

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System

Tabella flusso approvativo

Elaborato	<i>Operazioni Landside, Terminal & Cargo Management</i>	
Quality Gate	<i>Risk Governance & Compliance</i>	<i>Legal & Corporate Affairs</i>
	<i>Organization & Total Rewarding</i>	<i>Asset Operation & Maintenance</i>
Approvato	<i>Process Owner Operazioni Landside</i>	

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

Indice dei contenuti

1. Executive Summary.....	3
2. Obiettivi e ambito di applicazione.....	3
3. Descrizione del processo.....	3
3.1. Principi e regole	3
3.2. Descrizione del processo in caso di normale esercizio e del fuori servizio.....	4
3.2.1. APMS in normale esercizio	4
3.2.2. APMS fuori servizio.....	5
3.2.2.1. Gestione delle attività nel caso di fermo totale prolungato del APMS	5
3.2.2.1.1. Preallarme	6
3.2.2.1.2. Emergenza.....	7
3.2.2.1.3. Fine emergenza.....	16
3.2.2.2. Trasferimento dei Passeggeri “a ridotta mobilità”	17
4. Riferimenti.....	18
5. Acronimi e Definizioni.....	19

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

1. Executive Summary

Il documento:

- descrive il processo di trasferimento dei passeggeri da e per il T3 e l'area imbarchi E 31-44 nel caso di fermo totale dell'Automated People Mover, coinvolgendo il personale ADR, ADR Security e ADR Assistance e utilizzando mezzi sostitutivi (bus interpista);
- si applica al Gruppo ADR
- è in prima emissione

2. Obiettivi e ambito di applicazione

Il documento ha lo scopo di individuare le modalità per attuare il trasferimento dei passeggeri da e per l'Area Imbarchi E 31-44 con mezzi sostitutivi (bus interpista) in caso di interruzione totale del servizio Automated People Mover System (di seguito **APMS**), causata da ragioni tecniche, di sicurezza, di emergenza o da altra causa, al fine di evitare l'accumularsi dei medesimi sulle banchine d'imbarco delle stazioni.

3. Descrizione del processo

3.1. Principi e regole

Il personale della Società è tenuto ad osservare le modalità e i principi esposti nel presente documento, le pertinenti norme di legge e regolamentari vigenti e applicabili e la pertinente documentazione organizzativa e normativa vigente e applicabile al Gruppo ADR (cfr. 4 –Riferimenti Normativi). Il mancato rispetto di quanto sopra ha rilevanza disciplinare e, pertanto, potrà dar luogo all'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge e dal vigente CCNL.

Nello svolgimento delle attività relative al processo descritto devono essere osservati i seguenti principi generali:

- le responsabilità e le attività attribuite alle varie unità della Capogruppo possono essere dalle stesse esercitate e svolte, in virtù di contratti di service, anche per le altre Società del Gruppo ADR
- il prodursi di un evento straordinario può determinare il fermo totale del sistema APMS e la necessità di portare i passeggeri da un'aerostazione all'altra, utilizzando i bus interpista, non essendo previsti altri sistemi di collegamento e di trasporto
- il fornitore incaricato della gestione del sistema APMS ha il compito di gestire il sistema APMS, secondo accordi contrattuali e con la supervisione del direttore d'esercizio; in caso di fermo parziale o totale del sistema la fornitore incaricato della gestione del sistema APMS deve ricorrere a tutte le possibili risorse per una riattivazione totale o parziale, in tempi estremamente brevi, anche per evitare l'accumularsi di passeggeri, che non potrebbero altrimenti raggiungere il terminal di destinazione.
- al momento in cui si verifica in caso di fermo totale del servizio APMS:

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- i passeggeri che vanno verso E 31-44 sono passeggeri che hanno i rispettivi gates d'imbarco presso E 31-44; tali passeggeri, o possono essere in procinto di prendere la navetta APMS dalla stazione del T3 o sono già saliti sulle navette e già viaggiavano verso E 31-44
- i passeggeri che vanno verso T3 sono passeggeri arrivati da voli sbarcati a E 31-44 e che sono diretti a Roma o in transito per altre destinazioni; tali passeggeri, possono essere in procinto di prendere la navetta APMS alla stazione di E 31-44 o sono già saliti sulle navette e già viaggiavano verso il T3
- ADR, al fine di garantire il flusso continuativo dei passeggeri tra il T3 ed il molo E gate 31-44, gestisce l'emergenza affiancando momentaneamente al personale Alstom, alcune figure operative proprie:
 1. **Capo Scalo di Servizio**
 2. **Sala Operativa Terminal (APOC)**
 3. quattro Addetti Sicurezza di ADR Security
 4. due Addetti di scalo
 5. uno o più Tecnici dell'Unità **Esercizio e Manutenzione Impianti Elettromeccanici, di traslazione e BHS**
 6. **Controllo Voli.**

La procedura di trasferimento T3 → E 31-44 e viceversa è gestita da ADR S.p.A. e viene adottata per tutta la durata del fermo totale dell'APMS.

In caso di necessità è possibile che ADR, tramite il Capo Scalo di Servizio, chieda agli handlers dei vettori attraccati ai pontili di E 31-44 di trasferire i passeggeri in arrivo tramite bus interpista, come se ciascun pontile di E 31-44 fosse una piazzola remota.

3.2. Descrizione del processo in caso di normale esercizio e del fuori servizio

3.2.1. APMS in normale esercizio

Asset Operation & Maintenance garantisce, tramite la società di gestione Alstom, il corretto esercizio del sistema APMS.

Il servizio navette dell'APMS è reso disponibile ai passeggeri in funzione dei voli pianificati nell'area imbarchi E31-44.

Percorso da T3 a E 31-44

Consente il trasferimento dei passeggeri il cui imbarco aereo è previsto da E 31-44, con le seguenti modalità;

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- i passeggeri che si trovano a quota 6,10 del T3 accedono alla banchina centrale della stazione di quota 12,10;
- i passeggeri entrano nella navetta e vengono trasportati fino alla stazione di E 31-44 a quota 6,50 dove escono su una delle banchine laterali;
- dalle banchine laterali i passeggeri salgono all'area partenze a quota 11,50 di E 31-44 e raggiungono i rispettivi gates d'imbarco;

Percorso da E 31-44 a T3

Consente il trasferimento dei passeggeri sbarcati nell'anello arrivi di quota 6,50 di E 31-44, sia che siano in transito o che abbiano come destinazione finale Roma, con le seguenti modalità;

- i passeggeri che si trovano nell'anello arrivi posto a quota 6,50 di E 31-44, raggiungono a piedi la banchina centrale della stazione APMS, dove entrano nella navetta;
- una volta raggiunta la stazione T3 dello APMS, a quota 12,10, i passeggeri escono su una delle banchine laterali della stazione stessa;
- i passeggeri con destinazione finale Roma scendono a quota 2,00 dove effettuano il controllo passaporti e procedono al ritiro dei bagagli;
- i passeggeri in transito da Roma per altra destinazione, scendono a quota 6,10, effettuano i controlli di Sicurezza e successivamente raggiungono i gates d'imbarco per le rispettive destinazioni.

3.2.2. APMS fuori servizio

Nel caso di APMS fuori servizio, è previsto da contratto l'intervento del fornitore incaricato della gestione del sistema APMS che ha la responsabilità di monitorare tutto il sistema APMS e di informare il Capo Scalo di Servizio ed il direttore d'esercizio della necessità di applicare la presente procedura di fermo prolungato.

Il Capo Scalo di Servizio implementa le azioni operative che consentono l'intervento delle altre funzioni coinvolte (Sala Controllo Terminal ADR, Sicurezza, ecc.) o interessate (Enti esterni quali Direzione Aeroporto, Polizia di Frontiera, Vigili del Fuoco, ecc.)

3.2.2.1. Gestione delle attività nel caso di fermo totale prolungato del APMS

Qualora si dovesse verificare l'interruzione totale del servizio APMS:

- CASO A: fermo superiore a 15 minuti per cause estranee al sistema (ad es. blackout totale aeroporto);
- CASO B: fermo superiore a 30 minuti per cause proprie del sistema (ad es. guasto tecnico APMS su entrambe le vie di corsa);

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

è necessario che:

- il Fornitore incaricato della gestione del sistema APMS effettui il recupero degli eventuali passeggeri rimasti a bordo delle navette bloccate sulle vie di corsa e/o presso le banchine laterali delle stazioni APMS, portando i passeggeri fino alla stazione APMS più vicina, secondo quanto previsto dal regolamento d'esercizio;
- gli Addetti Sicurezza coordinino il recupero dei passeggeri presenti sulle banchine delle stazioni APMS ed il loro avviamento nei punti di raccolta, per il successivo trasferimento verso il Terminal di destinazione;
- gli Addetti di scalo coordinino il trasferimento dei passeggeri che si trovano presso i punti di raccolta dal T3 all'area imbarchi E 31-44 e viceversa, mediante bus interpista.

Le attività sono coordinate dal Capo scalo di servizio.

3.2.2.1.1. Preallarme

Il fornitore **incaricato della gestione del sistema APMS**, tramite il proprio personale e la propria Sala Controllo APMS ha costantemente cognizione:

- della posizione in cui si trovano le navette, anche al momento dell'eventuale fermo;
- delle stazioni e delle banchine dove potranno essere recuperati i passeggeri;
- della destinazione verso cui si muovono i passeggeri al momento del fermo.

Il fornitore incaricato della gestione del sistema APMS comunica al *Capo Scalo di Servizio* (tel.5000) il probabile fermo del sistema APMS (caso A e caso B).

Il Capo Scalo di Servizio

- riceve dalla Sala Controllo Alstom la comunicazione di probabile fermo del sistema APMS
 - preallerta per il probabile fermo prolungato del sistema APMS:
 - o Controllo Voli
 - o Il Supervisore di Terminal;
 - o Security Management;
- chiedendo di prepararsi alla procedura d'emergenza e di predisporre le risorse necessarie.
- contatta il Prestatore con Contratto per la predisposizione immediata di due o più bus interpista, con i relativi autisti.

Controllo Voli riceve dal Capo Scalo di Servizio la comunicazione di probabile fermo del sistema APMS e preallarma la Sicurezza Operativa SAR.

Sicurezza Operativa SAR ricevuta la comunicazione di probabile fermo del sistema APMS, predisporre se richiesto dal Capo Scalo di Servizio una o più autovetture SAR di scorta ed altre eventuali risorse.

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

Il **Supervisore di Terminal** riceve dal Capo Scalo di Servizio la comunicazione di probabile fermo prolungato del sistema APMS ed allerta due Addetti di Scalo; informa Security Management dell'allerta e della predisposizione delle risorse necessarie, ovvero di quattro Addetti Sicurezza; informa Tecnici di Esercizio e Manutenzione Impianti Elettromeccanici, di Traslazione e BHS pubblici di traslazione per intervenire in caso di conferma dell'emergenza.

Security Management riceve dal Capo Scalo di Servizio e dal Supervisore di Terminal la comunicazione del probabile fermo del sistema APMS ed individua e preallarma immediatamente i quattro Addetti Sicurezza da impiegare nella seguente configurazione:

- **Addetto Sicurezza 1 e 2** riceve da Security Management la comunicazione di probabile fermo del sistema APMS e si predispose a raggiungere E 31-44 con il Supervisore Terminal, con cui prende subito contatto.
- **Addetto Sicurezza 3 e 4** riceve dal Security Management la comunicazione di probabile fermo del sistema APMS e si predispose a raggiungere una delle banchine laterali della stazione APMS del T3. Prende contatto direttamente con il Capo Scalo di Servizio.

Tecnici di Esercizio e Manutenzione Impianti Elettromeccanici, di Traslazione e BHS ricevono dal Supervisore di Terminal la comunicazione di probabile fermo totale APMS e si tengono pronti ad intervenire, in caso di conferma dell'emergenza.

Prestatore con Contratto, tramite un proprio coordinatore, riceve dal Capo Scalo di Servizio la comunicazione di probabile fermo prolungato del sistema APMS e predispose immediatamente almeno due bus interpista (BUS 1 e BUS 2) con autisti.

3.2.2.1.2. Emergenza

Sala Controllo APMS

- conferma il fermo prolungato con interruzione totale del servizio APMS al Capo Scalo di Servizio
- indica le "informazioni correlate":
 - la posizione di ciascuna delle due navette ferme sulle vie di corsa;
 - la necessità di recuperare passeggeri dalle navette;
 - la quantità approssimativa di passeggeri da recuperare sulle passerelle d'emergenza;
 - il grado di affollamento delle banchine d'imbarco nelle due stazioni APMS;
 - la presenza di passeggeri recuperati in una stazione APMS, ma destinati a raggiungere l'altra stazione.
- emette annuncio informativo, sia sulle navette che sulle banchine, del fermo in corso, chiedendo ai Passeggeri di non muoversi, in attesa dell'intervento del personale preposto;
- procede al recupero dei treni in manovra manuale, ove tecnicamente possibile, fino alle stazioni, o al recupero dei passeggeri rimasti sui treni che, a seconda della posizione in cui si trovavano le navette al momento del fermo, può avvenire secondo tre casistiche:
 - i passeggeri di entrambe le navette vengono recuperati lungo le passerelle d'emergenza e accompagnati tutti alla stazione APMS del T3;

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- i passeggeri di entrambe le navette vengono recuperati lungo le passerelle d'emergenza e accompagnati tutti alla stazione APMS del E 31-44;
- i passeggeri di una navetta vengono recuperati lungo le passerelle d'emergenza, portandoli alla stazione APMS del T3, mentre quelli dell'altra navetta, recuperati lungo le passerelle d'emergenza, vengono portati alla stazione APMS di E 31-44.

Il personale Alstom:

- affida i passeggeri all'Addetto Sicurezza o al personale di scalo normalmente in servizio sulla banchina laterale
- apre le porte di collegamento tra banchine laterali e centrali, su richiesta dell'Addetto Sicurezza 1, in funzione del recupero dei passeggeri.
- Scortano i passeggeri raggiungendo la stazione APMS più vicina e, una volta arrivati, accedono tramite apposite porte allarmate, sulle banchine laterali della stazione
- richiude le porte di collegamento una volta completato il passaggio dei passeggeri
- su richiesta dell'Addetto Sicurezza 2, apre la Porta Uscita Emergenza E31-E44
- terminate queste azioni, torna ad occuparsi esclusivamente del ripristino del sistema APMS, mantenendo il contatto con il Capo Scalo di Servizio.

Le informazioni correlate vengono trasmesse dal Capo Scalo di Servizio a:

- Supervisore di Terminal
- Controllo Voli.

Capo Scalo di Servizio

- Riceve dalla Sala Controllo Alstom la conferma del fermo prolungato, con interruzione totale del servizio del sistema APMS e le informazioni correlate sul recupero dei Passeggeri
- Informa del fermo prolungato del sistema APMS, indicando i possibili quantitativi di Passeggeri da movimentare, le seguenti figure:
 - Il Supervisore di Terminal per l'immediata messa a disposizione delle risorse precedentemente allertate:
 - Addetto di Scalo 1
 - Addetto di Scalo 2
 - Security Management, per l'immediata messa a disposizione delle risorse precedentemente allertate:
 - due Addetti Sicurezza con Supervisore di Terminal al E 31-44 (1 e 2)
 - due Addetti Sicurezza al T3 (3 e 4)
 - Controllo Voli per supporto tramite Sicurezza Operativa SAR
 - La Direzione Aeroporto (ENAC)
 - I Vigili del Fuoco
 - La Polizia di Frontiera (Sala Operativa presso FCO – Int. 6666)
 - External Relations & Sustainability (che valuta le opportune comunicazioni verso l'esterno secondo la procedura Gestione degli eventi di crisi).

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Conferma al Prestatore con Contratto l'immediata attivazione del servizio di trasferimento dei passeggeri mediante bus definendo il numero presumibile di automezzi da impiegare in funzione del traffico; tale numero potrà essere poi aggiornato in funzione dell'evoluzione e della durata della disruption
- Verificato l'approntamento di tutto quanto necessario, ovvero ricevuto il "pronti ad operare" direttamente dalle risorse in campo, avvia la procedura d'emergenza assumendone il coordinamento generale.
- Conferma l'avvio della procedura di contingency al Supervisore Terminal, al Security Management, al Controllo Voli, al Prestatore con Contratto ed alla Sala Controllo APMS. Inoltre, in funzione dell'evoluzione della disruption ed in coordinamento con Controllo Voli, richiede se necessario il rafforzamento dei mezzi al Prestatore sotto Contratto e/o altro Handler
- Coordina tramite le Sale Operative presenti in APOC le operazioni di trasferimento dei Passeggeri tra il T3 e E 31-44
- Contatta il PH Terminal, ove lo ritenga necessario, per concordare eventuali azioni non previste nella presente procedura
- Riceve dal Supervisore Terminal le informazioni in merito ad eventuale congestione presso E 31-44
- Concorda con il Controllo Voli la necessità di inviare telex agli Handlers per impiegare i gates di E 31-44 come piazzole remote
- In funzione dell'evoluzione della Situazione, aggiorna il Post Holder Terminal.

Controllo Voli

- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la conferma del fermo prolungato del sistema APMS
- Conferma il fermo del sistema APMS alla Sicurezza Operativa SAR
- Invia telex circolare (DL 116, 118 e 119) con cui comunica a Vettori, Handler ed altri operatori aeroportuali interessati:
 - la sospensione del servizio navetta APMS e l'avvio della procedura d'emergenza
 - il punto di raccolta T3, per il trasferimento dei passeggeri verso E 31-44, presso il gate E1
 - il punto di raccolta E 31-44, per il trasferimento dei Passeggeri verso T3, presso punto di raccolta sotto Uscita di Emergenza E31-E44
- Richiede alla Sicurezza Operativa SAR l'invio di una o più autovetture SAR presso i punti di raccolta al satellite per assistere gli Addetti Sicurezza e gli Addetti di Scalo ad evitare che i Passeggeri possano disperdersi
- Supporta il Capo Scalo di Servizio nella gestione della procedura di emergenza e, su richiesta di quest'ultimo, informa gli Enti coinvolti delle variazioni operative
- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la notizia di eventuale congestione presso E 31-44
- In funzione dell'evoluzione e della durata della disruption, valuta se necessario/possibile limitare i voli presso E 31-44, aggiornando la pianificazione delle infrastrutture; se la pianificazione deve essere aggiornata con orizzonte temporale oltre le 3 ore, informa Coordinamento Interfunzionale che provvede all'aggiornamento per quanto di competenza

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Se necessario, riceve dal Capo Scalo di Servizio la richiesta di inviare un telex ad uno o più Handlers per impiegare i gates di E 31-44 come piazzole remote.

Sicurezza Operativa SAR

Riceve dal Controllo Voli la conferma del fermo totale del servizio APMS.

Su richiesta di Controllo Voli invia una o due autovetture SAR presso il gate E1 e ai punti di raccolta al satellite, per assistere gli Addetti Sicurezza e gli Addetti di Scalo ad evitare che i passeggeri possano disperdersi.

Supervisore di Terminal

- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la conferma del fermo prolungato del servizio APMS e la conferma di avvio della procedura complessiva e la ritrasmette a Tecnici di Esercizio e Manutenzione Impianti Elettromeccanici, di Traslazione e BHS
- Conferma a Security Management la necessità di mettere a disposizione quattro Addetti Sicurezza, di cui due presso E 31-44 (Addetto Sicurezza 1 e 2) e due presso T3 (Addetto Sicurezza 3 e 4)
- Conferma la propria assistenza e quella di due Addetti di Scalo
- Mediante diffusione sonora, comunica ai passeggeri che:
 - il servizio APMS è momentaneamente sospeso
 - i trasferimenti dal T3 ai gates E 31-44 avverranno dal gate E1
- Si reca insieme a Addetto Sicurezza 1, Addetto Sicurezza 2 e Addetto di Scalo 2, presso E 31-44; giunti a E 31-44, Supervisore di Terminal cura che Addetto di Scalo 2 si porti a quota 2,00 dello stallo bus al punto di raccolta Uscita Emergenza E31-E44, per poi imbarcarsi con i Passeggeri sul bus interpista, diretto agli Arrivi del T3
- Comunica il “pronti ad operare” suo e di Addetto di Scalo1 e 2, Addetto Sicurezza 1, 2, 3 e 4, al Capo Scalo di Servizio ed alla Sala Controllo ADR
- Supervisiona e coordina le operazioni che si svolgono in E 31-44 mediante Addetto Sicurezza 1 e Addetto Sicurezza 2
- Ove necessario o in caso di congestione di Passeggeri, coadiuva Addetto Sicurezza 1 e Addetto Sicurezza 2.

Security Management

- Riceve dalla Sala Controllo Terminal la conferma del fermo totale del servizio APMS
- Conferma l’inizio procedura di emergenza ad Addetto Sicurezza 1, Addetto Sicurezza 2, Addetto Sicurezza 3 e Addetto Sicurezza 4, rispettivamente collocati come:
 - Addetto Sicurezza 1 e Addetto Sicurezza 2 presso E 31-44
 - Addetto Sicurezza 3 e Addetto Sicurezza 4 presso T3
- Invia gli Addetti Sicurezza 1 e 2 per operare presso E 31-44
- Invia direttamente l’Addetto Sicurezza 3 presso le banchine laterali della stazione APMS del T3, per accogliere i Passeggeri recuperati dal personale Alstom

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Invia direttamente l'Addetto Sicurezza 4 presso la banchina centrale della stazione APMS del T3, per trasferire i Passeggeri verso il gate E1
- Comunica al Capo Scalo di Servizio il "pronti ad operare" di Addetto Sicurezza 3 e Addetto Sicurezza 4 al T3

Addetto Sicurezza 1 e 2 presso E 31-44

In base alle disposizioni ricevute dal Security Management, raggiungono la stazione APMS di E 31-44, unitamente con Supervisore Terminal, l'Addetto di Scalo 2.

Addetto Sicurezza 1:

- Raggiunge una delle banchine laterali della stazione APMS a quota 6,50 di E 31-44 e comunica il "pronto ad operare" al Supervisore di Terminal
- Accoglie i Passeggeri recuperati dal personale Alstom
- Chiede ai Passeggeri chi abbia destinazione presso i gates E 31-44 e li indirizza al livello superiore a quota 11,50 per i relativi gates d'imbarco
- Chiede ai passeggeri rimasti, se abbiano per destinazione finale Roma o se debbano proseguire con altro volo
- Raccoglie i Passeggeri di cui al punto precedente e li fa transitare attraverso la porta di collegamento sulla banchina centrale
- Raccoglie anche i Passeggeri recuperati dal personale Alstom sull'altra banchina laterale, facendoli passare per la relativa porta di collegamento con la banchina centrale
- Dopo che tutti i Passeggeri recuperati dalle navette, sono passati sulla banchina centrale, si accerta che le due porte di collegamento siano state richiuse
- Raccoglie i Passeggeri di cui al punto precedente, insieme a quelli già presenti sulla banchina centrale ed a quelli che continuano a confluire dall'area Arrivi, per voli già attraccati a E 31-44
- Affida i Passeggeri di cui al punto precedente all' Addetto Sicurezza 2, perché accompagni i Passeggeri a quota 2.00 al punto di raccolta uscita Emergenza E31-E44
- In caso di affollamento elevato, procede a scaglionare i Passeggeri in gruppi di meno di cento persone alla volta
- Nel caso in cui non siano presenti Passeggeri recuperati dalle navette, provvede a raccogliere quelli presenti sulla banchina centrale e quelli provenienti dai voli già attraccati a E 31-44
- Presidia l'ingresso alla banchina centrale e indirizza tutti i Passeggeri, ancora presenti nell'anello arrivi di E 31-44 invitandoli a seguire l'Addetto Sicurezza 2 attraverso l'Uscita Emergenza E31-E44.

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

2. Addetto Sicurezza 2:

- Raggiunge la banchina centrale della stazione APMS a quota 6,50 di E 31-44 e comunica il “pronto ad operare” al Supervisore di Terminal
- Accoglie i Passeggeri recuperati dall' Addetto Sicurezza 1, insieme a quelli già presenti sulla banchina centrale ed a quelli che continuano a confluire dall'area Arrivi, per voli già attraccati a E 31-44
- Apre o fa aprire dal personale Alstom la porta allarmata **TFP-327-074** chiamata Uscita Emergenza E31-E44, che affaccia su una scala di emergenza ai punti di raccolta
- Accompagna i passeggeri a quota 2,00, punto di raccolta da Uscita Emergenza E31-E44 e, seguendo i camminamenti tracciati a terra (a sinistra), porta i Passeggeri fino allo stallo bus del punto di raccolta, per imbarcarli sul bus interpista;
- Attende l'arrivo del bus interpista, controllando che i Passeggeri non si disperdano.
- Coordina, con l'Addetto di Scalo 2, la salita dei Passeggeri sul bus.
- Risale a quota 6,50, per assistenza ad altri Passeggeri.
- Nel caso in cui non siano presenti Passeggeri recuperati dalle navette, provvede a raccogliere quelli presenti sulla banchina centrale e quelli provenienti dai voli già attraccati a E 31-44

L'Addetto Sicurezza 1 e 2 in presenza di richiesta di assistenza a passeggero a ridotta mobilità, qualora l'addetto non sia presente, provvede a far intervenire ADR Assistance, facendo attendere il Passeggero in un'area provvista di sedute.

Recuperati tutti i Passeggeri dalle navette e dalle banchine, l'Addetto Sicurezza 1 e 2 si limitano ad accogliere i Passeggeri che continuano ad arrivare all'anello arrivi del E 31-44, fino a quando, su richiesta del Capo Scalo di Servizio, i rispettivi Handlers delle Compagnie di volo non abbiano provveduto al recupero dei Passeggeri dalle piazzole di E 31-44 con mezzi propri, ovvero operandovi come fossero piazzole remote.

In caso di necessità o di forte affollamento, i due Addetti Sicurezza devono coadiuvarsi, anche integrando uno il compito dell'altro, oppure chiedere assistenza al Supervisore di Terminal.

Addetto Sicurezza 3 e 4 presso T3

Addetto Sicurezza 3

- In base alle disposizioni ricevute da Security Management, raggiunge una delle banchine laterali della stazione APMS del T3 a quota 12,10 e comunica il “pronto ad operare” al Supervisore di Terminal
- Accoglie i Passeggeri recuperati dal personale Alstom
- Chiede ai Passeggeri chi abbia destinazione presso i gates E 31-44 e li fa scendere di un livello, fino a quota 6,10, indirizzandoli verso i controlli di Sicurezza e di lì al gate E1 (i passeggeri che erano già diretti al E 31-44, che avessero già fatto i controlli di sicurezza, li devono comunque rifare prima di poter accedere nuovamente ai rispettivi gates d'imbarco)
- Indica ai Passeggeri con destinazione Roma, di scendere di due livelli, fino a quota 2,00 per il controllo passaporti ed il ritiro bagagli

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Indica ai Passeggeri con destinazione altro volo, di scendere di un solo livello, fino a quota 6,10 per i controlli di sicurezza e per i relativi gates d'imbarco.
- Dopo aver recuperato tutti i Passeggeri da una banchina laterale, si porta sull'altra banchina laterale e ripete la procedura
- Indirizzati tutti i Passeggeri presenti sulle banchine laterali, scende a quota 6,50 e si reca all'ingresso della stazione APMS
- Indica ai Passeggeri che vogliono accedere alla stazione APMS, per raggiungere i gates E 31-44, di recarsi al gate E1
- Nel caso in cui non siano presenti Passeggeri recuperati dalle navette sulle banchine laterali, raggiunge Addetto Sicurezza 4 e lo coadiuva

Addetto Sicurezza 4

- In base alle disposizioni ricevute da Security Management, raggiunge la banchina centrale della stazione APMS del T3 a quota 12,10 e comunica il "pronto ad operare" al Supervisore di Terminal
- Accoglie i passeggeri presenti sulla banchina centrale e quelli recuperati dall'Addetto Sicurezza 3 che devono prendere un volo al gate E1, e li accompagna a quota 2,00
- Indica ai Passeggeri diretti ai gates E 31-44 di tornare a quota 6,10 e di recarsi tutti al gate E1
- Apre il gate E1 per imbarcare i Passeggeri sul bus interpista
- All'arrivo del bus interpista, affida i Passeggeri all'Addetto di Scalo che viaggia sullo stesso bus
- Presidia l'accesso alla stazione APMS del T3 a quota 6,10, per impedire che altri passeggeri in partenza per E 31-44, salgano alla banchina centrale della Stazione, a quota 12,10.
- Indirizzati tutti i Passeggeri che si trovavano sulla prima delle due piattaforme laterali, l'Addetto Sicurezza 3 ripete la procedura sull'altra banchina laterale, indirizzando i Passeggeri:
 - fino a quota 2,00 per il controllo passaporti, se diretti a Roma
 - fino a quota 6,10 per i controlli di sicurezza e per i relativi gates d'imbarco, se diretti ad altri voli
 - fino a quota 6,10 per i controlli di sicurezza e per raggiungere il gate E1, se diretti ai gates E 31-44
- Su richiesta dell'Addetto Sicurezza 3, coadiuva quest'ultimo nel reindirizzare i passeggeri in partenza per E 31-44 a raggiungere il gate E1.

In caso di necessità o di forte affollamento, l'Addetto Sicurezza 3 e 4 devono coadiuvarsi, anche integrando uno il compito dell'altro, oppure chiedere assistenza al Capo Scalo di Servizio.

Addetto di scalo 1 e 2

In corrispondenza degli imbarchi E 31-44 e del Terminal T3 sono definiti i punti di raccolta per i bus interpista che, nel caso di fermo prolungato del sistema APMS, agiscono come trasporto sostitutivo. Tali locazioni sono:

- partenza da E 31-44 – stallo bus **punto di raccolta** passeggeri quota 2
- arrivo a T 3 - bus interpista da E 31-44: **Arrivi T3**
- partenza da T 3 - punto di raccolta Passeggeri: gate **E1**
- arrivo a E 31-44 – bus interpista da T3: collegamenti verticali stallo bus fronte **PRT-509**

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

Addetto di scalo 1

- Si reca allo stallo bus punto di raccolta, quota 2,00 ed attende l'arrivo del bus interpista
- Apre o coadiuva l'apertura del gate E1
- Partendo dal gate E1, si imbarca sul bus (BUS 1) insieme ai Passeggeri per fornire supporto all'autista e assistere i Passeggeri all'arrivo presso i collegamenti verticali esterni, fronte PRT-509
- Fa scendere tutti i Passeggeri dal BUS 1 ed indica loro di salire di due livelli, verso le partenze da E 31-44, mediante i collegamenti verticali esterni, fronte PRT 509
- Indica all'autista di avanzare con il BUS 1 vuoto, per consentire l'imbarco dei Passeggeri scesi con l'Addetto Sicurezza 2 dalla porta Uscita Emergenza E31-E44
- Prende in consegna dall'Addetto Sicurezza 2, i Passeggeri da portare all'area al T3, risale sul BUS 1 e assiste i Passeggeri e l'autista nel raggiungere gli Arrivi T3
- Sbarcati i Passeggeri agli Arrivi T3, fa proseguire l'autista del BUS 1 fino al gate E1 per consentire l'imbarco dei Passeggeri da trasferire a E 31-44 e ricomincia l'itinerario:
 - Primo tratto – da gate E1 a collegamenti verticali fronte PRT 509
 - Secondo tratto – spostamento bus da collegamenti verticali fronte PRT 509 a punto di raccolta Passeggeri scesi dalla porta adiacente gate E31
 - Terzo tratto – da punto di raccolta Passeggeri porta adiacente gate E31 a Arrivi T3
 - Quarto tratto – da Arrivi T3 a gate E1 (bus vuoto)

Addetto di scalo 2

- Si reca con Supervisore di Terminal, Addetto Sicurezza 1 e Addetto Sicurezza 2 al E 31-44
- Si reca al gate E1, quota 2,00 e attende sotto la scala proveniente dalla porta Uscita Emergenza E31-E44
- Assiste i Passeggeri in attesa di poter raggiungere gli arrivi al T3 e coadiuva l'Addetto Sicurezza 4, che ha radunato i Passeggeri destinati al T3
- Attende l'arrivo del BUS 2 e al suo arrivo fa salire i Passeggeri
- Si imbarca sul BUS 2 insieme ai passeggeri per fornire supporto all'autista ed ai Passeggeri, fino agli Arrivi T3
- Fa scendere dal BUS 2 i Passeggeri provenienti da E 31-44, agli Arrivi T3 e fa proseguire l'autista fino al gate E1
- Giunto il BUS 2 al gate E1, fa salire i Passeggeri da trasferire a E 31-44 ed assiste l'autista ed i Passeggeri fino ai collegamenti verticali, fronte PRT 509
- Ai collegamenti verticali fronte PRT 509, fa scendere i Passeggeri e li fa salire a quota partenze, poi fa avanzare il BUS 2 e prende in consegna dall'Addetto Sicurezza 4 i Passeggeri destinati al T3
- Ripete l'itinerario:
 - Primo tratto – spostamento bus da collegamenti verticali fronte PRT 509 a punto di raccolta Passeggeri
 - Secondo tratto – da punto di raccolta Passeggeri a Arrivi T3
 - Terzo tratto – da Arrivi T3 a gate E1 (bus vuoto)

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Quarto tratto – da gate E1 a collegamenti verticali fronte PRT 509.

Tecnici di Esercizio e Manutenzione Impianti Elettromeccanici, di Traslazione e BHS

- Ricevono dal Supervisore di Terminal la conferma del fermo totale APMS di durata superiore a 15 o 30 minuti
- Si recano subito presso l'area collegamenti verticali esterni a E 31-44, presso la PRT 509 e verificano la funzionalità degli impianti ELV-327, SCM-327, PRT 509 e PRT 510 e dei lettori di badge ivi presenti e li attivano, se non fossero in servizio
- Si recano presso la porta adiacente a quota 6,50 e disattivano eventuale allarme sonoro che scatta dopo un certo periodo d'apertura
- Si recano presso le porte di comunicazione tra banchine laterali e banchina centrale alla stazione APMS di E 31-44 a quota 6,50 e disattivano l'allarme sonoro che scatta dopo un certo periodo d'apertura
- Si recano presso il gate E1 e, se necessario, ne attivano il funzionamento
- Comunicano di volta in volta al Supervisore Terminal e al Capo Scalo di Servizio il "pronti ad operare"
- Intervengono in caso di guasto agli impianti indicati ai precedenti quattro punti o richiedono l'intervento d'urgenza di una funzione specialistica

Prestatore con Contratto per Bus

- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la conferma di fermo del sistema APMS e l'indicazione di quanti bus mettere a disposizione.
- Indica agli Autisti dei BUS i punti di raccolta assegnati:
 - gate E1, ovvero il punto di raccolta dei Passeggeri per andare dal T3 ad E 31-44
Oppure:
 - punto di raccolta passeggeri E31-E44, per andare da E 31-44 al T3
- Aumenta o riduce il numero di bus impiegati, se rilevato come necessario e su indicazione del Capo Scalo di Servizio, entro i limiti contrattuali stabiliti (circa cento persone a viaggio a bus)
- Riceve conferma dagli Autisti della propria presenza ai punti assegnati.
- Informa il Capo Scalo di Servizio ed il Supervisore di Terminal del "pronti a operare" di bus ed Autisti.

Autista dei BUS che trasportano i passeggeri dal T3 ad E 31-44

- attende l'arrivo dell'Addetto di Scalo 1 al gate E1 e lo trasporta con i Passeggeri verso E 31-44
- Fa scendere i Passeggeri presso i Collegamenti verticali esterni di E 31-44, fronte PRT 509.

Autista del BUS che trasportano i passeggeri da E 31-44 al T3

- si reca ai collegamenti verticali fronte PRT 509 ed attende l'arrivo dell'Addetto di Scalo 2, che fa salire insieme con i Passeggeri da portare ad Arrivi T3
- Trasporta i Passeggeri all'area Arrivi T3 con l'assistenza dell'Addetto di Scalo 2

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

3.2.2.1.3. Fine emergenza

Sala Controllo Alstom

Non appena il funzionamento del sistema APMS viene ripristinato, anche in forma parziale, ne dà immediata comunicazione al Capo Scalo di Servizio.

Capo Scalo di Servizio

Riceve dalla Sala Controllo Alstom la comunicazione di ripristino, anche parziale del servizio APMS e, sulla base delle informazioni ricevute dal personale in campo, definisce fin quando mantenere in essere la procedura d'emergenza, per smaltire eventuali eccessi di Passeggeri.

Comunica la ripresa del servizio APMS a:

- Post Holder Terminal
- Supervisore di Terminal;
- Security Management;
- Controllo Voli;
- Prestatore con Contratto;
- Handlers che utilizzano le piazzole E 31-44 come piazzole remote;
- Direzione Aeroporto (ENAC);
- Polizia di Frontiera;
- Vigili del Fuoco;
- External Relations & Sustainability (che valuta le opportune comunicazioni verso l'esterno, secondo la procedura Gestione degli eventi di crisi).

Controllo Voli

- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la comunicazione di ripristino del servizio APMS.
- Informa del ripristino la Sicurezza Operativa SAR.
- Invia telex circolare a Vettori, Handler ed altri operatori aeroportuali interessati (DL 116, 118 e 119) per informare della ripresa del servizio APMS.
- Supporta il Capo Scalo di Servizio nella ripresa della normale attività.

Sicurezza Operativa SAR

Riceve dal Controllo Voli la comunicazione di ripristino del servizio APMS e dispone il rientro delle risorse impegnate.

Supervisore di Terminal

- Riceve dal Capo Scalo di Servizio la comunicazione di ripristino del servizio navetta APMS
- Provvede, mediante diffusione sonora, ad informare i Passeggeri del ripristino del servizio APMS per raggiungere la gates E 31-44
- Informa Security Management, per il rientro degli Addetti Sicurezza
- Richiama Supervisore di Terminal e Addetto di Scalo 1 e 2

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

- Riprende la normale attività lavorativa

Security Management

- Riceve da Capo Scalo di Servizio la comunicazione di ripristino del servizio APMS e l'autorizzazione al rientro dei quattro Addetti Sicurezza.
- Dispone il rientro dei quattro Addetti Sicurezza dal T3 e da E 31-44.

Addetto Sicurezza 1 e 2 presso E 31-44

Ricevono da Supervisore di Terminal la disposizione di rientro, rientrano e riprendono la normale attività lavorativa.

Addetto Sicurezza 3 e 4 presso T3

- Ricevono da Security Management la comunicazione di ripristino del servizio navetta APMS.
- Provvedono alla chiusura del gate E1 dopo essersi assicurati che non vi siano più Passeggeri da trasferire a E 31-44; infine riprendono la normale attività lavorativa.

Addetto di scalo 1 e 2

- Ricevono dal Supervisore di Terminal la comunicazione di ripristino del servizio navetta APMS.
- Fanno compiere un ultimo giro completo di ricognizione da T3 a E 31-44 e viceversa, per assicurarsi che non vi siano rimasti Passeggeri ancora da trasferire, nei punti di raccolta.
- Riprendono la normale attività lavorativa.

Prestatore con Contratto per Bus e Autisti Bus

Autisti Bus ricevono la comunicazione del ripristino anche parziale del servizio navetta APMS.

Gli autisti compiono, insieme ai rispettivi Addetti di Scalo un ultimo giro di ricognizione per assicurarsi che non vi siano più passeggeri e/o personale da trasferire tra E 31-44 e T3.

Riprendono la normale attività lavorativa.

3.2.2.2. Trasferimento dei Passeggeri “a ridotta mobilità”

I passeggeri a ridotta mobilità, presenti sulle navette al momento dell'interruzione del servizio APMS o sulle banchine delle stazioni, se assistiti da personale ADR Assistance, saranno trasferiti a cura della suddetta secondo le modalità e percorsi stabiliti dalle procedure di ADR Assistance.

Se non assistiti o bisognosi di assistenza saranno presi in carico e trasferiti nelle piattaforme centrali delle Stazioni APMS dall'Addetto Sicurezza 1 e 2, fino all'arrivo degli addetti di ADR Assistance per la relativa assistenza.

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

4. Riferimenti

Riferimenti Esterni

Tutte le pertinenti norme di legge e regolamentari vigenti e applicabili, con particolare riferimento a:

- Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231 "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300"
- DPR 753 del 11/07/1980
- Decreto 7 agosto 2017 e s.m.i.
- DM 513 del 04/08/1998 e D.lgs. 8 Giugno 2001, che prevedono un "Regolamento di Esercizio" per tutti i sistemi di trasporto in concessione

Riferimenti Interni

Tutta la pertinente documentazione organizzativa e normativa vigente e applicabile al Gruppo ADR (modelli, regolamenti, procedure, comunicazioni, etc.), con particolare riferimento a:

- Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001
- Codice Etico del Gruppo
- "Regolamento d'Esercizio People Mover System", emesso dal direttore dell'esercizio dell'impianto e validato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tramite l'ente USTIF Lazio, Umbria e Sardegna.
- Procedura Gestione degli eventi di crisi

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

5. Acronimi e Definizioni

Addetto Sicurezza di ADR Security: è un dipendente di ADR Security di Fiumicino che, in caso di fermo dell'intero sistema APMS, deve momentaneamente lasciare la propria postazione di lavoro e viene incaricato di gestire il flusso dei passeggeri.

Addetto di scalo ADR: è un dipendente dello staff Operazioni Landside che, in caso di fermo dell'intero sistema APMS, deve momentaneamente lasciare la propria postazione di lavoro e viene incaricato di gestire il flusso dei passeggeri.

APMS (Automated People Mover System): è un sistema di trasporto pubblico, solo per passeggeri, tra due aerostazioni dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino; è considerato un sistema di trasporto (atipico per la normativa italiana), costituito da quattro veicoli su ruote gommate che procedono, accoppiati a due a due, su due vie di corsa indipendenti, in totale automatismo; il movimento è a navetta doppia o singola è funzione del livello di traffico passeggeri; in orario notturno, da mezzanotte circa alle 05.30 del mattino, una sola navetta viaggia solo su chiamata.

Banchina centrale: area coperta posta nelle stazioni, dove i passeggeri salgono sulle navette; è fisicamente separata dalle banchine laterali per evitare la commistione di persone in partenza e in arrivo.

Banchina laterale: due aree coperte poste nelle stazioni, dove i passeggeri scendono dalle navette; sono fisicamente separate da quella centrale, per evitare la commistione di persone in partenza e in arrivo.

Responsabile d'esercizio: secondo la normativa italiana, il sistema APMS viene gestito come una ferrovia in concessione, ad uso pubblico e deve avere un direttore responsabile, individuato da ADR e nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il direttore deve assicurare la sicurezza e la continuità di esercizio del sistema APMS, secondo degli orari prestabiliti, in funzione di un contratto.

Navetta: è un convoglio formato da due vetture agganciate in modo permanente, che si muove sulle vie di corsa secondo un programma temporale prestabilito e governato in totale automatismo; in emergenza e in presenza di alimentazione elettrica, è possibile la guida manuale con operatore a bordo.

Passerelle d'emergenza: percorsi a cielo aperto che collegano le due stazioni APMS e che consentono di portare all'una o all'altra stazione i passeggeri recuperati dalle navette, ferme sulle vie di corsa, in situazioni di emergenza; vi si può accedere solo sotto il controllo del personale di gestione dell'APMS.

Personale Sala Controllo APMS - personale Alstom: è un gruppo di tecnici abilitati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la gestione, la manutenzione ed il pronto intervento dell'APMS;
 OI_ADR_Operazioni Landside_02_Rev.0 – Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System

Operating Instruction Trasferimento dei passeggeri in caso di fermo totale del servizio Automated People Mover System	Rev. 0	Data: 04/06/2024
--	---------------	-----------------------------------

detto personale, dipendente pro tempore dal fornitore incaricato della gestione del sistema APMS Transportation Inc., opera in h 24 sul sistema, in base ad un contratto con ADR e facendo riferimento ad un direttore d'esercizio.

Porte di collegamento: solo alla stazione E 31-44, si trovano due porte vetrate, chiuse ed allarmate che, in caso di necessità, possono collegare le banchine laterali con quella centrale.

Porta Edif. 360-PRT 509: situata a quota 2,00 del satellite, di fronte la piazzola 701 consente di accedere ai collegamenti verticali per salire a quota partenze 11.50 del satellite

Uscita Emergenza E31-E44: è un'uscita di emergenza tagliafuoco allarmata a quota 6,50 di E 31-44; il suo codice di riconoscimento è **TFP-327-074**; è dotata di lettore di badge e di telecamera: alla sua apertura, si trova una scala che permette di scendere a quota pista ai punti di raccolta

Prestatore con contratto: è una società operante all'interno dell'aeroporto, per il trasporto dei passeggeri in area pista, con mezzi (**bus interpista**) e personale (**autisti**) propri.

Regolamento d'esercizio: è la raccolta delle regole per la gestione del sistema APMS, obbligatoria per le ferrovie pubbliche in concessione e validata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Sala Controllo APMS: locale posto a quota 6,50 di E 31-44, dove il personale Alstom, addetto alla gestione del sistema APMS, controlla il movimento delle navette che avviene in automatismo, senza operatore a bordo.

Stazioni: sono i punti estremi delle vie di corsa in cui i convogli si fermano per scaricare i passeggeri, caricarne a bordo altri e ripartire nel verso opposto; nello specifico, al Terminal 3 (semplicemente "T3") si trova un'area a quota 12,10, che ne è parte integrante; agli imbarchi E 31-44 (semplicemente "E 31-44") si trova un'area a quota 6,50, che ne è parte integrante.

Tecnico manutenzione elettromeccanica: è un dipendente della Manutenzione ADR che, su chiamata, deve effettuare delle operazioni di pronto intervento su quegli impianti elettromeccanici, che siano funzionali ai flussi di passeggeri, in caso d'interruzione del sistema APMS.

Vie di corsa: strutture in rilevato che collegano due aerostazioni; i convogli procedono mediante guida a terra, analoga ad un binario.