



## CIRCOLARE

**SERIE AEROPORTI**

**Data:** 30/1/2008

**APT- 18A**

**Oggetto: Piano di emergenza aeroportuale – incidente aereo**

### 1. PREMESSA

Con le competenze attribuite dall'art. 26 della legge 166 del 1 agosto 2002, abrogate dall'art. 1 del D.Lgs. 96/2005 e successivamente riaffermate all'art. 690 del codice della navigazione (CdN) come emendato dal D.Lgs. n. 151/2006, ENAC ha adottato il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" con il quale sono stati formalmente recepiti nel quadro normativo nazionale gli standard e le pratiche raccomandate contenute nell'annesso 14 ICAO. Il Regolamento, nell'introdurre la certificazione dell'aeroporto, ha previsto che per ogni aeroporto siano predisposti piani per la gestione dei vari tipi di emergenza che possano verificarsi ed in particolare per quelli derivanti da incidenti aerei.

Con le recenti modifiche della parte navigazione aerea del Codice della Navigazione (DD.Lgs. n. 96/2005 e n. 151/2006) sono ridefiniti i ruoli e le funzioni dei diversi soggetti che operano sull'aeroporto e viene realizzato un regime notevolmente semplificato e profondamente innovato in materia di competenze e responsabilità tra i vari soggetti aeroportuali, ciò anche con un'attenta rivisitazione delle funzioni dell'ENAC che sicuramente incidono sulle sue competenze di polizia e di vigilanza (Art. 718).

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.*

In tale contesto normativo è stato mantenuto in capo all'ENAC (art. 727) il compito di provvedere a che sia fornito all'aeromobile oggetto di incidente, il necessario soccorso con la facoltà di ordinare la messa a disposizione di aeromobili e di ogni altro mezzo di trasporto, presente sull'aeroporto, con il relativo personale, qualora i mezzi e le dotazioni dell'aeroporto risultassero insufficienti o mancanti (art. 726).

In relazione al quadro normativo così delineato, considerate le attribuzioni generali conferite ad ENAC dal D.Lgs. n. 250/97, appare coerente che il citato art. 727 trovi piena giustificazione nelle azioni preventive di analisi e di programmazione degli interventi e nell'attività di supervisione sui soggetti pubblici e di vigilanza e controllo sui soggetti privati coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Le previsioni dell'art. 727 devono, infatti, essere lette ed applicate in armonia alle altre disposizioni normative che assegnano ad altri Enti ed Amministrazioni dello Stato compiti e funzioni direttamente collegate alla gestione e risoluzione delle emergenze.

Tra quest'ultime rientrano, ad esempio, le disposizioni in tema di riassetto delle funzioni e dei compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (v. D.Lgs. n. 139 del 8 marzo 2006) e le recenti disposizioni in materia di attribuzioni ai gestori aeroportuali.

Dal contesto sopra descritto appare evidente, in ragione della complessità degli interventi, dei mezzi, del contesto ambientale e della pluralità dei soggetti interessati, che una efficace azione di soccorso non possa trovare attuazione se non attraverso la programmazione delle attività e delle relative integrazioni che le stesse hanno tra loro.

Su tali presupposti ed in base ai poteri derivanti dall'art. 718, il Piano di emergenza è adottato formalmente dall'ENAC.

## 2. APPLICABILITA' E SCOPO

La presente Circolare, che annulla e sostituisce la precedente Circolare APT-18 del 18 giugno 2004, aggiorna, per le motivazioni di cui in premessa, le linee guida per l'applicazione delle prescrizioni contenute nel Capitolo 9 "Piani di emergenza" del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (di seguito riferito come "Regolamento") relativamente alle emergenze derivanti da incidente aereo che interessino l'aeroporto o le sue immediate vicinanze.

Essa fornisce indicazioni per la redazione del Piano stesso e delinea il processo di adozione del Piano da parte dell'ENAC in coerenza con il quadro normativo nazionale e nel rispetto delle funzioni e delle competenze attribuite ai soggetti che operano in ambito aeroportuale.

Non sono oggetto di trattazione nella presente circolare le emergenze di tipo diverso dall'incidente aereo, derivanti da eventi naturali o connessi allo svolgimento dell'attività umana per le quali il gestore è comunque tenuto a sviluppare i relativi piani di emergenza. Come pure

non sono oggetto di trattazione le emergenze che si verifichino a seguito di atti terroristici o attentati alla sicurezza del trasporto aereo.

### 3. PIANO DI EMERGENZA

#### 3.1 Generalità

Il Piano di emergenza, predisposto in coerenza con il contenuto del “Regolamento per la Costruzione e l’esercizio degli aeroporti”, consente di affrontare in modo organizzato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare in ambito aeroportuale, individuando le procedure per programmare le azioni di risposta di Enti diversi o servizi interni o esterni all’aeroporto. Trattasi cioè di stabilire, “chi faccia cosa” in caso di emergenza, verificando che ciascun soggetto sia armonicamente inserito in un quadro complessivo. L’efficacia del Piano è verificata attraverso esercitazioni programmate, trattate al paragrafo 6.

La tipologia dell’incidente cui si fa riferimento è quindi l’incidente aeronautico nel sedime o nelle immediate vicinanze.

Si precisa che l’emergenza in corso ha la priorità rispetto ad un’altra solo ipotetica, e che l’obbligo di procedere al soccorso della vita umana in pericolo prevale su ogni altra considerazione.

E’ opportuno rendere il Piano agile, di facile ed immediata lettura. Il linguaggio utilizzato deve essere semplice, i concetti chiari, per quanto possibile sotto forma di elencazione di azioni da compiere o di informazioni da fornire.

#### 3.2 Ruoli e Responsabilità

L’ENAC, nell’ambito delle più generali funzioni di vigilanza e controllo assunte nei confronti degli altri soggetti ed operatori aeroportuali, adotta il Piano di emergenza, considerando le caratteristiche e le esigenze dei servizi interessati e degli Enti coinvolti quali Vigili del fuoco, ente ATS, Polizia, servizi di sicurezza, servizio Sanitario. I contenuti sono concordati con i soggetti coinvolti.

Nel soccorso in caso di incidente aereo intervengono diversi Enti, interni ed esterni all’aeroporto, quali ad esempio:

- Gestore aeroportuale
- Vigili del Fuoco
- Ente ATS
- Aeronautica Militare
- Protezione Civile
- il Servizio 118
- Polizia / Carabinieri / Guardia di Finanza

- Servizio sanitario / Ospedali
- Dogana

Principio e cardine fondamentale di tutta la materia è che in caso di incidente e/o inconveniente grave, l'esecuzione del Piano di emergenza aeroportuale adottato dall'ENAC è assicurata dai soggetti individuati nel Piano stesso.

Ciascun attore nella fase del soccorso assume la responsabilità tecnica del proprio intervento. Per una gestione efficace dell'emergenza è necessario un adeguato coinvolgimento e una preventiva programmazione degli interventi di tutti gli Enti che possono fornire un valido contributo.

I ruoli, le attribuzioni e le azioni degli Enti coinvolti e del relativo personale devono essere dettagliati nel Piano di emergenza, tenendo conto delle attribuzioni proprie di ciascun ente, nonché delle peculiarità di ciascuna delle emergenze identificate nel Piano.

Particolare cura si raccomanda affinché non si riscontrino elementi contrastanti fra Piano aeroportuale e Piano provinciale di soccorso predisposto dalla Protezione Civile e, nei casi specifici, con quello per il soccorso in mare per gli aeroporti costieri, ed affinché siano assicurate le necessarie disposizioni di raccordo con attività o iniziative eventualmente adottate in materia di "security".

Allorché gli Enti attori di tali piani si presentano sulla scena dell'incidente, le funzioni della struttura aeroportuale (e della pianificazione) cessano di vivere vita autonoma e si inseriscono nel più ampio Piano provinciale di soccorso, a suo tempo predisposto.

### **3.3 Tipi di emergenza**

Il Piano di cui alla presente circolare è relativo alle emergenze a seguito di incidenti aeronautici o in caso di situazioni che possano evolvere in incidenti di tipo aeronautico.

Possono essere schematicamente individuate le seguenti situazioni:

- a) Stato di incidente - è il caso in cui si sia verificato un incidente nel sedime aeroportuale o nelle aree limitrofe.
- b) Stato di emergenza – Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile in avvicinamento presso l'aeroporto ed i suoi occupanti ed un incidente è ritenuto imminente.
- c) Stato di allarme - situazione nella quale un aeromobile ha, o si sospetta che abbia problemi la cui entità, di norma, non comporta serie difficoltà nell'effettuazione di un atterraggio in sicurezza.

Il Piano deve essere sviluppato relativamente alla gestione delle situazioni sopra elencate, tenuto conto dei rischi associati alla tipologia di operazioni che si svolgono sull'aeroporto.

### 3.4 Ambito territoriale del Piano

Per quanto riguarda l'ambito territoriale di applicazione del Piano, esso coincide di norma con il sedime aeroportuale e quelle aree adiacenti il sedime ove al verificarsi di un incidente i mezzi di pronto intervento, le infrastrutture disponibili presso l'aeroporto, le procedure sviluppate risultano essere efficaci per un primo intervento e per un successivo supporto alle attività di soccorso da parte degli enti territoriali preposti. Non è utile individuare una distanza predefinita dall'aeroporto in quanto la possibilità di utilizzare in modo efficace, in caso di incidente al di fuori del sedime, i mezzi di pronto intervento, le infrastrutture, le persone e le procedure in uso presso l'aeroporto dipende in maniera preponderante dalle specifiche caratteristiche orografiche, infrastrutturali ed organizzative del singolo aeroporto.

Per tale ragione il Regolamento dispone che l'area di applicazione del Piano di emergenza è determinata dall'ENAC di concerto con gli altri soggetti interessati ed in particolare con Vigili del Fuoco che, nel redigere le parti di propria competenza del Piano, propongono l'ambito territoriale di applicazione del Piano tenendo conto delle peculiarità dello specifico aeroporto.

Il Piano deve essere corredato da planimetrie d'insieme e particolareggiate dell'aeroporto e delle aree limitrofe. Tali mappe devono essere prontamente disponibili, in numero adeguato, al personale addetto all'emergenza e presso gli uffici coinvolti nella gestione dell'emergenza. Il materiale utilizzato deve consentire la consultazione sui mezzi di soccorso o in condizioni meteo difficili. È preferibile disporre di due tipi di mappe a griglia:

- una relativa al sedime aeroportuale, strade di accesso, punti di riunione, punti di riferimento per l'emergenza (depositi acqua, attrezzature antincendio, etc.)
- un'altra relativa all'area circostante il sedime, che evidenzia strutture significative ai fini dell'emergenza e le relative potenzialità (vie di comunicazione, strutture sanitarie, etc.).

E' importante che:

- non vi siano conflitti tra le diverse mappe,
- nelle mappe siano utilizzate le denominazioni ufficiali dei siti,
- che le stesse vengano tenute costantemente aggiornate,
- che vi sia una gestione controllata delle copie in uso.

### 3.5 Gestione operativa delle emergenze

Il Piano di emergenza deve definire le circostanze che determinano l'attivazione delle procedure in esso contenute. L'attivazione deve essere tempestiva e deve comportare l'immediata attivazione degli Enti coinvolti.

Lo schema per l'emergenza prevede tre fasi (rif. Regolamento Cap. 9 paragrafo 3.1):

- **conoscenza e comunicazione**, in cui di norma il ruolo preponderante è assegnato al sistema ATS con il compito di portare l'immediata notizia dell'emergenza agli agenti del soccorso ed al

gestore per l'attivazione del Centro Operativo per l'Emergenza (COE) e l'avvio delle procedure per la messa in disponibilità di mezzi, persone, attrezzature, ecc., di propria competenza.

- **soccorso**, i cui attori principali sono, almeno nella primissima fase, il servizio di soccorso e lotta antincendio ed il nucleo sanitario per l'assistenza alle persone ferite;
- **post soccorso**, comprendente l'assistenza ai passeggeri incolumi, ai familiari dei passeggeri, l'adozione dei necessari provvedimenti aeronautici ecc... i cui attori principali sono il servizio sanitario ed il gestore tramite la disponibilità delle risorse in seguito individuate.

Ciascuna fase deve essere trattata nel Piano di emergenza definendo in particolare:

- le azioni, ruoli e responsabilità del personale;
- Enti coinvolti e relative funzioni;
- flusso delle comunicazioni tra le diverse unità/uffici attivate con l'emergenza;
- infrastrutture/impianti/mezzi utilizzati;
- procedure per l'efficiente transizione dallo stato di normale operatività a quello di emergenza;
- ulteriori dettagli utili ai fini della gestione efficace dell'emergenza.

E' consigliabile, ove possibile, utilizzare rappresentazioni grafiche tipo "diagramma a blocchi" in modo da porre in risalto la sequenza temporale delle azioni da eseguire.

L'articolazione del Piano deve essere tale da garantire la tempestività e l'idoneità degli interventi tenendo in considerazione che il buon esito delle attività durante l'emergenza è strettamente correlato alle azioni effettuate nei primi 15 minuti dall'avvenimento.

Le procedure definite nel Piano devono essere concepite considerando l'effetto di condizioni ambientali avverse, quali la notte e condizioni meteo (nebbia, pioggia, vento, neve, temperatura, etc.) che possano avere influenza sulle operazioni di soccorso.

Devono essere altresì individuate le operazioni relative all'eventuale recupero e custodia del relitto ai fini di successive investigazioni da parte delle autorità preposte e le attività da porre in essere per il ripristino delle operazioni aeroportuali.

Il gestore (rif. Capitolo 9 paragrafo 3.2 e 3.4 del Regolamento) garantisce la disponibilità di:

- mezzi per il trasporto di persone ferite;
- locali per il primo soccorso;
- locali e personale da impiegare presso il "centro operativo per l'emergenza";
- personale qualificato, attrezzature e materiale sanitario per il primo soccorso;
- locali per l'assistenza ai familiari dei passeggeri ed agli illesi;
- ulteriori mezzi ed attrezzature secondo necessità.

Tale requisito non richiede che mezzi e personale di cui sopra siano utilizzati esclusivamente nell'evenienza del verificarsi di emergenze così come non impedisce che la disponibilità di

mezzi, locali e personale qualificato possa essere assicurata dal gestore anche tramite appositi contratti di servizi. In ogni caso le azioni identificate nel Piano devono garantire la tempestiva disponibilità all'occorrenza di quanto richiesto.

Il gestore individua una persona che attiva il "centro operativo per l'emergenza" e facilita la gestione delle informazioni tra tutti gli Enti coinvolti in funzione di una migliore efficacia delle azioni durante l'emergenza. Tale persona rimane in costante contatto con le competenti strutture dell'ENAC presenti o reperibili e con gli altri Enti aeroportuali.

Al Centro Operativo per l'Emergenza fanno capo il Direttore Aeroportuale ENAC o suo delegato e i responsabili degli Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza che hanno potere decisionale riguardo:

- alle operazioni aeroportuali;
- alla security;
- ai servizi sanitari;
- alle operazioni di volo.

Le modalità operative del COE sono definite nel Piano.

### **3.6 Comunicazioni**

Il Piano deve definire e codificare, nei limiti del prevedibile, il flusso di informazioni che intercorre tra i soggetti attori della gestione dell'emergenza, al fine di rendere disponibili agli stessi, con la necessaria tempestività ed in modo chiaro e conciso esclusivamente le notizie necessarie per la gestione dell'emergenza. L'errata interpretazione, o l'incompletezza delle informazioni ricevute può infatti compromettere l'efficacia delle azioni di intervento.

Informazioni quali ad esempio il tipo di aeromobile coinvolto nell'incidente, l'eventuale presenza di carichi pericolosi, il carburante imbarcato, il numero di persone coinvolte, etc. possono consentire al personale operante nel soccorso (V.V.F, personale sanitario) di poter utilizzare correttamente le procedure di intervento.

Comunicazioni a carattere non operativo non devono interferire con le comunicazioni finalizzate alla gestione dell'emergenza; per esse può essere prevista una postazione telefonica dedicata.

Un particolare aspetto del quale occorre tener conto nella predisposizione del Piano è quello della immediata attivazione dell'allarme. Un esame delle varie realtà aeroportuali ha permesso di verificare la presenza di una pluralità di dispositivi, di procedure e di sequenze di chiamate, dovute alle diversità di ogni singolo impianto. E' opportuno evitare di fondare l'allarme su linee telefoniche adibite ad uso commerciale, adottando dispositivi di allarme secondo il criterio della ridondanza e della immediatezza di comprensione. In tal senso è stato accertato essere di utilità un sistema luminoso/sonoro ubicato nei siti necessari a garantire, comunque, l'allerta delle funzioni interessate ed azionato dalla torre di controllo, supportato da una linea telefonica

punto/punto dedicata, nonché da un collegamento radio UHF il cui capofila resta sempre la Torre di controllo.

E' importante l'istituzione ed il mantenimento di un sistema di comunicazione a due vie tra tutte le postazioni fisse e mobili degli Enti coinvolti, che possa funzionare nelle più critiche condizioni di emergenza ipotizzate nel Piano. Tale sistema include la comunicazione con tutti gli Enti esterni all'aeroporto utili ai fini della gestione dell'emergenza.

Devono altresì essere previste modalità di comunicazione alternativa da utilizzare in caso di malfunzionamento del sistema principale.

La verifica del funzionamento del sistema di comunicazione deve essere effettuato con frequenza appropriata in relazione al tipo di apparati utilizzati; di norma tale frequenza è giornaliera.

L'elenco dei numeri telefonici deve riportare le utenze di immediata urgenza; particolare attenzione deve essere posta nella gestione delle utenze telefoniche al fine di facilitare la memorizzazione dei numeri di emergenza e di limitare variazioni degli stessi. E' opportuno inoltre prevedere la verifica periodica dell'aggiornamento dei numeri telefonici contenuti nel Piano.

### **3.7 Schema Tipo**

Allo scopo di standardizzare i piani di emergenza di cui alla presente circolare, è stato predisposto uno schema tipo, coerente con le prescrizioni regolamentari, da utilizzare nella redazione del Piano. Lo schema, riportato in allegato, si limita a considerare gli aspetti essenziali, lasciando alle singole realtà locali il compito di integrare opportunamente definizioni e contenuti.

Per ogni ulteriore necessità, comunque, costituisce utile riferimento l'ICAO Doc. 9137 - Part 7.

## **4. PREDISPOSIZIONE ED ADOZIONE DEL PIANO**

Il Regolamento prevede che il gestore predisponga le parti di propria competenza del Piano di emergenza e le sottoponga all'ENAC per valutazione.

Ai fini dell'adozione, l'ENAC considera le caratteristiche e le esigenze degli Enti di Stato e condivide con essi i contenuti delle parti del Piano di relativa competenza.

Il Piano di emergenza è adottato dall'ENAC e reso esecutivo con Ordinanza.

Dell'avvenuta adozione è data comunicazione alla Direzione Centrale Regolazione Aeroporti alla Direzione Centrale Operazioni.

## **5. MANUALE DELL'AEROPORTO**

Sono oggetto di trattazione nel Manuale dell'aeroporto le procedure utilizzate dal gestore per la definizione dei contenuti delle parti del Piano di propria competenza, per il monitoraggio dell'adeguatezza nel tempo di tali contenuti, per la qualificazione del personale coinvolto nelle attività correlate alle emergenze, nonché l'allocazione delle responsabilità per tali attività.

Si precisa che, di norma, non è utile che il Manuale riporti "parti" del piano di emergenza, bensì è opportuno che siano definite corrette procedure di raccordo tra la normale attività del gestore e l'emergenza.

Le procedure del gestore relative al piano di emergenza, che trovano collocazione nel Manuale dell'aeroporto, sono valutate dal Team di certificazione. La loro efficacia è verificata nel corso delle esercitazioni dalla Direzione Aeroportuale che, eventualmente, ne propone la modifica.

## 6. ESERCITAZIONI

### 6.1 Generalità

L'effettuazione di un adeguato programma di esercitazioni ha una importanza fondamentale nella efficacia del Piano di Emergenza in quanto consente di verificare l'adeguatezza:

- della risposta di tutto il personale coinvolto;
- dei contenuti del Piano, ivi incluse le procedure utilizzate;
- degli equipaggiamenti, impianti, mezzi, infrastrutture utilizzate.

Le iniziative relative alla verifica del buon funzionamento del Piano, in termini di pianificazione e preparazione delle esercitazioni e delle eventuali azioni correttive sono adottate dall'ENAC.

E' importante che il Piano stesso contenga procedure di verifica programmata dell'efficacia del Piano in modo tale da consentire l'eliminazione di eventuali anomalie emerse nonché la familiarizzazione con il Piano da parte di tutti gli Enti coinvolti e del personale.

Le esercitazioni sono uno strumento essenziale per determinare eventuali carenze del Piano quali ad esempio ambiguità o scarsa chiarezza dei contenuti, non attuabilità pratica di talune procedure, errori nella valutazione dei tempi di intervento, errori di valutazione circa la quantità dei mezzi necessari per gli interventi, etc.

Il programma minimo di esercitazioni è costituito da:

- a) una esercitazione di emergenza dell'aeroporto su scala totale prima dell'adozione del Piano;
- b) una esercitazione di emergenza dell'aeroporto su scala totale ad intervalli non superiori a un anno;
- c) eventuali esercitazioni di emergenza parziali nel corso dell'anno successivo.

Tale programma può essere intensificato in funzione delle specifiche esigenze locali.

### 6.2 Esercitazioni su scala totale

Le esercitazioni su scala totale coinvolgono tutti gli Enti di soccorso definiti nel Piano.

Gli Enti coinvolti devono essere informati con ampio anticipo dell'arco temporale all'interno del quale sarà possibile l'esercitazione.

La singola esercitazione deve consentire di verificare la validità complessiva del Piano; tuttavia deve contenere specificità tali che la sequenza delle esercitazioni annuali possa, nel corso degli anni, coprire un vasto spettro di scenari di emergenza.

Esempi di possibili scenari possono essere incidenti del tipo aeromobile/infrastrutture, collisione di aeromobili, collisione di aeromobili con veicoli, nelle diverse condizioni meteo e di illuminazione.

La maggior parte delle esercitazioni dovrà svolgersi nelle aree dove possono verificarsi incidenti con maggior probabilità: pista, strip, RESA, aree di avvicinamento/decollo.

E' importante definire anche obiettivi specifici per una singola esercitazione quali ad esempio la verifica delle prestazioni in avverse condizioni meteo o di notte, o l'efficacia delle azioni per il trattamento delle merci pericolose.

Deve essere posta la massima cura per garantire il realismo dell'esercitazione; a tal proposito, ad esempio è opportuna la disponibilità di un aeromobile di dimensioni significative ai fini dell'esercitazione.

### **6.3 Esercitazioni su scala parziale**

Esercitazioni su scala parziale possono essere necessarie per:

- valutare modifiche al Piano (salvo che non sia necessaria una esercitazione totale);
- valutare l'adeguatezza di azioni correttive intraprese;
- addestrare nuovo personale;
- valutare l'adeguatezza di nuovi mezzi, attrezzature, infrastrutture, etc.

Gli Enti ed il personale coinvolto nell'esercitazione sono individuati caso per caso dall'ENAC. I criteri generali sopra descritti per l'esercitazione su scala totale possono essere applicati per le esercitazioni parziali, tenendo conto delle specificità delle singole esercitazioni.

La pianificazione di tali esercitazioni viene di norma effettuata su scala annuale.

### **6.4 Esame dei Risultati**

A tutte le esercitazioni fa seguito un debriefing con tutti gli Enti coinvolti con lo scopo di definire e valutare i risultati dell'esercitazione in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate.

Le azioni correttive relative alle carenze riscontrate sono eseguite dagli Enti competenti.

Per le parti di competenza, il gestore propone all'ENAC le eventuali azioni correttive per le valutazioni conseguenti.

L'efficacia delle azioni correttive può essere verificata tramite esercitazioni di tipo parziale.

I risultati di tutte le esercitazioni sono acquisiti dall'ENAC allo scopo di verificare l'adeguatezza del Piano nel tempo.

Gli Enti coinvolti nel Piano ne propongono eventuali adeguamenti in relazione a specifiche esigenze che dovessero emergere nel tempo.

## 7. DECORRENZA

La presente circolare entra in vigore alla data della sua emissione. I piani di emergenza già adottati conformemente alle disposizioni precedenti e non allineati con i principi generali della presente Circolare debbono essere aggiornati con la massima tempestività possibile e verificati, a seconda dei casi, con apposita esercitazione su scala parziale o totale.

Il Direttore Generale  
Com.te Silvano Manera

Allegato: Schema di Piano di emergenza aeroportuale

## **Piano di emergenza in caso di incidente aereo**

**Aeroporto di \_\_\_\_\_**

**Ed. \_\_\_\_ del \_\_\_\_\_**

<i>Data esercitazioni</i>	<i>Riferimento</i>	<i>Firma del Direttore Aeroportuale</i>

## INDICE

### **Cap. 1 Glossario**

I termini usati nel documento hanno i seguenti significati:

**STATO DI ALLARME** - Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.

**STATO DI EMERGENZA** – Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti

**STATO DI INCIDENTE** – Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti

**TRIAGE** – Individuazione dell'ordine di priorità per il trattamento ed il trasporto ad ospedale dei sopravvissuti ad incidente.

**POSTAZIONE MEDICA AVANZATA** - Idoneo ambiente aeroportuale destinato in via continuativa o temporanea al ricovero ed alla stabilizzazione dei feriti.

**SCORTA INTANGIBILE** – Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego dal Servizio Sanitario Aeroportuale.

### **Cap. 2 Ambito di applicazione**

Le disposizioni del Piano sono da applicare per tutte le situazioni (di allarme, emergenza, incidente) che possano interessare l'aeroporto di..... Per quanto riguarda gli incidenti, il Piano si applicherà in tutte le circostanze che possano occorrere all'interno del perimetro aeroportuale o nelle immediate vicinanze purché raggiungibili dai mezzi di intervento a disposizione in maniera utile al soccorso.

### **Cap. 3 Ruoli e funzioni**

Direzione Aeroportuale ENAC: Provvede all'adozione del Piano di emergenza aeroportuale. In caso di necessità, ordina che aeromobili od altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. A seguito di incidente la Direzione Aeroportuale adotta i conseguenti provvedimenti di natura aeronautica.

Gestore aeroportuale: In forza di ... (*legge o convenzione*) gestisce..... l'aeroporto di ..... Nell'ambito del Piano mette a disposizione dell'organizzazione dei soccorsi le risorse di sua competenza, ivi compresi i locali da adibire a "centro operativo per l'emergenza ed il personale che assume il controllo del centro.

Enti del Controllo del Traffico Aereo (ATS) – Enti civili o militari che esercitano il controllo del traffico aereo nella zona di traffico aeroportuale (ATZ). Essi:

- comunicano tutte le notizie di cui siano venuti a conoscenza direttamente o meno, relative agli stati di allarme, emergenza o incidente, agli Enti interessati;
- attivano i sistemi di allarme;
- coordinano i movimenti a terra, nell'area di manovra, dei mezzi di soccorso;
- gestiscono le situazioni di traffico aereo in atto.

Nucleo Aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF): Ente responsabile della gestione tecnica e operativa degli interventi finalizzati al salvataggio della vita umana.

Servizio Sanitario Aeroportuale: Ente che, in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari esterni, interviene nelle operazioni di primo soccorso consistenti in:

- apprestamento delle attrezzature sanitarie disponibili in loco;
- triage sul luogo dell'incidente.

Forze dell'Ordine – Enti di Stato deputati, nell'ambito del Piano, a funzioni di allertamento, presidio, vigilanza ed ordine pubblico nelle aree interessate.

Compagnie aeree - Ove rappresentate, mettono a disposizione risorse, dati e notizie che possano essere utili nella gestione dell'emergenza e del soccorso.

## **Cap. 4 – Azioni da intraprendere**

### **4.1. Stato di allarme**

La **TWR**, a mezzo di ..... (*dispositivi acustico-luminosi all'uopo predisposti, ovvero radio UHF*) allerta i seguenti Enti:

- V.V.F.
- Gestore aeroportuale;
- Servizio Sanitario Aeroportuale;
- Capitaneria di Porto competente (in caso di aeroporto costiero);

comunicando tutti i dati in proprio possesso per un tempestivo apprestamento dell'organizzazione del soccorso.

Tutti i soggetti interessati si attivano secondo le proprie procedure interne.

Il Gestore aeroportuale avvisa la Direzione Aeroportuale dell'ENAC.

#### 4.2. Stato di emergenza e incidente

La **TWR**, a mezzo di ..... (*dispositivi acustico - luminosi all'uopo predisposti, ovvero radio UHF*) allerta almeno i seguenti Enti:

- VV.F.;
- Gestore aeroportuale;
- Servizio Sanitario Aeroportuale;
- Capitaneria di Porto competente.

#### **I VV.F.:**

- prendono posto sui mezzi di soccorso e predispongono lo schieramento adatto all'evento in atto;
- Intervengono secondo le modalità previste dal loro manuale operativo interno.

#### **Il Servizio sanitario:**

- avvisa il 118 e raggiungerà i propri mezzi ed attenderà le istruzioni che perverranno via radio dalla TWR.
- Un sanitario raggiungerà il luogo destinato a sala di primo soccorso, e disporrà l'immediata utilizzazione della scorta intangibile, preparandosi a ricevere i feriti più gravi per la loro stabilizzazione ed il successivo trasporto in ospedale.
- Un altro sanitario, non appena autorizzato dalla TWR inizierà le operazioni di triage.

#### **Il Gestore aeroportuale:**

- attiva il Centro Operativo per l'Emergenza (COE);
- avverte la Polizia di Stato;
- avverte la compagnia aerea interessata;
- avvisa la Direzione Aeroportuale ENAC;
- raccoglie dalle organizzazioni impegnate nel soccorso, tramite il Centro Operativo per l'Emergenza, le richieste di necessità logistiche e dispone per l'immediato apprestamento delle risorse aeroportuali di sua competenza quali, ad es.
  - intercampo per il trasporto degli incolumi;
  - predisposizione della sala di primo soccorso;
  - predisposizione di idonei e separati locali per l'assistenza ai familiari delle vittime e agli illesi;
  - attrezzatura di una sala stampa convenientemente isolata;

- fornitura di ogni altro mezzo disponibile all'interno ed eventuale ricerca di ulteriori attrezzature all'esterno.

La **Polizia di Stato** dispone l'immediato allertamento di:

- Prefettura e Protezione Civile;
- Comando Carabinieri;
- Comando Guardia Finanza (ove già non presenti in aeroporto).

Cura, inoltre, i servizi di ordine pubblico di propria competenza in particolare impedendo che sul luogo dell'incidente affluiscano estranei al soccorso.

Le altre Forze dell'Ordine presenti sullo scalo vigileranno i varchi di accesso alle aree aeroportuali consentendo solo il passaggio degli automezzi comunque coinvolti nelle operazioni di soccorso.

La **Compagnia aerea** comunica al Centro Operativo per l'Emergenza tutti i dati relativi al volo interessato dall'emergenza quali:

- numero di passeggeri a bordo;
- numero dei membri di equipaggio;
- eventuale presenza di merci pericolose a bordo;
- quantità presunta di combustibile a bordo.

**Al termine degli interventi** della squadra antincendio si prefigura la necessità di provvedere all'assistenza dei feriti.

In tale ambito è fondamentale l'attività di primo soccorso dell'ente sanitario presente in aeroporto e quella di supporto di altre organizzazioni sanitarie esterne.

A tale scopo, si dovrebbe prevedere:

- a) un punto di raccolta dei mezzi di soccorso esterni, convenientemente ubicato per un efficiente instradamento verso la zona dell'incidente;
- b) una Postazione Medica Avanzata per la sosta temporanea e la stabilizzazione dei feriti prima del trasferimento ai presidi ospedalieri;
- c) una sala per l'accoglienza dei parenti delle vittime in accordo con la compagnia aerea interessata.

### **ALLEGATI AL PIANO DI EMERGENZA**

- 1 - Planimetria generale aeroportuale di zona, di scala opportuna, con l'indicazione delle vie di accesso;
- 2 - Planimetria dell'aeroporto con l'individuazione delle zone d'interesse del Piano;
- 3 - Numeri telefonici degli Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso;
- 4 - Nominativi radio.