di Bergamo Orio al Serio il proprio Sistema Qualità saranno descritte nel documento "Piano della Qualità", che l'operatore presenterà per verifica ed accettazione da parte del Gestore Aeroportuale.

In particolare, tale documento definirà, ai fini del rispetto degli standard operativi richiesti dal Gestore Aeroportuale, le modalità di effettuazione dell'azione di controllo del proprio processo di erogazione dei servizi, conterrà la modulistica su cui verranno effettuati i report periodici, indicherà i nominativi delle persone incaricate di sovrintendere alla rilevazione e compilazione di detta modulistica, nonché alle valutazioni complessive del livello di qualità con cui vengono organizzati, prodotti e controllati i servizi erogati.

Nel caso in cui, durante l'erogazione di un servizio, vengano riscontrate delle "Non Conformità" tali da provocare un degrado del livello del servizio stesso, l'operatore provvederà a segnalare il problema al Gestore Aeroportuale con cui attiverà, di concerto, gli appropriati provvedimenti risolutivi.

L'operatore, limitatamente all'esercizio dell'attività di propria competenza, comunicherà al Gestore Aeroportuale, trasmettendo copia del report periodico, il riepilogo dei reclami dei propri clienti/utenti, le risposte fornite ed i provvedimenti adottati.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 108

Nel caso di esistenza di significative “Non Conformità”, anche segnalate da clienti/utenti, il Gestore Aeroportuale potrà effettuare ulteriori ispezioni in qualsiasi momento, anche senza preavviso, e suggerire conseguentemente le azioni correttive più opportune.

L’operatore si impegna ad assicurare elevati standard di qualità anche in base alla percezione da parte della clientela aeroportuale. A tal fine accetta che la propria clientela venga intervistata dal Gestore Aeroportuale o da una Società di rilevazione appositamente incaricata i cui risultati saranno debitamente trasmessi al Gestore Aeroportuale, allo scopo di effettuare le indagini di Customer Satisfaction che il Gestore Aeroportuale riterrà opportuno mettere in atto.

Il mancato ripristino del livello di qualità, rispetto ai sopracitati standard qualitativi, costituirà inadempimento contrattuale.

6.1 Carta dei servizi

La Carta dei Servizi nasce dall’esigenza di portare a conoscenza del passeggero le caratteristiche strutturali dell’aeroporto, le tipologie e la qualità dei servizi offerti, al fine di migliorare il rapporto tra utente e fornitore di servizi. La Carta dei Servizi del Gestore Aeroportuale redatta secondo i criteri predisposti da ENAC, definisce gli impegni nella prestazione del servizio, per avvicinare quanto più possibile chi viaggia in aereo al complesso sistema aeroportuale.

La Carta dei Servizi, disponibile sul sito internet www.orioaeroporto.it, descrive la struttura aeroportuale, i principali servizi offerti e le informazioni per il passeggero; riporta inoltre gli indicatori di qualità, come da Circolare GEN 06 del 31.10.2014;

6.2 Procedure di applicazione della Carta dei Servizi

Il Gestore Aeroportuale ha assunto con la propria Carta dei Servizi (CdS) impegni che richiedono il coinvolgimento di tutti i soggetti aeroportuali. Pertanto tutti gli operatori dovranno attenersi. Attraverso l’attività di auditing il Gestore Aeroportuale ne verifica la corretta applicazione.

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 109

7 VERIFICA DEL RISPETTO DEL REGOLAMENTO, SANZIONI E MISURE INTERDITTIVE

Il Gestore, nel regolare svolgimento delle proprie funzioni e/o nell'ambito di specifici controlli a campione, effettua verifiche sul rispetto del Regolamento o di ogni altro documento collegato e espressamente richiamato.

Qualora, nell'ambito delle predette attività, rilevi comportamenti inadempienti o violazioni al contenuto del Regolamento e documenti, sopra richiamati, il Gestore Aeroportuale può intervenire nei confronti degli operatori interessati secondo una o diverse delle seguenti modalità:

- Applicazione di misure interdittive;
- 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 di sanzioni e/o altri provvedimenti

Per poter procedere alla verifica di qualsiasi natura rispetto a quanto previsto dal Regolamento, il personale del Gestore provvede, ove necessario, a raccogliere i dati e la documentazione disponibili (data e ora, numero dei tesserini, nominativo delle persone coinvolte, società coinvolta, ambito aeroportuale, descrizione degli accadimenti e/o documentazione fotografica dell'evento); provvede quindi a relazionare al proprio superiore.

In caso di violazioni gravi, il Gestore segnala ad ENAC, proponendo l'applicazione di sanzioni e/o altri provvedimenti nei confronti dell'operatore o del soggetto interessato.

ENAC valuterà quanto segnalato ed informerà il Gestore e l'operatore delle determinazioni adottate.

La gravità della violazione è stabilita in relazione alla materia disciplinata dal Regolamento; tuttavia a titolo esemplificativo e non tassativo, sono considerate gravi le violazioni:

- a. sicurezza e salute delle persone
- b. safety& security
- c. tutela ambientale
- d. regole di accesso e circolazione di persone e mezzi
- e. emergenze
- f. informazioni
- g. normativa nazionale ed internazionale
- h. modalità di utilizzo delle infrastrutture

In presenza di violazioni lievi, reiterate nel tempo, si applica quanto previsto per le violazioni gravi.

 Milano/Orio al Serio International Airport S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 110

Nei casi di violazioni e/o non ottemperanza alle misure interdittive, il Gestore si riserva, altresì, 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 fattura.

Qualsiasi danneggiamento o utilizzo improprio di beni, infrastrutture, impianti, attrezzature tale da comportare costi di ripristino delle normali condizioni d'uso da parte del Gestore sarà riaddebitato al Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Subconcessionario responsabile dell'evento.

Qualora l'anomalia venga segnalata da un Prestatore/Autoproduttore/Vettore/Subconcessionario all'atto della presa in consegna del bene (o infrastruttura o impianto o attrezzatura) oppure venga riscontrata direttamente dal Gestore, i costi di ripristino saranno riaddebitati all'ultimo utilizzatore.

Detto provvedimento si applica a fronte degli obblighi da parte degli operatori di utilizzare le infrastrutture in modo corretto, segnalare eventuali danneggiamenti e verificarne la funzionalità prima dell'inizio delle attività.

7.1 Misure interdittive

Al fine di mantenere la continuità operativa e la sicurezza delle attività dell'aeroporto, in ottemperanza all'art. 705 lettera e-ter del Codice della Navigazione, il Gestore può porre in essere misure interdittive descritte nel presente paragrafo.

Il Capo Scalo di Servizio o altri soggetti preposti alla gestione delle infrastrutture, dell'area e delle attività interessate in corso di rilievo o di violazioni al contenuto del Regolamento da cui derivino situazioni operative critiche o di possibile compromissione della *safety*, della *security* e del regolare svolgimento delle attività operative o pericolo per le persone o per l'integrità di edifici ed impianti aeroportuali, potrà mettere in essere misure interdittive.

Le misure interdittive sono caratterizzate dall'urgenza e dalla temporaneità disposte dal Gestore con il fine di incidere direttamente sull'attività dei singoli soggetti che operano in aeroporto, al fine di ripristinare il rispetto di quanto previsto dal Regolamento.

Le misure interdittive si applicano sia nei confronti degli operatori, sia dei loro singoli dipendenti.

Le misure interdittive, in quanto urgenti e attinenti la sicurezza/continuità operativa, sono stabilite dal Capo Scalo di Servizio e gli altri soggetti soprarichiamati.

Se presente il soggetto inadempiente vi è l'obbligo della reciproca identificazione mediante l'esibizione della tessera d'aeroporto ai fini delle successive azioni, contestazioni e/o ricorsi all'ENAC.

Il rifiuto di esibizione della tessera da parte dell'addetto rappresenta una violazione grave al Regolamento della quale viene ritenuto responsabile in solido l'operatore di appartenenza.

Le misure interdittive possono essere comunicate anche solo verbalmente nei casi di imminente pericolo o compromissione dell'attività lavorativa.

Gli operatori e/o altri soggetti interessati hanno l'obbligo di ottemperare alle misure interdittive disposte dal Gestore sia verbali che scritte.

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 111

La non ottemperanza rappresenta una violazione grave al Regolamento da parte dell'operatore e dei suoi dipendenti.

Il Gestore non potrà essere ritenuto responsabile di qualsiasi conseguenza derivante dall'applicazione delle misure interdittive conseguenti a violazioni del Regolamento.

Eventuali conseguenze derivanti dall'applicazione di misure interdittive non possono 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.

Qualora violazioni di disposizioni del Regolamento da parte dell'operatore dia luogo ad interruzione dell'attività operativa, il Gestore potrà richiedere l'intervento degli altri operatori presenti sullo scalo (nel rispetto della procedura per la scelta dell'handler) dandone comunicazione al vettore e ad ENAC. L'operatore destinatario delle misure interdittive può ricorrere ad ENAC presentando le proprie ragioni, informando il Gestore.

In relazione a quanto prescritto dal Regolamento, l'ENAC si pronuncia sulla correttezza o meno delle misure interdittive adottate.

Le misure interdittive sono definite in relazione alla situazione in atto 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 per un termine individuato, di eventuali abilitazioni all'utilizzo e/o all'accesso a strutture/impianti concessi dal Gestore agli addetti dell'Operatore e mantenimento della stessa fino a sanatoria;
- diffida dall'utilizzo di attrezzature e mezzi non idonei con proposta a ENAC di ritiro immediato del relativo permesso di circolazione;
- rimozione di mezzi, attrezzature e/o altri beni o materiali e temporanea collocazione in un'area individuata;
- inibizione all'uso di aree e/o edifici ed impianti danneggiati o utilizzati in modo improprio, fino al ripristino delle medesime.

Rilievo di mezzi/attrezzature in sosta pericolosa

Richiesta all'Operatore di rimozione immediata. In caso di mancata ottemperanza, rimozione forzata del mezzo/attrezzatura secondo le previste procedure.

Rilievo di mezzi/attrezzature con difformità gravi ed evidenti

Diffida all'Operatore di utilizzo del mezzo fino all'avvenuto ripristino. Proposta alla Direzione Aeroportuale di ritiro immediato del permesso di circolazione del mezzo.

Inadeguato o negligente utilizzo degli impianti:

- da parte di singoli addetti:

Sospensione dell'attività in corso ed eventuale ripresa con modalità corrette.

 Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i> S.A.C.B.O. S.p.A.	Edizione 3.0		RS/BGY
	Data di validità 01.08.2016		pag. 112

In casi gravi, limitazione o sospensione immediata delle abilitazioni all'utilizzo degli impianti (es. sospensione delle abilitazioni alla manovra dei pontili, 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 interessato/i;

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 e onere.

Mancato invio di informazioni

Richiesta di correzione e/o invio immediato delle informazioni.

In caso di mancata ottemperanza, integrazione e/o correzione dei dati informativi operativi minimi eventualmente disponibili per la corretta informativa ai passeggeri.

La circostanza potrà essere oggetto di specifica informativa al/ai Vettore/i eventualmente interessato/i.

Danneggiamenti 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 caso di non ottemperanza, rimozione da parte del Gestore Aeroportuale previa identificazione, ove possibile, del Vettore interessato o, in subordine, del Prestatore per il successivo addebito.

7.2 Accertamento delle infrazioni da parte del Gestore relativamente alla circolazione e sosta nelle aree aeroportuali

In aeroporto la competenza a disciplinare la circolazione e la sosta dei veicoli compete alla Direzione Aeroportuale ENAC.

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

Con specifico riferimento alle norme in materia di circolazione e di sosta nelle aree aeroportuali, il personale del Gestore aeroportuale, svolge funzioni di coordinamento 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 aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del Regolamento da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali”;

	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 113

- “propone ad ENAC l’applicazione delle misure sanzionatorie previste per l’inosservanza delle condizioni d’uso dell’aeroporto e delle disposizioni del Regolamento, 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 e nel Manuale d’Aeroporto”.

Il Gestore Aeroportuale, nei suoi compiti di vigilanza e controllo, provvede a rilevare le infrazioni al presente Regolamento ai fini delle segnalazioni ad ENAC.

Le tipologie di infrazioni che possono essere contestate consistono nella:

- violazione di norme di sosta nei parcheggi;
- violazione di norme in aree di sosta nelle immediate vicinanze dei parcheggi, quando l’infrazione rechi intralcio alla fruizione delle aree di sosta. In

particolare, il personale incaricato:

- rileva l’irregolarità della sosta;
- verbalizza le infrazioni e dispone in caso di necessità la rimozione del veicolo;
- trasmette ad ENAC, tramite la propria Direzione, il Verbale dell’infrazione accertata e dell’eventuale provvedimento di rimozione applicato.

Le aree in cui vengono esercitate tali funzioni sono aree interne e/o esterne al perimetro doganale, individuate da idonea segnaletica; in tali aree i mezzi (attrezzature e vetture) parcheggiati irregolarmente o trovati nelle aree di sosta oltre il tempo autorizzato, potranno essere rimossi a cura del personale del Gestore aeroportuale, o da soggetti dal medesimo incaricati, con oneri a carico del proprietario/utilizzatore.

Le sanzioni irrogate, nella misura individuata da ENAC, andranno a beneficio dell’Erario statale, mentre al Gestore Aeroportuale verranno rimborsati i soli costi di rimozione.

7.3 Sanzioni

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.

L’accertata inosservanza delle procedure, degli standard di qualità e dei parametri previsti dal Regolamento di Scalo e dalla Carta dei Servizi dell’aeroporto approvati da ENAC comporta, a carico dell’Operatore, la comminazione di sanzioni amministrative ai sensi dell’art. 1174 del C.d.N. (“Inosservanza di norme di polizia”). Il Gestore dovrà, nelle materie di propria responsabilità, segnalare ad ENAC eventuali difformità che possano avere effetti sulla sicurezza o comunque sulla regolare operatività aeroportuale.

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

All’irrogazione delle sanzioni provvederà ENAC.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 114

7.4 Sospensione, ritiro della patente aeroportuale e richiamo in aula

In forza del Codice della Navigazione Art.705, alla contestazione della terza violazione delle norme di circolazione in airside, il Gestore ha facoltà di richiamare in aula l'operatore da riaddestrare, previa comunicazione alla relativa organizzazione; nel caso in cui l'operatore non si presenti alla prima data utile del corso di aggiornamento della patente ADC-A o ADC-R, il Gestore propone ad Enac la sospensione della relativa patente, fino alla partecipazione con esito positivo al predetto corso.

Di seguito l'elenco delle infrazioni che comportano l'immediata contestazione in presenza dell'operatore alla guida:

1. oltrepassare il limite di piazzale senza autorizzazione della TWR;
2. mancata precedenza ai veicoli che transitano in viabilità perimetrale da parte di veicoli in uscita dal piazzale aeromobili;
3. mancata precedenza ai passeggeri in sbarco/imbarco con attraversamento pedonale;
4. interferenza con l'uscita di un a/m dal parcheggio, o in ingresso;
5. attraversamento uscita elicotteri dall'Elinucleo Carabinieri con semaforo rosso attivato;
6. ostruzione anche temporanea della via di fuga del mezzo rifornitore in piazzola;
7. posizionamento bus a mezz'ala con distanza inferiore a 6 m dal mezzo rifornitore della piazzola contigua;
8. automezzo o attrezzatura di rampa parcheggiata o in sosta su NPA (No Parking Area).

Il Gestore contesta le violazioni avvalendosi di proprio personale, registrandole tramite Modulo GSR- Ground Safety Report, sul quale è necessario specificare:

- a. data
- b. ora
- c. operatore
- d. azienda/ente
- e. mezzo utilizzato (tipo, marca e numero/targa)
- f. infrazione
- g. (documentazione fotografica se disponibile)

 S.A.C.B.O. S.p.A.	Milano/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 115

8 EMERGENZE

Tutti gli operatori sono tenuti a prestare la loro collaborazione in tutte le situazioni di emergenza. Qualora nell'espletamento delle loro attività l'Handler/Autoproduttore/Vettore rilevino pericoli o situazioni di possibile pericolo, devono darne immediata comunicazione come di seguito specificato:

- EMERGENZE SANITARIE** chiamare immediatamente il Primo Soccorso aeroportuale al n. 370 (linea SACBO) oppure 035 326 370; successivamente il Coordinatore Generale delle Emergenze al n. 222 (linea SACBO) oppure 035 326 222;
- EMERGENZA BAGAGLI ABBANDONATI** chiamare immediatamente la Polizia di Stato al n. 431 (linea SACBO) oppure 035 326 431 successivamente il Coordinatore Generale delle Emergenze al n. 222 (linea SACBO) oppure 035 326 222;
- EMERGENZA DOVUTA A TELEFONATE MINATORIE O TERRORISTICHE** chiamare immediatamente la Polizia di Stato al n. 431 (linea SACBO) oppure 035 326 431 successivamente il Coordinatore Generale delle Emergenze al n. 222 (linea SACBO) oppure 035 326 222;
- EMERGENZA DOVUTA AD AGGRESSIONE AI DIPENDENTI** avvisare, se possibile il RIT, chiamare la Polizia di Stato al n. 431 (linea SACBO) oppure 035 326 431, successivamente il Coordinatore Generale delle Emergenze al n. 222 (linea SACBO) oppure 035 326 222;
- EMERGENZA PER VERSAMENTI IN AREA OPERATIVA** chiamare immediatamente il Coordinatore Generale delle Emergenze al n. 222 (linea SACBO) oppure 035 326 222 ed attenersi alle istruzioni impartite dal CSS SACBO; ove necessario, avvisare i Vigili del Fuoco.

Allo scopo di risolvere situazioni di emergenza, il CSS SACBO si avvarrà del diritto di richiedere particolari prestazioni di assistenza da parte di tutti gli operatori presenti sullo scalo, anche per voli non di competenza. L'Handler /Autoproduttore, compatibilmente con le risorse al momento disponibili, dovrà garantire l'assistenza ai soggetti che la richiedano, pur non essendo suoi clienti. In particolare, dovrà fornire la propria collaborazione per le operazioni di soccorso, in conformità alle disposizioni impartite dagli Enti competenti.

8.1 Gestione delle emergenze per incidente aereo

Le procedure connesse agli stati di emergenza per incidente aereo sono disciplinate dai seguenti documenti:

- Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente;
- Manuale di Aeroporto 2.0, Sezione V "Piani di emergenza";
- Manuale di Aeroporto 2.0, Sezione III, PO/21 "Rimozione degli aeromobili incidentati";
- Manuale di Aeroporto 2.0, Sezione III, PO/20 "Segnalazione di incidenti ed inconvenienti in ottemperanza alla regolamentazione relativa al sistema di segnalazione obbligatoria".

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 116

8.1.1 Incidente aereo in area pista turistica

In caso di incidente aeronautico presso l'area della pista turistica 12-30, il servizio di primo soccorso e lotta antincendio è garantito dal personale dell'Aeroclub. In caso di necessità, lo stesso personale provvede a chiedere direttamente l'intervento dei Vigili del Fuoco e dei soccorsi sanitari, contattandoli direttamente sul canale radio 1.

In tal caso, l'operatività dello scalo continuerà, se necessario con l'adeguamento della categoria aeroportuale da parte del ROS dei Vigili del Fuoco, in funzione dei presidi rimanenti a protezione della pista principale in quanto ad uomini e mezzi.

	Milan/Orio al Serio International Airport IL CARAVAGGIO REGOLAMENTO DI SCALO <i>Ordinanza N.10 del 17 giugno 2016</i>	Edizione 3.0	RS/BGY
		Data di validità 01.08.2016	pag. 117

9 ALLEGATI

ALL.TO 1	MODULO DI ISCRIZIONE PATENTI AEROPORTUALI
ALL.TO 2	LETTERA DI OPERAZIONI PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI IN CONDIZIONE DI VISIBILITA' RIDOTTA
ALL.TO 3	PLANIMETRIAPARCHEGGIO E STOCCAGGIO DEI MEZZI DI RAMPA
ALL.TO 4	GSR GROUND SAFETY REPORT
ALL.TO 5	PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO TERRA
ALL.TO 6	PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO PRIMO
ALL.TO 7	PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO SECONDO