



DIREZIONE AEROPORTUALE REGIONI CENTRO

**PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE
(PEA)**

**Aeroporto Internazionale d'Abruzzo
di Pescara**

Id. IATA: PSR

Id. ICAO: LIBP

P.E.A. LIBP	Indice, Tabella delle revisioni & Lista di distribuzione	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 2 di 46

INDICE

INDICE	2
LISTA ALLEGATI	4
TABELLA DELLE REVISIONI	4
LISTA DI DISTRIBUZIONE	5
1. DEFINIZIONI	6
2. RIFERIMENTI NORMATIVI	9
3. AMBITO DI APPLICAZIONE & REGOLE GENERALI	10
3.1 AMBITO DI APPLICAZIONE	10
3.2 SCOPO	10
3.3 REGOLE GENERALI.....	10
3.3.1 OBBLIGO DI RISERVATEZZA.....	10
3.3.2 OBBLIGO DI COLLABORAZIONE E COORDINAMENTO.....	10
3.3.3 SALVAGUARDIA DI PERSONE E COSE	11
3.3.4 MODALITÀ DI SEGNALAZIONE	11
3.3.5 ACCESSO ALL'AREA DI MOVIMENTO	11
3.3.6 CONTINUITA' DELLE OPERAZIONI & FORMAZIONE DEL PERSONALE.....	11
3.3.7 PROCEDURE IN CASO DI VISIBILITA' RIDOTTA.....	11
3.3.8 GESTIONE DATI RELATIVI ALL'EVENTO.....	12
3.4 ESERCITAZIONI & AGGIORNAMENTO PEA	12
3.4.1 ESERCITAZIONI	12
3.4.2 AGGIORNAMENTI	13
3.5 ATTIVAZIONE DEL PEA.....	13
4. RUOLI & FUNZIONI	15
4.1 Ente Nazionale per l'Aviazione Civile	15
4.2 Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV SpA)	15
4.3 Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF)	16
4.4 Primo Soccorso Aeroportuale – 118 USL Pescara	16
4.5 Servizio di emergenza sanitaria 118 – SUEM Abruzzo Soccorso	16
4.6 Ufficio di Sanità Aerea - USMAF	17
4.7 Protezione Civile Regione Abruzzo/Prefetture/Comuni	17
4.8 Forze dell'Ordine	17
4.9 Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo	18
4.10 Compagnia Aerea/Vettore	18
4.11 Nuclei Reparti di Volo – Sezioni Aeree	18

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 3 di 46

4.12	Gestore Aeroportuale – SAGA spa	19
4.13	Società di handling – SAGA	20
4.14	Società di Handling - Rifornitore Carburante Total	20
4.15	Società di Catering/Fornitore di Aeroporto	21
4.16	Team di Contatto.....	21
5.	GESTIONE DELL'EMERGENZA.....	22
5.1	STRUTTURE.....	22
5.1.1	COE – Centro Operativo per l'Emergenza.....	22
5.1.2	Punto di raccolta e assistenza dei superstiti (SALA ILLESI).....	22
5.1.3	Sala ricevimento e assistenza familiari (SALA PARENTI)	23
5.1.4	Punto di raccolta deceduti (SALA SALME).....	23
5.1.5	Punto di assistenza equipaggio (SALA CREW).....	23
5.1.6	Sala STAMPA	23
5.1.7	Sala AUTORITA'	23
5.1.8	Tabella riassuntiva dei siti individuati	23
5.2	MEZZI DISPONIBILI PER L'ALLERTAMENTO E LA COMUNICAZIONE	23
5.3	SCORTA INTANGIBILE	24
5.4	VARCHI DI ACCESSO E USCITE DI EMERGENZA	24
5.5	POSIZIONAMENTO MEZZI DI SOCCORSO	25
5.6	OPERAZIONI IN CASO DI AEROPORTO CHIUSO.....	26
6.	ALTRE TIPOLOGIE DI EVENTI.....	27
6.1	SVERSAMENTO CARBURANTE MEDIO/GRANDE CON PASSEGGERI A BORDO O DURANTE L'IMBARCO.	27
6.2	INCIDENTE AEREO IN MARE	27
6.3	OPERAZIONI PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE/PAN	27
7.	ASSISTENZA PASSEGGERI, VITTIME E FAMILIARI PERSONE COINVOLTE	28
8.	SERVIZI DI SOCCORSO AEROPORTUALE.....	29
8.1	VVF	29
9.	STATO DI ALLARME	30
10.	STATO DI EMERGENZA	33
11.	STATO DI INCIDENTE.....	36
12.	FINE STATO DI INCIDENTE – RIPRISTINO OPERAZIONI	45
13.	LISTA ALLEGATI	46

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 4 di 46

LISTA ALLEGATI

ALLEGATO	REVISIONE	DATA	TITOLO
1	0		GRID MAP
2	0		STRUTTURE SANITARIE LOCALI
3	0		PROCEDURA PEA-PAN
4	0		OPUSCOLO INFORMATIVO DEI DIRITTI IN CASO DI INCIDENTE AEREO
5	0		PRONTUARIO TELEFONICO & NOMINATIVI RADIO

TABELLA DELLE REVISIONI

EDIZIONE	REVISIONE	DATA	NOTE
1	0	12/2012	Prima edizione
1	1	8/2/2013	Allegato 1 Area di intervento Pea Cancelli di Emergenza
2	0	30/6/2016	Nuova edizione con le revisioni richieste da Enac, anche in base a quelle degli Enti ed Operatori Aeroportuali

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 5 di 46

LISTA DI DISTRIBUZIONE

#	ENTE/Operatore	TIPO
1	ENAC Direzione Aeroportuale Regioni Centro	Soft
2	ENAC Direzione Operazioni - Roma	Soft
3	ENAV – Aeroporto Pescara	Soft
4	VVF AEROPORTUALE	Soft
5	VVF PROVINCIALE PESCARA	Soft
6	VVF PROVINCIALE CHIETI	Soft
7	Primo Soccorso Aeroportuale/PSA - 118	Soft
8	SUEM 118 – ASL PESCARA	Soft
9	SUEM 118 – ASL CHIETI	Soft
10	POLIZIA DI FRONTIERA - Aeroportuale	Soft
11	PREFETTURA PESCARA	Soft
12	QUESTURA PESCARA	Soft
13	PREFETTURA CHIETI	Soft
14	QUESTURA CHIETI	Soft
15	GUARDIA DI FINANZA Pescara	Soft
16	AGENZIA DELLE DOGANE Pescara	Soft
17	UFFICIO SANITA' AEREA (USMAF)	Soft
18	GUARDIA COSTIERA	Soft
19	REPARTO VOLO POLIZIA DI STATO	Soft
20	REPARTO VOLO GdF	Soft
21	REPARTO VOLO VVF	Soft
22	REPARTO VOLO CFS	Soft
23	REPARTO VOLO 118	Soft
24	PROTEZIONE CIVILE REGIONE ABRUZZO	Soft
25	ALITALIA	Soft
26	RYANAIR	Soft
27	TOTAL	Soft
28	SAGA - Quality & Compliance Monitoring – Ufficio Operativo	Hard
29	SAGA – AM, PHs, Safety Manager, Security Manger, Responsabili di Area	Soft
30	DITTA DI SICUREZZA AEROPORTUALE	Soft
31	ALTRI OPERATORI AEROPORTUALI (Catering, Aeroclub, MDL, De Cecco, Inaer, ecc.)	Soft

Nota: La SOFT Copy è inoltre disponibile ed accessibile nella Rete Aziendale.

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 6 di 46

1. DEFINIZIONI

AEROMOBILE IN VOLO - Un aeromobile s'intende in volo dal momento in cui una persona s'imbarca ed il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano.

AIR SIDE - Area di Movimento di un aeroporto il cui accesso è controllato (e regolamentato).

AREA DI MANOVRA (MANOEUVRING AREA) - Parte dell'aeroporto usata per decolli, atterraggi e rullaggi di aeromobili esclusi i piazzali (APRON).

AREA DI MOVIMENTO (MOVEMENT AREA) - Parte dell'aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra e i piazzali.

GRID MAP - Cartina sottoposta a reticolo con coordinate che facilitano l'identificazione del luogo dell'incidente ed allineata con l'asse pista.

INCIDENTE (Accident) – rif. Reg. UE 996/2010: un evento associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano.

INCONVENIENTE GRAVE (Serious Incident) - rif. Regolamento UE n. 996/2010: un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente.

INCONVENIENTE (Incident) – rif. Regolamento UE n. 996/2010: un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

LAND SIDE - Area pubblica (per la quale cioè non è necessario alcuna autorizzazione di accesso) del sedime aeroportuale che non comprende l'air side (es.: Terminal, parcheggi, ecc.).

LOCAL STAND-BY – (Rife Icao Doc 9137 – Parte 7 – 2.2.3-c) – Condizione in cui un aeromobile in avvicinamento all'aeroporto ha una avaria/emergenza a bordo che comunque non pregiudica un atterraggio sicuro. Pur non rientrando nella fraseologia standard ATC, si attua lo stato di ALLARME, a cui potrebbero aggiungersi altre predisposizioni in base alla richiesta del Pilota per la tipologia di emergenza a bordo.

PEA – Piano di Emergenza Aeroportuale.

PIAZZALE (APRON) - Area specifica dell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione.

PIAZZOLA DI PARCHEGGIO AEROMOBILE (STAND) - Una specifica area del piazzale adibita al parcheggio degli aeromobili.

PISTA DI VOLO (RUNWAY - RWY) - Area rettangolare di definite dimensioni opportunamente attrezzata per consentire il decollo e l'atterraggio degli aeromobili.

POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA) – Per eventi di particolare estensione/gravità, è necessario avere un PCA (Posto di Comando Avanzato) per coordinare gli interventi sul luogo stesso dell'incidente e riportare/ricevere informazioni o direttive dal COE. In assenza di una designazione specifica, viene considerato come PCA l'Automezzo VVF in zona sicura in prossimità dello scenario di intervento.

POSTO SANITARIO AVANZATO (PMA) - Dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario delle persone coinvolte, localizzato ai margini esterni dell'area di sicurezza o in una zona centrale rispetto al fronte dell'evento. Può essere sia una struttura (tende o idoneo locale all'interno dell'aerostazione), sia un'area funzionalmente deputata al compito di radunare le persone coinvolte, concentrare le risorse di primo trattamento, effettuare il triage e organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti nei centri ospedalieri più idonei.

PUNTO ATTESA - Punto determinato sui raccordi, dove gli aeromobili e gli altri veicoli devono attendere per assicurare la prescritta separazione dalla pista di volo.

RACCORDO - Superficie pavimentata destinata al percorso di collegamento fra la pista di volo e la via di circolazione o i piazzali parcheggio aeromobili.

RANDEZ-VOUS POINT – Punto d'incontro, definito di volta in volta dal COE in coordinamento col Responsabile VVF o Direttore Sanitario sul luogo dell'incidente, delle unità/risorse che devono intervenire nell'area dell'incidente stesso.

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 7 di 46

READ-BACK - E' una procedura che si utilizza nella trasmissione delle comunicazioni via radio con la quale la stazione ricevente ripete alla stazione emittente un messaggio ricevuto o una specifica parte di esso al solo scopo di ottenere conferma della corretta ricezione.

SCORTA INTANGIBILE - Scorte sanitarie di emergenza, che garantiscono il supporto e la stabilizzazione primaria di individui prima della loro evacuazione dall'area aeroportuale. In particolare comprende attrezzature e materiale sanitario per la stabilizzazione di pazienti con traumatismi, per il trattamento di grandi ustionati, intossicati e per l'esecuzione di procedure di "**Advanced Life Support**".

SEDIME AEROPORTUALE (AERODROME PERIMETER) – Area all'interno della recinzione aeroportuale, ed include il LAND SIDE.

STAGING AREA – Area aeroportuale identificata per lo stazionamento ed attesa delle unità/risorse che devono essere impiegate nell'area dell'incidente.

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.

STRISCIA DI SICUREZZA DI PISTA (Runway Strip) - Un'area di dimensioni definite che comprende la pista e la stopway, se presente, realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio.

SVERSAMENTO CARBURANTE - Sversamento di liquido inquinante e infiammabile ritenuto di scarsa entità e quindi gestibile localmente. Lo sversamento si ritiene "Piccolo" se di quantità non superiore a 20 litri e/o che produce uno spargimento di circa 4mq (con diametro di circa 2metri), "Medio/Grande" in caso eccede tali valori.

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

USCITE DI EMERGENZA - Cancelli o uscite numerati, normalmente chiusi, da utilizzare per le emergenze.

ZONA SICURA - Di norma porzioni di terreno rese sicure da una copertura effettuata con schiumogeno erogato a neve, che consentono il transito, in emergenza, da e per l'aeromobile incidentato. E' compito del Responsabile delle Operazioni di Soccorso dei VVF determinare la zona sicura.

EMERGENZE AERONAUTICHE IN VOLO

PAN-PAN - Nelle comunicazioni Terra/Bordo/Terra (TBT), il PAN-PAN ripetuto 3 volte indica uno stato di **urgenza** a bordo di un a/m che richiede assistenza ma senza, almeno per il momento, alcun pericolo immediato per la vita o per la sicurezza dell'a/m.

MAYDAY - Nelle comunicazioni Terra/Bordo/Terra (TBT), il MAYDAY ripetuto 3 volte indica uno stato di **emergenza** a bordo di un a/m che richiede assistenza immediata con pericolo per la vita e per la sicurezza dell'a/m.

MINIMUM FUEL – Condizione, annunciata all'ente ATC dal Pilota, di presenza a bordo di una quantità di carburante tale da poter accettare un minimo o nessun ritardo all'atterraggio, altrimenti potrebbe andare al di sotto del livello minimo di carburante prescritto all'atterraggio. Generalmente i Piloti utilizzano una fraseologia non standard ICAO per richiedere "**Priorità all'Atterraggio**", a discrezione della TWR.

INCERFA – Nello standard ICAO, identifica la fase di INCERTEZZA, e cioè una situazione in cui esiste incertezza sulla sicurezza degli aeromobili e dei suoi occupanti.

ALERFA - Nello standard ICAO, identifica la fase di ALLARME, e cioè una situazione durante la quale sussista apprensione per la sicurezza di un aeromobile e dei suoi occupanti.

DETRESFA - Nello standard ICAO, identifica la fase di PERICOLO, e cioè una situazione in cui vi è una ragionevole certezza che un aeromobile e i suoi occupanti sono minacciati da grave ed imminente pericolo o che necessitano di assistenza immediata.

P.E.A. LIBP	1. Definizioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 8 di 46

STRUTTURE PER L'EMERGENZA

COE (CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA) – Centro di gestione dell'emergenza aeroportuale a cui partecipano i Responsabili di tutti gli Enti e Soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza che abbiano potere decisionale in merito alle operazioni in atto. Il COE lavora in stretto coordinamento con il CMT della Direzione Generale dell'ENAC, tramite il CMT Aeroportuale ENAC.

CMT Direzione Generale – Crisis Management Team - Struttura del Direttore Generale dell'ENAC, costituito presso la Sala Crisi a Roma.

CMT Aeroportuale - Crisis Management Team Aeroportuale ENAC, unità organizzativa finalizzata alla gestione delle crisi con particolare riferimento all'attività di comunicazione.

Team di Contatto – Team nominato dall'Enac, in coordinamento con il Gestore aeroportuale, composto, a seconda della tipologia dell'incidente e delle persone coinvolte, da referenti dell'ENAC, dei vettori aerei, del gestore aeroportuale e da psicologi delle ASL o da soggetti terzi. I membri del Team sono gli unici autorizzati, in via esclusiva, a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle persone coinvolte ed ai loro familiari e operano in coordinamento con il CMT Aeroportuale e quello della Direzione Generale ENAC.



P.E.A. LIBP	2. Riferimenti Normativi	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 9 di 46

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

- Codice della Navigazione - art. 718, 726 e 727;
 - ENAC – Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Cap. 9;
 - ENAC – Circolare APT-18A;
 - ICAO – Annesso 14, vol. 1, cap. 9;
 - ICAO - Annesso 9, Capitolo 8 (new Recommended Practice 8.45, as for Eight Facilitation Panel, Montreal 24-27 Novembre 2014)
 - ICAO DOC. 9137: Airport Service Manual Part 1-Rescue and Fire fighting, and Part 7-Airport Emergency Planning;
 - ICAO DOC 9998 - Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families; & DOC 9973 - Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families;
 - Regolamento EU 996/2010, 139/2014, 376/2014 e 2015/1018;
 - D.Lgs. 18/2013;
 - D.Lgs. n. 96/2005 -Responsabilità in ambito nazionale per il soccorso ad aeromobile incidentato in mare;
 - DM 13/02/2001 - Criteri per l'organizzazione dei soccorsi sanitari nelle catastrofi;
 - Direttiva del 27 Gennaio 2012 del Dipartimento della Protezione Civile;
 - DPR 27 marzo 1992 "Atto di indirizzo e coordinamento alle Regione per la determinazione dei livelli essenziali di assistenza sanitaria di emergenza" (G.U. serie generale n. 7631 marzo 1992);
 - DM 15 maggio 1992 requisiti per la classificazione degli interventi in emergenza (G.U. serie generale n. 121 del 25 maggio 1992);
 - Circolare ENAC GEN-05 – Piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei ed ai loro familiari;
 - Circolare Dipartimento della Protezione Civile giugno 1997 "Linee guida sull'organizzazione sanitaria in caso di catastrofi sociali";
 - Delibera del Consiglio Regione Abruzzo "Sistema di emergenza sanitaria - Soccorso 118;
 - Piano di emergenza per il soccorso ad aeromobile incidentato in mare - Guardia Costiera Pescara;
 - Piano Provinciale grandi catastrofi di Chieti e Pescara;
 - Sentenza Consiglio di Stato n. 5946/2013;
 - Sentenza Consiglio di Stato n. 661/2015.
-

P.E.A. LIBP	3. Ambito di Applicazione & Regole Generali	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 10 di 46

3. AMBITO DI APPLICAZIONE & REGOLE GENERALI

3.1 AMBITO DI APPLICAZIONE

Le disposizioni del presente Piano si applicano alle situazioni di "Allarme, Emergenza ed Incidente Aereo" che interessano l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.

Il PEA si applica all'interno del sedime Aeroportuale (recinzione aeroportuale) e nelle sue immediate vicinanze, intendendo con ciò che l'intervento delle squadre antincendio aeroportuali possa protrarsi fino ad una distanza di circa 600 metri oltre le testate pista (circonvallazione di Pescara a Nord/parcheggio Mercatone a sud), come definito in allegato 2, per coprire gli eventi incidentali di escursione di Pista (in decollo o in atterraggio) .

Al di fuori dell'area di intervento del PEA, il coordinamento dell'intervento è sotto la responsabilità delle autorità locali che i servizi aeroportuali possono essere chiamati a supportare, se le previste condizioni lo consentono. In caso di supporto esterno dei mezzi antincendio aeroportuali, variando la Categoria Antincendio dell'Aeroporto, dovrà considerarsi (da parte degli Enti interessati) l'eventuale prosecuzione o interdizione del traffico aereo sull'Aeroporto stesso.

In tale situazione potrebbe rendersi necessaria la disponibilità di opportuna scorta ad opera delle forze dell'ordine per la movimentazione dei mezzi sulla viabilità locale, nonché ogni altro provvedimento necessario per il coordinamento e la movimentazione del traffico aereo.

3.2 SCOPO

L'obiettivo del PEA è di minimizzare gli effetti negativi di un'emergenza o di un incidente, con particolare riguardo al salvataggio di vite umane e al mantenimento del massimo grado possibile dell'operatività aeroportuale.

Tali finalità si realizzano assicurando il pronto intervento e un adeguato coordinamento dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso, stabilendo precise funzioni per ogni Ente e Servizio aeroportuale e contemplando il coinvolgimento delle Autorità e degli Enti pubblici esterni nell'eventualità di un incidente occorso nelle immediate vicinanze dell'aeroporto.

3.3 REGOLE GENERALI

3.3.1 OBBLIGO DI RISERVATEZZA

È fatto divieto a tutto il personale degli Enti, Operatori e soggetti aeroportuali, di diffondere ad estranei notizie relative agli eventi contemplati nel presente piano.

3.3.2 OBBLIGO DI COLLABORAZIONE E COORDINAMENTO

Tutti gli Enti, Operatori e soggetti aeroportuali sono tenuti ad osservare quanto disposto nel presente piano al fine di garantire la buona riuscita delle operazioni di soccorso.

Il coordinamento dell'emergenza avviene attraverso il COE, se attivato.

L'attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall'Enac in via preventiva, in sede di elaborazione del Piano, promuovendo la convocazione, da parte del Gestore, di una riunione specifica, nell'ambito della quale accertare e condividere il corretto riparto dei compiti e delle responsabilità tra i vari soggetti coinvolti, che dovranno poi provvedere ad adottare proprie, coerenti procedure, in applicazione di quanto previsto dal Piano di emergenza aeroportuale.

Nelle more dell'intervento dell'ENAC nel COE, il Gestore Aeroportuale, in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.

In caso di incidente all'interno del sedime aeroportuale o nelle sue immediate vicinanze, come nelle aree individuate nella mappa GRID MAP, l'aeroporto è automaticamente chiuso, fino a nuova comunicazione da parte di ENAC-DA o del gestore aeroportuale, ai sensi del comma 3-ter dell' art. 705 del CdN, ad eccezione

P.E.A. LIBP	3. Ambito di Applicazione & Regole Generali	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 11 di 46

di voli di emergenza, sanitari e soccorso e tutti i voli espressamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale ENAC.

3.3.3 SALVAGUARDIA DI PERSONE E COSE

Qualsiasi soggetto che identifichi un evento di potenziale pericolo per la sicurezza dei passeggeri di un aeromobile dovrà applicare immediatamente tutte le azioni utili a salvaguardare persone e cose.

3.3.4 MODALITÀ DI SEGNALAZIONE

Qualsiasi circostanza che possa dar luogo ad uno stato di allarme, emergenza o incidente, qualora non vi sia evidenza oggettiva che la TWR ne sia già stata informata, deve essere immediatamente notificata al proprio referente che ne dà immediata comunicazione alla TWR, che provvede secondo quanto indicato nel presente piano. I sistemi utilizzabili per la segnalazione sono: sirena, radio, rete telefonica e public address del terminal.

Solo in caso di impossibilità o difficoltà di collegamento telefonico con la TWR, la comunicazione di evento in corso può essere rivolta alla Società di Gestione che provvederà a mettersi in contatto con la TWR.

In base ai Reg. EU 996/2010 e 376/2014 tutti gli Enti/Operatori e soggetti aeroportuali sono obbligati al riporto di incidenti ed inconvenienti gravi (il mancato rispetto di tale obbligo è sanzionabile in accordo al D.Lgs. 18/2013) alle Autorità Competenti ENAC ed ANSV, ed al riporto al Gestore degli inconvenienti previsti dal Reg. EU 2015/1018.

La classificazione iniziale degli eventi riportati al Gestore è di competenza del Safety Manager di SAGA.

3.3.5 ACCESSO ALL'AREA DI MOVIMENTO

Durante gli stati di emergenza e/o incidente, sono autorizzati ad accedere e/o permanere nell'area di movimento esclusivamente le persone e gli automezzi cui sono stati affidati i compiti previsti dal presente piano o comunque riconosciuti, al momento, essenziali per lo svolgimento delle operazioni in corso.

In caso di incidente, tutte le persone e gli automezzi presenti in Apron e non interessati alle operazioni in atto, devono immediatamente ed autonomamente liberare tale area avendo cura di non interferire con l'eventuale movimento dei mezzi di soccorso e con la loro predisposizione alla gestione dell'emergenza.

Durante lo stato di emergenza/incidente non possono essere intraprese attività di rifornimento carburante e devono essere sospese quelle in atto.

Il read-back va osservato con rigore perché un possibile fraintendimento nella trasmissione o ricezione di autorizzazioni o istruzioni può produrre serie conseguenze per la sicurezza del volo e delle operazioni.

3.3.6 CONTINUITA' DELLE OPERAZIONI & FORMAZIONE DEL PERSONALE

Ogni Ente, Società ed Organizzazione coinvolti nelle azioni ed operazioni contemplate dal presente manuale dovrà garantire, attraverso adeguate previsioni organizzative, la continuità delle azioni ed operazioni di competenza, con particolare riferimento ad ipotesi di accadimenti che si verificano in momenti di cambio turno, nonché una efficace formazione di base, sia iniziale che periodica, del proprio personale, adibito ai compiti previsti nel manuale medesimo. Inoltre il personale degli Enti coinvolti dovrà essere addestrato al fine di conoscere il layout aeroportuale e le dotazioni per l'emergenza.

3.3.7 PROCEDURE IN CASO DI VISIBILITA' RIDOTTA

Al verificarsi di uno stato di Emergenza o di Incidente, tutto il traffico in rullaggio sull'area di manovra verrà istruito dalla Torre a riportare e mantenere la propria posizione. La Torre, con i mezzi e/o notizie a disposizione fornirà ai mezzi di soccorso informazioni quanto più precise sulla posizione dell'aeromobile che necessita di assistenza e sulle eventuali limitazioni conosciute per raggiungerlo presenti nell'Area di Movimento.

P.E.A. LIBP	3. Ambito di Applicazione & Regole Generali	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 12 di 46

3.3.8 GESTIONE DATI RELATIVI ALL'EVENTO

Ai fini della conservazione delle prove utili alle inchieste, previste dagli articoli 826 e 827 del Codice della Navigazione, non si potrà:

- rilasciare notizie che possano pregiudicare ed ostacolare le operazioni di pronto intervento;
- interrogare i membri di equipaggio e i passeggeri dell'aeromobile incidentato da parte di persone non autorizzate dalla Direzione Aeroportuale, salvo che per l'espletamento di compiti di Polizia Giudiziaria;
- effettuare riprese fotografiche e/o video-cinematografiche da parte di persone non autorizzate dalla Direzione Aeroportuale;
- rimuovere o manomettere il relitto dell'aeromobile o alterare le tracce lasciate nel corso dell'incidente, finché le Commissioni di inchiesta non abbiano raccolto tutti gli elementi necessari, salvo i casi di forza maggiore.

I dati relativi al volo potranno essere diffusi soltanto previa autorizzazione dell'Autorità competente (ENAC, ANSV o Autorità Giudiziaria).

Il personale che ha la disponibilità dei dati relativi all'evento dovrà avere la massima cura per la conservazione degli stessi.

3.4 ESERCITAZIONI & AGGIORNAMENTO PEA

3.4.1 ESERCITAZIONI

La programmazione delle esercitazioni è proposta dal Gestore all'Enac, che, nell'approvarla, delega il Gestore aeroportuale ad organizzarle entro i termini previsti.

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

- della risposta del 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 predisposte dal Gestore e adottate dall'ENAC.

Le esercitazioni sono uno strumento essenziale per determinare eventuali carenze del PEA, quali ad esempio ambiguità o scarsa chiarezza dei contenuti, non attuabilità pratica di talune procedure, errori nella valutazione dei tempi di intervento, ecc.

A. Esercitazione aeroportuale

Sarà programmata ad intervalli non superiori ad un anno. L'esercitazione "Full scale" che interessa anche gli enti locali esterni all'aeroporto sarà programmata ad intervalli non superiori a 2 anni. L'esercitazione FULL SCALE potrà essere suddivisa in moduli per completare, nell'arco di 3 anni, tutte le attività previste dal PEA.

B. Esercitazioni parziali

Organizzate da ogni Ente coinvolto nelle procedure d'emergenza, saranno pianificate con cadenza annuale e non in coincidenza con un'esercitazione generale.

Tali esercitazioni saranno essenziali per verificare le procedure di intervento di ogni singolo reparto o area dell'aeroporto e il livello di addestramento del personale.

C. Esercitazione "Table Top"

P.E.A. LIBP	3. Ambito di Applicazione & Regole Generali	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 13 di 46

L'esercitazione Table Top può essere considerata alla stregua di una esercitazione "Parziale", con lo scopo specifico di migliorare la funzionalità del COE e quindi la possibile risposta ai vari eventi che si possono verificare. Viene effettuata dalla sede del COE, senza il coinvolgimento di alcun ente esterno.

D. De-briefings

A seguito di una qualsiasi esercitazione, o attivazione dello stato di Incidente, l'ENAC-DA convoca un de-briefing con tutti gli Enti coinvolti, allo scopo di definire e valutare i risultati dell'esercitazione o la risposta all'emergenza in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate.

Tutte le attività di de-briefing, e le azioni di miglioramento concordate saranno verbalizzate ed archiviate presso ENAC-DA e gli uffici del Gestore. I verbali saranno anche trasmessi al Safety Management System del Gestore.

3.4.2 AGGIORNAMENTI

L'Enac, in sede di eventuale revisione del piano di emergenza aeroportuale, verifica che le modifiche proposte, parimenti, non incidano sul corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti e sull'efficacia della gestione dell'emergenza.

Ogni Ente/Operatore aeroportuale interessato alle operazioni d'emergenza è tenuto a comunicare tempestivamente qualsiasi proposta di modifica/aggiornamento del PEA al Gestore Aeroportuale che, su disposizione di ENAC-DA, ne curerà la redazione. Gli aggiornamenti sono quindi adottati e diffusi da ENAC-DA. Sarà cura d'ogni ente/soggetto individuato dalle presenti disposizioni conservare e mantenere aggiornate le copie in proprio possesso.

3.5 ATTIVAZIONE DEL PEA

La Torre di Controllo attiva il PEA, in base alla casistica di riferimento ed attraverso il sistema aeroportuale in uso.

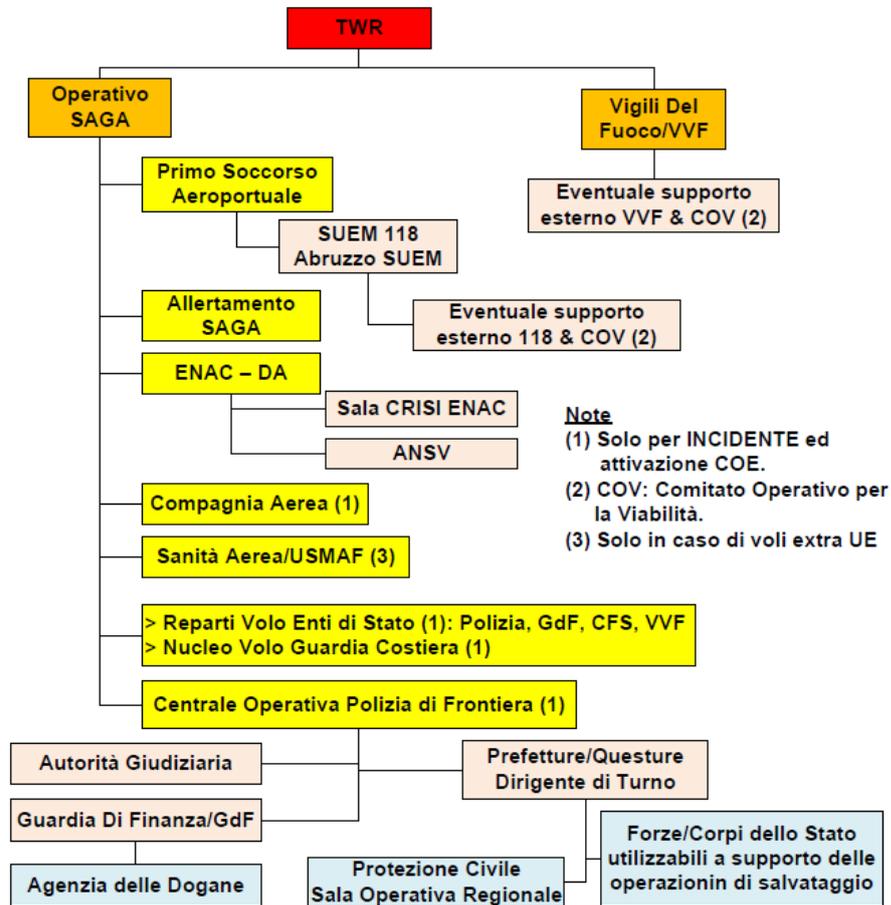
Successivamente il Direttore del COE (ENAC-DA, o suo delegato) potrà innalzare o ridurre lo stato di attivazione.

Tabella INIZIALE di Attivazione del PEA:

EVENTO	Stato
PAN-PAN da A/m in atterraggio sullo scalo	ALLARME
MAY-DAY da A/m in atterraggio sullo scalo	EMERGENZA
DETRESFA fuori della GRID MAP per A/m in atterraggio sullo scalo	ALLARME
Sversamento Carburante PICCOLO, con passeggeri a bordo o durante l'imbarco	ALLARME*
Sversamento Carburante MEDIO/GRANDE, con passeggeri a bordo o durante l'imbarco	EMERGENZA
Incidente Aereo (es.: Crash, Escursione di Pista, Evacuazione A/m, ecc.) nella GRID MAP	INCIDENTE
LOCAL STAND-BY per "Emergenza" di A/m in atterraggio sullo scalo	ALLARME*

**Su richiesta del Comandante del volo, potrebbero essere richieste predisposizioni aggiuntive.*

Rete di attivazione PEA



P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 15 di 46

4. RUOLI & FUNZIONI

4.1 Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



ENAC – Direzione Aeroportuale Regioni Centro

Direzione Aeroportuale dell'ENAC presso l'Aeroporto, con preminenti compiti di polizia della navigazione aerea, ispettivi, di vigilanza e controllo nell'ambito territoriale di competenza.

L'ENAC DA adotta il Piano di Emergenza aeroportuale con propria ordinanza. In caso di necessità, ordina che aeromobili o altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. A seguito di Incidente la Direzione di Aeroporto adotta i conseguenti provvedimenti di natura aeronautica.

ENAC – CMT Direzione Generale

La struttura ha sede a Roma e garantisce la copertura e il coordinamento 24 ore su 24 di situazioni che impattano sul settore aereo. Ha il compito di porsi come punto di riferimento in situazioni d'emergenza curando gli aspetti gestionali e organizzativi in presenza di circostanze di particolare rilevanza e/o gravità nell'ambito del trasporto aereo.

ENAC - CMT Aeroportuale

Crisis Management Team Aeroportuale ENAC, unità organizzativa finalizzata alla gestione delle crisi con particolare riferimento all'attività di comunicazione. Alla presenza di una crisi, il CMT è chiamato a svolgere una funzione di guida, definendo le modalità di gestione e di reazione che l'ENAC deve adottare.

4.2 Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV SpA)



Art. 691 bis Codice della Navigazione (Fornitura dei servizi della navigazione aerea): "Fatta salva l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria, i servizi della navigazione aerea, nonché la redazione delle carte ostacoli, sono espletati da ENAV spa, società pubblica, per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza.

I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza o certificazione. ENAV S.p.A., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il Gestore Aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. Essa cura, altresì, la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà."

CA Pescara - ENAV SpA

Sede territoriale dell'ENAV S.p.A. presso l'Aeroporto d'Abruzzo.

Torre di Controllo (TWR)

Ente dei Servizi del Traffico Aereo del CA di Pescara. Esercita il controllo del traffico aereo. Ai fini del presente Piano, è la struttura di riferimento relativa a:

- comunicazione di tutte le notizie di cui siano venuti a conoscenza direttamente o meno, relative agli stati di allarme, emergenza o incidente, agli Enti interessati;
- attivazione INIZIALE del sistema di allertamento: telefonicamente per ALLARME o tramite sirena (per EMERGENZA o INCIDENTE);
- coordinamento dei movimenti a terra, nell'area di manovra, dei mezzi di soccorso;

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 16 di 46

- gestione delle situazioni di traffico aereo in atto.

4.3 Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF)



Ente responsabile della gestione tecnica e operativa degli interventi finalizzati al salvataggio della vita umana e dei beni: viene attivato da ENAV telefonicamente per ALLARME o tramite sirena per EMERGENZA o INCIDENTE.

Il Capo Turno, Responsabile Operazioni Soccorso (Coordinatore Rosso), sarà riconoscibile, nella fase dell'emergenza, da una pettorina gialla con la scritta VIGILI DEL FUOCO ROS, ed assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi fino alla dichiarazione di "Area Sicura", successivamente affidando la gestione dell'emergenza sanitaria al 118.

Il Posto di Comando Avanzato si considera attivato presso l'automezzo del Responsabile Operazioni Soccorso sulla scena dell'evento (camionetta con lampeggianti blu accesi dietro i mezzi di soccorso dei VVF).

Se il Responsabile Operazioni Soccorso (Coordinatore Rosso) ritiene necessario l'intervento di mezzi esterni all'aeroporto avverte, tramite la Sala Operativa VVF, i Responsabili dei Comitati Operativi Viabilità (COV) delle Prefetture di Chieti e Pescara, per le necessarie attività di coordinamento della viabilità extra aeroportuale.

4.4 Primo Soccorso Aeroportuale – 118 USL Pescara



Ente che, in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari esterni, interviene nelle operazioni di primo soccorso, coordina con il Coordinatore Rosso dei VVF la localizzazione del punto di triage vicino al luogo dell'incidente.

Il sanitario di turno, Direttore Sanitario dei Soccorsi (Coordinatore Bianco), sarà riconoscibile, nella fase dell'emergenza, da un indumento ad alta visibilità con croce rossa su fondo bianco.

Il 118 è composto da un Infermiere Professionale di Area Critica ed un Autista Soccorritore e dispone di 1 autoambulanza tipo A per interventi di primo soccorso in ambito aeroportuale, con "Advanced life support" (defibrillatore).

In caso di necessità di cura e/o trasporto in strutture esterne all'aeroporto, il Primo Soccorso Aeroportuale (non potendo uscire fuori del sedime aeroportuale) provvede a far intervenire le ambulanze esterne contattando il SUEM 118 con numero dedicato o, in alternativa, il numero nazionale di emergenza medica 118.

Se il Responsabile Primo Soccorso Aeroportuale (Coordinatore Bianco) ritiene necessario l'intervento di mezzi esterni all'aeroporto avverte, tramite la Centrale Operativa di Pescara/Chieti soccorso 118, i Responsabili dei Comitati Operativi Viabilità (COV) delle Prefetture di Chieti e Pescara, per le necessarie attività di coordinamento della viabilità extra aeroportuale.

4.5 Servizio di emergenza sanitaria 118 – SUEM Abruzzo Soccorso

Struttura del Servizio Sanitario Regionale responsabile delle attività di soccorso sanitario territoriale. Se il luogo d'intervento è in ambito aeroportuale, si coordina con il Primo Soccorso Aeroportuale ed il Responsabile Operazioni Soccorso dei VVF, presso il Posto di Comando Avanzato, per l'individuazione del luogo idoneo al posizionamento del Posto Sanitario Avanzato (PMA).

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 17 di 46

Il sanitario della Centrale Operativa 118, individuato quale Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS), sarà riconoscibile, nella fase dell'emergenza, da un indumento ad alta visibilità (pettorina colore giallo), garantirà il coordinamento delle attività di soccorso sanitario e sarà responsabile del Posto sanitario avanzato (PMA).

In caso di incidente ed in base alla tipologia di ferito, il SUEM Abruzzo Soccorso ha la responsabilità di smistare e/o riallocare tra le varie strutture regionali, ed in base alle eventuali specializzazioni richieste, i feriti stessi.

4.6 Ufficio di Sanità Aerea - USMAF

L'Ufficio di Sanità Aerea è l'organo periferico dello Stato che svolge, nell'ambito della propria Circonscrizione territoriale, le funzioni di profilassi internazionale e di polizia sanitaria dell'aeronavigazione. Tiene i contatti con il Ministero della Salute e resta a disposizione dell'Autorità Giudiziaria, eventualmente intervenuta, per gli adempimenti di legge in materia di Polizia Sanitaria. La struttura è specializzata in sanità transfrontaliera come contemplato nei seguenti riferimenti normativi:

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

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

4.7 Protezione Civile Regione Abruzzo/Prefetture/Comuni



Strutture della Protezione Civile, che a livello locale (dai Comuni alle Regione), con i propri **Piani per grandi catastrofi**, predispongono i programmi di prevenzione ed ha la competenza in materia di gestione delle emergenze. Nelle fasi di emergenza la struttura si attiva in relazione alla tipologia dell'evento incidentale (p.e. incidente all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale, ecc.).

I Comuni e le Prefetture sono altresì responsabili rispettivamente della viabilità comunale extra-sedime, delle attività di Ordine Pubblico e del coordinamento della viabilità provinciale extra sedime.

Le Prefetture e i Comuni attiveranno le proprie pianificazioni se necessario.

Le Prefetture potranno richiedere il coinvolgimento delle Forze Armate (o altri Corpi/Enti) dello Stato eventualmente presenti sul territorio, come supporto alle operazioni di soccorso.

4.8 Forze dell'Ordine



Enti di Stato deputati, nell'ambito del piano, a funzioni di allertamento, presidio, vigilanza e sicurezza pubblica nelle aree interessate. All'interno del sedime aeroportuale, le Forze dell'Ordine (tra loro coordinate) sono autorizzate ad intervenire sul luogo dell'incidente con i propri mezzi (per funzioni di ordine pubblico e/o doganali). La Polizia effettua il servizio d'ordine c/o il PMA e le Sale ILLESI, SUPERSTITI e PARENTI.

Le Forze dell'Ordine sono altresì responsabili della viabilità provinciale extra – sedime.

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 18 di 46

4.9 Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo



L'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo è l'autorità nazionale responsabile della conduzione delle investigazione di incidenti ed inconvenienti gravi aeronautici.

4.10 Compagnia Aerea/Vettore



Direttamente (rappresentante), o attraverso un suo delegato (Handler di riferimento), mette a disposizione dati, notizie e risorse, che possano essere utili nella gestione dell'Emergenza, del soccorso e dell'assistenza alle persone coinvolte in incidenti ed ai loro familiari (Art. 21 - Reg. UE 996/2010, e Circolare Enac GEN-05). Il Vettore redige e consegna la lista passeggeri al COE ed all'ANSV entro 2 ore dalla notizia dell'incidente (Art. 20 - Reg. UE 996/2010), ed è responsabile della rimozione aeromobile, una volta ottenuto l'autorizzazione dall'Autorità Giudiziaria, dall'ANSV e da ENAC-DA.

Relativamente all'ASSISTENZA ALLE PERSONE COINVOLTE IN INCIDENTI AEREI ED AI LORO FAMILIARI, la compagnia aerea è tenuta ad attivare il proprio specifico piano approvato da Enac (in caso di volo operato tra due o più vettori aerei, con accordi *Code Sharing*, *Interlining*, *Wet lease*, l'obbligo sussisterà sia in capo al vettore contrattuale che a quello operativo) ed a svolgere le seguenti funzioni:

- a) Individuare le procedure da seguire da parte di tutto il personale della compagnia chiamato a intervenire in caso di situazioni critiche;
- b) Garantire il rilascio di informazioni attendibili e tempestive al COE che avrà la responsabilità di comunicarle al CMT Aeroportuale ENAC;
- c) Attivare un numero telefonico gratuito (compresa una linea dedicata a chi chiama fuori dal territorio nazionale), al fine di consentire ai familiari di informarsi circa la presenza o meno di un proprio congiunto all'interno della lista passeggeri, coordinandosi con ENAC;
- d) Predisporre un servizio di trasporto, un luogo sicuro individuato in coordinamento con la società di gestione e ogni altro genere di supporto logistico necessario; inoltre garantisce la tutela dei familiari coinvolti attraverso una struttura che assicuri la privacy contro interferenza da parte di consulenti legali/avvocati, media o terzi;
- e) Fornire supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato;
- f) A seconda della scelta effettuata dalla persona coinvolta o dal suo familiare, provvedere tempestivamente e senza indugio agli anticipi di pagamento previsti dall'art. 28 della Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune regole del trasporto internazionale e dall'art. 5 del regolamento (CE) n. 2027 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidente aereo;
- g) Attivarsi, per rendere disponibile alle famiglie delle persone coinvolte, se da loro richiesto, informazioni di natura legale imparziale eventualmente fornita da associazioni di avvocati per risolvere questioni di prima necessità, quali pratiche giuridico - amministrative, richieste permessi e/o documenti richiesti da autorità.
- h) Protezione, trattamento e restituzione degli effetti personali (in coordinamento con le Forze di Polizia).

4.11 Nuclei Reparti di Volo – Sezioni Aeree

Sono presenti nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo Reparti di Volo/ Sezioni Aeree quali:

- 11° reparto volo della Polizia;
- Sezione aerea della Guardia di Finanza;
- Reparto volo dei Vigili del Fuoco;
- Reparto volo Corpo Forestale dello Stato;
- 3° Nucleo Aereo Guardia Costiera;

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 19 di 46

Detti Reparti/Sezioni svolgono attività istituzionalmente loro assegnate, quali ad esempio attività di soccorso, di ricerca, di ordine pubblico, di controllo sul territorio, di polizia giudiziaria ecc.

I sopracitati Reparti possono essere chiamati a supportare tutte le operazioni di soccorso.

4.12 Gestore Aeroportuale – SAGA spa



Società responsabile della gestione dell'Aeroporto d'Abruzzo ai sensi dell'art. 705 C.d.N. (Compiti del Gestore Aeroportuale).

Predisporre il presente Piano per le parti di propria competenza, mette a disposizione uomini, mezzi (coordinandone i movimenti), locali per supportare la gestione delle emergenze e le apparecchiature attraverso le quali opera il COE e il Team di Contatto.

Fornisce, ove possibile, informazioni relativamente al soccorso tecnico urgente, sul tipo di sostanze e/o materiali trasportati, numero di passeggeri ed altro ad integrazione di quelle disponibili tramite TWR. Nell'ambito del piano mette a disposizione dell'organizzazione dei soccorsi le risorse di sua competenza e collabora con gli altri enti aeroportuali alle operazioni relative agli stati di emergenza e/o incidente, svolgendo funzioni di raccordo operativo. Appresta il Primo Soccorso Aeroportuale e le Scorte Intangibili. Appronta un locale idoneo per ospitare il COE (Centro Operativo per le Emergenze). Custodisce, e gestisce, le chiavi dei cancelli di emergenza in cassetta sigillata. Per conto del Vettore, provvede alla rimozione dell'a/m incidentato su autorizzazione dell'ENAC, previo nulla osta dell'ANSV e/o PM.

Le funzioni del Gestore Aeroportuale, nell'ambito del presente Piano, sono rappresentate di seguito:

- **UOS – Ufficio Operativo di Scalo** che gestisce direttamente il sistema informativo al pubblico, assicura l'allocazione delle piazzole e dei gate ai voli, mantiene i contatti con gli altri Enti aeroportuali. Durante le emergenze aeroportuali coordina e smista le informazioni a supporto delle attività di soccorso fino all'arrivo dei Post Holders o loro delegati.
- **Post Holder Area di Movimento - Post Holder Terminal - Post Holder Progettazione e Manutenzione Infrastrutture**, i quali, ognuno per le proprie aree di competenza ed in coordinamento con l'Accountable Manager, assicurano la conformità dell'Aeroporto ai requisiti del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti. Sono dotati di autonomia decisionale nell'ambito dei ruoli, delle competenze e dei compiti assegnati;
- **Post Holder presente o ADM (Airport Duty Manager)** - Nelle more dell'intervento dell'Enac ed in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.

Il Gestore Aeroportuale assicura, d'autorità ed a titolo oneroso per la Compagnia Aerea, le attività di responsabilità del Vettore nel caso questi sia impossibilitato o inadempiente, relativamente all'ASSISTENZA ALLE PERSONE COINVOLTE IN INCIDENTI AEREI ED AI LORO FAMILIARI (dettagliato nella Circolare GEN-05 di ENAC) ed alla rimozione aeromobile. In particolare, oltre a quanto previsto dal presente PEA, il Gestore assicura, in caso di incidente:

- la scorta dei mezzi di soccorso esterni (VVF/118) dall'ingresso in aeroporto all'area dell'incidente, fino a nuove disposizioni del COE;
- le operazioni di logistica per l'accogliimento e la registrazione delle persone coinvolte in un incidente aereo e dei loro familiari, individuando apposite aree di accoglienza, separate tra di loro, a seconda che la fornitura di assistenza si rivolga ai piloti e membri dell'equipaggio, ai passeggeri e ai relativi familiari, fornendo loro al contempo generi di prima necessità;
- la distribuzione dell'opuscolo informativo predisposto da ENAC prima di lasciare l'aeroporto;
- la disponibilità di una o più persone, adeguatamente formate, che ENAC nominerà come componenti del Team di Contatto;
- la tutela della privacy dei familiari delle vittime e dei superstiti mettendo a disposizione sale d'incontro chiuse e riservate all'interno dell'aeroporto o nelle immediate vicinanze, coinvolgendo se necessario addetti alla sicurezza per impedire l'accesso a persone non autorizzate;

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 20 di 46

- un'efficace comunicazione all'interno dello scalo e in particolare nelle diciture sui display, tenendo conto della tipologia d'incidente (la gestione di alcuni di questi supporti deve essere coordinata con il COE);
- se fattibile ed in coordinamento con la ASL/118, l'eventuale supporto al team di psicologi chiamati a prestare, volontariamente, assistenza alle persone coinvolte nell'evento e ai loro familiari.

Nella gestione delle varie SALE, il Gestore assicura (in coordinamento con la Polizia ed attraverso la ditta di Sicurezza) che:

- L'addetto alla sala parenti registri nomi e cognomi dei familiari che hanno accesso all'area avendo cura di registrare anche informazioni specifiche riguardo al parente coinvolto nell'incidente di cui il familiare richiede informazioni;
- L'addetto alla sala illesi registri nomi e cognomi delle persone sopravvissute nell'incidente avendo cura di venire incontro a ogni loro richiesta relativa a necessità primarie;
- L'addetto alla sala salme ed effetti personali recuperati registri, in coordinamento con la Polizia ed i Servizi Cimiteriali di Pescara, il numero delle persone coinvolte che hanno accesso al locale ed i loro nomi e cognomi (ove noti);
- L'addetto alla sala equipaggio registri nomi e cognomi dei membri dell'equipaggio illesi sopravvissuti nell'incidente avendo cura di soddisfare ogni loro richiesta (i membri di equipaggio che sono in grado di muoversi autonomamente e non hanno riportato gravi conseguenze non dovranno avere contatti, per nessuna ragione, con il resto dei passeggeri sopravvissuti);
- L'addetto alla sala COE agevoli il flusso di informazioni tra le sale ed il COE facilitando e supportando le operazioni di gestione e coordinamento, prevedendo l'utilizzo di opportuni moduli prestampati.

PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE (PSA) – Il Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale ha un compito di sussidiarietà, sul luogo dell'incidente, in attesa dell'intervento del 118 e del Servizio Sanitario Nazionale preposto alla gestione dell'incidente. Il PSA ha anche il compito di fornire supporto logistico e di equipaggiamenti necessari al primo intervento (le c.d. SCORTE INTANGIBILI). L'Ambulanza ed il Personale del PSA non possono uscire fuori del SEDIME aeroportuale: in caso di necessità di trasporto/intervento c/o strutture esterne, si deve utilizzare il SUEM 118 esterno.

Il servizio di Primo Soccorso Aeroportuale è assicurato dal Gestore SAGA, in base alla convenzione stipulata col 118 –SUEM Pescara, così come autorizzato dalla Regione Abruzzo.

Il servizio viene assicurato (come da NOTAM) con 1 Infermiere di Area Critica + 1 Autista Soccorritore (che sono in possesso delle qualifiche richieste dalle norme/standards nazionali/internazionali) con una Ambulanza di Tipo A, dotata di Defibrillatore e di medicinali deperibili.

Il PSA gestisce, per conto Saga, le c.d. "Scorte Intangibili" da utilizzare in caso di incidente.

4.13 Società di handling – SAGA



La Società di Handling, ovvero il Prestatore dei Servizi di Assistenza a Terra (Handler), sull'Aeroporto d'Abruzzo è rappresentato da SAGA spa.

Ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 18/99 lettera g) si definisce "Handler", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra [descritti nell'allegato A al D.Lgs. 18/99].

Durante lo stato di Incidente il personale in turno degli Handler aeroportuali si mette a disposizione del Gestore Aeroportuale per supportare eventuali attività.

4.14 Società di Handling - Rifornitore Carburante Total

Società che fornisce i servizi di rifornimento carburante in aeroporto. È responsabile delle operazioni di emergenza dettagliate nella procedura del Manuale di Aeroporto "Rifornimento Carburante Aeromobili".

P.E.A. LIBP	4. Ruoli & Funzioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 21 di 46

In caso di Incidente ha la responsabilità di mettere a disposizione del COE una autobotte vuota per l'eventuale recupero carburante dal velivolo incidentato.

4.15 Società di Catering/Fornitore di Aeroporto

Società che fornisce i servizi di catering in aeroporto. Collabora con SAGA per la fornitura di vivande e bevande ai passeggeri superstiti e relativi familiari in caso di incidente.

4.16 Team di Contatto

Il Team di Contatto è nominato dall'Enac in caso di incidente, acquisendo le dovute informazioni dal vettore coinvolto. Qualora il vettore non è in grado di garantire l'assistenza prevista e dovuta, il Gestore rende disponibili uno o più persona adeguatamente formate.

Il Gestore aeroportuale può prevedere l'utilizzo di un Team di psicologi chiamati a prestare volontariamente assistenza, tramite accordi con Asl o Terzi, alle persone coinvolte nell'evento e ai loro familiari . Il Team ha il compito di:

- fornire, alle persone coinvolte e i loro familiari, tutte le informazioni disponibili circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso e assistenza, coordinandosi con il COE attraverso il CMT Aeroportuale;
- mettere a disposizione delle persone coinvolte e dei loro familiari l'opuscolo informativo allegato al presente PEA.

Il Team di Contatto ed il COE devono garantire la riservatezza delle informazioni raccolte e non sono autorizzati a divulgare notizie relative all'evento.

P.E.A. LIBP	5. Gestione dell’Emergenza	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 22 di 46

5. GESTIONE DELL’EMERGENZA

5.1 STRUTTURE

5.1.1 COE – Centro Operativo per l’Emergenza

Il COE si attiva solo in caso di stato di incidente dalla Società di gestione.

Il COE si riunisce nel locale dietro l’Ufficio Operativo del gestore ubicato in area sterile (SALA COE). Qualora indisponibile, il gestore individuerà altro locale idoneo.

La responsabilità dell’approntamento ed attivazione del COE è affidata al Gestore Aeroportuale che, nelle more dell’intervento dell’Enac ed in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.

Il COE è composto dai responsabili, o delegati, di tutti gli Enti e soggetti coinvolti nella gestione dell’emergenza o che abbiano potere decisionale in merito alle operazioni in atto. Il COE è composto da uno o due rappresentanti degli Enti di seguito riportati:

- ENAC DA;
- ENAV;
- VVF;
- PSA/SUEM 118 Pescara;
- Gestore Aeroportuale;
- Polizia di Stato;
- Agenzia delle Dogane/Guardia di Finanza;
- Reparti di Volo Enti di Stato: Polizia, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato, Vigili del Fuoco, Guardia Costiera;
- Istituzioni, Enti e/o Compagnie Aeree (che possono essere rappresentate dall’Handler) necessari alla gestione dell’emergenza in considerazione delle caratteristiche dell’evento.

La mancata presenza di uno o più soggetti non invalida l’attività del COE e la sua composizione può essere integrata con altri soggetti utili alla risoluzione dell’emergenza. Il COE provvede a:

- agevolare e coordinare le operazioni di soccorso,
- assicurare l’operatività aeroportuale;
- coordinare le Autorità civili e militari;
- coordinare i mass media per la gestione e la diffusione delle informazioni, in coordinamento con il CMT Aeroportuale di Enac;
- gestire la lista passeggeri e l’assistenza ai superstiti e relativi familiari, in coordinamento con il Team di Contatto;
- tenere rapporti con la “Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo” (ANSV);
- organizzare le attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria.

Il COE può disporre un’ulteriore operatività della scorta dei mezzi di soccorso esterni dei VVF o del 118 (con mezzo dedicato o con persona a bordo del mezzo di soccorso) attraverso l’impiego di tutti gli enti/operatori presenti in aeroporto. In caso di indisponibilità di una qualsiasi possibilità di scorta, dovendo prevalere la salvaguardia della vita umana, all’autista del mezzo saranno fornite in ingresso, dal presidio al cancello, le dovute indicazioni (eventualmente anche con mappa) del percorso aggiornato da seguire per raggiungere il luogo dell’incidente.

5.1.2 Punto di raccolta e assistenza dei superstiti (SALA ILLESI)

L’area per l’accoglienza e l’assistenza ai passeggeri sopravvissuti, incolumi e feriti lievi (codici verdi) o non ritenuti bisognosi di cure o che hanno rifiutato il ricovero ospedaliero, è ubicata presso la sala riconsegna bagagli della sala arrivi internazionali.

Al fine di evitare possibili tensioni, equipaggio e passeggeri devono essere separati in locali diversi.

L’eventuale fornitura di generi di prima necessità è a cura del Gestore.

P.E.A. LIBP	6. Altre Tipologie di Eventi	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 23 di 46

5.1.3 Sala ricevimento e assistenza familiari (SALA PARENTI)

L'area per il ricevimento e l'assistenza dei familiari e dei conoscenti dei passeggeri è ubicata presso le sale del ristorante posto al primo piano.

Non dovrà essere accessibile alla stampa.

Il Gestore aeroportuale registrerà i dati dei familiari indirizzandoli, verificato che il passeggero sia tra i superstiti, verso il punto di raccolta ed assistenza superstiti per il ricongiungimento. Tutti i passeggeri sopravvissuti, prima di lasciare l'aeroporto, devono transitare dalla "Sala incontro parenti e sopravvissuti" per la registrazione, se non già effettuata.

5.1.4 Punto di raccolta deceduti (SALA SALME)

L'area sarà individuata presso l'hangar ricovero mezzi della SAGA per il ricovero salme ed effetti personali recuperati sul luogo dell'incidente, che saranno riconsegnati dalla Polizia ai proprietari solo con il nulla osta delle Autorità Investigative/Giudiziarie.

5.1.5 Punto di assistenza equipaggio (SALA CREW)

L'area per il ricevimento e l'assistenza ai membri di equipaggio ILLESI coinvolti nell'incidente è situata nell'Ufficio del Post Holder movimento (in area sterile). Non dovrà essere accessibile ai superstiti, ai familiari dei passeggeri ed alla stampa. I Membri di Equipaggio feriti sono trattati assieme agli altri feriti/superstiti.

5.1.6 Sala STAMPA

La sala conferenze del Gestore posta al primo piano del terminal è l'area in cui vengono radunati gli organi di informazione e dalla quale si provvede alla diffusione dei comunicati stampa.

5.1.7 Sala AUTORITA'

La sala messa a disposizione delle Autorità (ANSV, PG, ecc.) è la sala del Consiglio di Amministrazione della Società di gestione.

5.1.8 Tabella riassuntiva dei siti individuati

DESTINAZIONE	AREA
SALA ILLESI	Sala Arrivi EXTRA SCHENGEN
PMA – Posto Sanitario Avanzato	Sala Arrivi EXTRA SCHENGEN. Il 118 SUEM potrà decidere l'istituzione del PMA anche o in alternativa, c/o il luogo dell'Incidente.
SALA PARENTI	Sale ristorante primo piano
Sala Incontro parenti e sopravvissuti	Pronto Soccorso Aeroportuale
Centro Operativo Emergenza/COE	Sala COE (area sterile, ingresso Ufficio Operativo)
SALA CREW	Ufficio PH Movimento
SALA SALME	Hangar ricovero mezzi Saga
SALA STAMPA	Sala conferenze Saga 1° piano
SALA AUTORITA'	Sala CdA Saga
PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE	Area Partenze piano terra

5.2 MEZZI DISPONIBILI PER L'ALLERTAMENTO E LA COMUNICAZIONE

Le comunicazioni nell'area di movimento tra TWR, ENAC DA, Ufficio Operativo di Scalo, Operatori del servizio di Primo Soccorso Aeroportuale e VVF sono permesse dall'uso di apparati radiofonici.

E' disponibile una SIRENA nella postazione VVF attivata dalla TWR. Il test di funzionamento della sirena viene effettuato in concomitanza delle esercitazioni periodiche.

Sarà implementato un sistema di segnalazione acustico/luminosa che sarà interfacciato con la linea telefonica diretta TWR/SAGA. La responsabilità del suddetto sistema relativamente al suo corretto funzionamento è totalmente a carico del Gestore.

P.E.A. LIBP	6. Altre Tipologie di Eventi	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 24 di 46

E' a disposizione 1 linea registrata diretta punto-punto tra la TWR e il Gestore Aeroportuale (registrata a cura di ENAV).

Gli altri sistemi (linee telefoniche, radio e public address) sono quotidianamente utilizzati per la normale attività lavorativa e non necessitano di test.

Dopo che la TWR ha dichiarato il relativo stato (Allarme, Emergenza o Incidente), è fatto obbligo a chiunque di rispettare il silenzio radio telefonico ad esclusione degli ENTI strettamente interessati nelle procedure in atto.

5.3 SCORTA INTANGIBILE

La Scorta Intangibile è fornita e messa a disposizione dal Gestore su richiesta del Primo Soccorso Aeroportuale per le operazioni di soccorso.

5.4 VARCHI DI ACCESSO E USCITE DI EMERGENZA

Lungo la recinzione aeroportuale sono presenti Cancelli di emergenza utilizzabili dai mezzi di soccorso esterni nell'eventualità fosse necessario o conveniente l'uso di uno o più varchi di accesso (o uscita) diversi dal Varco Carraio.

In caso di attivazione di uno stato di Allarme o Emergenza, gli ingressi/uscite saranno quelli definiti per le normali operazioni.

In caso di Incidente, **INIZIALMENTE (in seguito potranno essere definiti ingressi/uscite diversi) tutti gli Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso devono rispettare gli accessi e le relative modalità definite nella seguente tabella.**

INGRESSO & USCITA	MEZZI DI SOCCORSO	VARCO CARRAIO (Cancello Emergenza n° 1)
	VEICOLI	VARCO CARRAIO
	PERSONE	VARCO STAFF (TERMINAL)

Cancelli Di Emergenza (vedi Allegato: GRID MAP)

Cancello di emergenza n. 1 – Il Cancello si identifica nel Varco Carraio. Il cancello immette su “Via Tiburtina Valeria” attraverso parcheggio auto libero.

Cancello di emergenza n. 2 – Cancello nell'area nord-est dell'aeroporto che mette in comunicazione la perimetrale nord dell'aeroporto con il cancello n° 3. Il Cancello è bloccato ed aperto da VVF/Saga in caso di incidente.

Cancello di emergenza n. 3 – Cancello Asse Attrezzato (Uscita Pescara Est-Ovest), non bloccato ed a disposizione degli Enti di stato situati a Nord dell'aeroporto, immette direttamente su Asse Attrezzato – Raccordo Autostradale. Il Cancello è aperto da Reparto Volo VVF/Forestale o VVF/SAGA in caso di Incidente.

Cancello di emergenza n. 4 – Cancello nell'area nord dell'aeroporto che mette in comunicazione la perimetrale (parte ovest) dell'aeroporto con il cancello n° 3. Il cancello è bloccato ed aperto da VVF/Saga in caso di incidente.

Cancello di emergenza n. 5 – Cancello Via Chiacchiaretta (parte finale). Il cancello è bloccato ed aperto da VVF/Saga in caso di incidente.

Cancello di emergenza n. 6 – Cancello Via Muccioli. Il cancello è bloccato ed aperto da VVF/Saga in caso di incidente.

Il criterio impiegato dai VVF per individuare la convenienza dell'utilizzo di alcuni cancelli rispetto ad altri è stato basato sui tempi necessari agli automezzi per raggiungere i cancelli di emergenza, percorrendo la strada perimetrale.

La eventuale modifica di questo criterio, ovvero (in condizioni di emergenza) l'adozione dell'attraversamento diretto di piazzali di sosta, pista e zone erbose per raggiungere i cancelli di emergenza può (essendo variati i

P.E.A. LIBP	6. Altre Tipologie di Eventi	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 25 di 46

tempi di percorrenza) determinare un cambio nella scelta nell'utilizzo dei cancelli, preferendone alcuni rispetto ad altri precedentemente designati.

Sono altresì presenti altri cancelli, che potrebbero consentire l'accesso di emergenza, situati all'interno delle aree Enti di Stato-Lato SUD (Reparto Volo Polizia e Reparto Volo GdF) e dell'area militare della Guardia Costiera.

Il Coordinatore Rosso indica da quali cancelli far affluire i soccorsi esterni e quale sia l'eventuale punto di raduno.

SAGA si coordinerà con la Ditta di Sicurezza, la Polizia di Frontiera e la Guardia di Finanza per l'eventuale scorta sul luogo dell'incidente dei mezzi esterni di soccorso dai Varchi/Cancelli di Emergenza.

Tutti i Cancelli di emergenza presenti lungo la recinzione aeroportuale saranno chiaramente individuabili mediante una segnaletica riconoscibile da più direzioni. La verifica periodica della loro funzionalità e la manutenzione rientra nella competenza del Gestore aeroportuale.

In caso di necessità ed urgenza per la salvaguardia della vita umana, i cancelli saranno abbattuti nel caso siano chiusi.

Le chiavi dei Cancelli di Emergenza sono in dotazione agli automezzi dei Vigili del Fuoco, alla SAGA (in apposita cassetta sigillata) ed alla Polaria.

5.5 POSIZIONAMENTO MEZZI DI SOCCORSO

Il posizionamento VVF e del Primo Soccorso Aeroportuale/PSA, potrà essere assicurato, in base alla specifica esigenza, con il posizionamento di seguito esplicitato.

PSA: Posizione APRON 1 (antistante il Terminal), oppure assieme a VVF in una delle posizioni previste di seguito per i VVF stessi.

VVF:

Posizione 1	Automezzi AIS/AISP - ASA – AF/Pick-up R1 di Rosso 2 c/o piazzale Distaccamento VVF unitamente a un mezzo AIS/AISP, mezzo ASA ed eventuale KL se in operatività.
Posizione 2	Automezzo AIS/AISP c/o piazzale rifornimento Carburane (Fuel)
Posizione 3	Automezzo AIS/AISP c/o APRON 3
Posizione 4	Automezzo AIS/AISP – ASA- Attraversamento 1 Nord della perimetrale (solo in caso di attivazione procedura PEA-PAN)

*AS = Automezzo Soccorso Aeroportuale AIS/AISP = Auto Idroschiama/Auto Idroschiama Polvere
AF = Autofurgone con 3 posti*

Il posizionamento sopra indicato riduce al minimo indispensabile l'attraversamento della pista nella fase di emergenza ed è riportato nell'allegato GRID MAP.

Il Responsabile in Turno VVF comunica all'Ufficio Operativo di Scalo della società SAGA S.p.A. ogni modifica che comporti la variazione della categoria antincendio aeroportuale.

In caso di LVP (*Low Visibility Procedures* cioè Visibilità ≤ 800 metri o Base delle nubi ≤ 200 feet) i VVF, di concerto con la Torre di Controllo, in presenza di traffico in arrivo o in partenza, dovranno schierarsi secondo le posizioni sopra riportate n. 1, 2 e 3, per il tempo strettamente necessario alle operazioni di decollo o di atterraggio.

In caso di operazioni in aeroporto della PAN, sono state definite procedure aeroportuali e posizionamento dei mezzi di soccorso riportate in Allegato PEA-PAN.

5.6 OPERAZIONI IN CASO DI AEROPORTO CHIUSO

In caso di INCIDENTE e Pista chiusa, sono autorizzate solo le operazioni di soccorso con elicotteri dai punti normalmente utilizzati o, se questo creasse intralcio alle operazioni di soccorso stesso, dagli Apron 1, 2 o 3, a seconda della posizione dell'aereo incidentato e delle indicazioni del COE.

Tale operazioni sono effettuate sotto la responsabilità del Comandante dell'Elicottero e devono essere coordinate con la TWR per l'ingresso nell'area "controllata" (ATZ) sovrastante l'Aeroporto.

Le operazioni a terra dei mezzi di soccorso/supporto per incidente saranno coordinati dai rispettivi comandi e riportati al COE.

P.E.A. LIBP	6. Altre Tipologie di Eventi	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 27 di 46

6. ALTRE TIPOLOGIE DI EVENTI

6.1 SVERSAMENTO CARBURANTE MEDIO/GRANDE CON PASSEGGERI A BORDO O DURANTE L'IMBARCO.

Il presente paragrafo tratta di versamenti di carburante diversi da quelli di lieve entità (tamponabile con i mezzi immediatamente a disposizione degli operatori sotto bordo, ad esempio stracci, carta, ecc.): si tratta pertanto di sversamenti che, per la vastità delle aree contaminate, necessitano di spargimento di prodotto oleo-assorbente per la loro pulizia.

Per "**Sversamenti Piccoli**", la Torre di Controllo, allertata dall'equipaggio di condotta o da qualsiasi altro operatore aeroportuale che ne abbia avuta evidenza, attiva lo STATO di ALLARME e qualora il Responsabile del Rifornimento/Comandante non abbia richiesto espressamente lo stato di EMERGENZA.

Per "**Sversamenti Medio/Grandi**", la Torre di Controllo, allertata dall'equipaggio di condotta o da qualsiasi altro operatore aeroportuale che ne abbia avuta evidenza, attiva lo STATO di EMERGENZA.

Piccolo Sversamento: sversamento di liquido inquinante e infiammabile ritenuto di scarsa entità, e quindi gestibile, dall'Handler Rifornitore e/o dal Responsabile del Rifornimento e/o dal Comandante. Lo sversamento si ritiene "Piccolo" se di quantità non superiore a 20 litri e/o che produce uno spargimento di circa 4 mq (con diametro di circa 2 metri).

Medio/Grande Sversamento: sversamento di liquido inquinante e infiammabile che, secondo valutazioni del dall'Handler Rifornitore e/o dal Responsabile del Rifornimento e/o dal Comandante, richiede l'attivazione e l'intervento dei VVF. Le dimensioni sono maggiori del "Piccolo" sversamento.

6.2 INCIDENTE AEREO IN MARE

In caso di emergenze o incidenti AEREI in mare l'allertamento avviene secondo le modalità previste dal documento "PIANO DI EMERGENZA PER IL SOCCORSO AD AEROMOBILE IN MARE" elaborato dalla Capitaneria di Porto di Pescara. In caso di incidente in mare l'aeroporto resterà aperto, fatte salve le restrizioni ai voli strumentali in partenza/arrivo.

6.3 OPERAZIONI PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE/PAN

Vedi procedura PEA-PAN allegata.

P.E.A. LIBP	7. Assistenza passeggeri, vittime e famigliari	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 28 di 46

7. ASSISTENZA PASSEGGERI, VITTIME E FAMILIARI PERSONE COINVOLTE

Al fine di evitare qualsiasi situazione che possa comportare un pregiudizio per l'ordine pubblico, le Compagnie Aeree interessate (o i loro rappresentanti dell'Handler) e il Gestore Aeroportuale sono tenute a porre in atto ogni possibile adempimento per fornire assistenza e informazioni ai passeggeri in attesa, in particolare le Compagnie Aeree, o i loro rappresentanti dell'Handler:

- a) garantiscono il rilascio di informazioni attendibili e tempestive al COE, che le comunicherà al CMT Aeroportuale Enac;
- b) dispongono un proprio *"Piano di assistenza alle vittime e ai propri familiari"* contenente le procedure da seguire da parte di tutto il personale della compagnia in caso di situazioni critiche;
- c) sono tenute a fornire ai passeggeri in attesa ragguagli sull'entità degli eventuali ritardi e altre informazioni sui propri voli, anche attraverso la realizzazione di banchi di informazione dedicati. Tali informazioni dovranno essere fornite entro la prevista ora d'imbarco e successivamente aggiornate almeno ogni trenta minuti;
- d) attivano un numero telefonico gratuito (compresa una linea a chi chiama fuori dal territorio nazionale) per consentire ai familiari di informarsi circa la presenza o meno di un proprio congiunto all'interno della lista passeggeri;
- e) provvedono agli anticipi di pagamento previsti dall'art. 28 della Convenzione di Montreal del 1999 e dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidente aereo;
- f) si adoperano affinché sia assicurato ai passeggeri un adeguato livello di confort durante l'attesa in aeroporto provvedendo, se necessario, anche a consentire la fruizione dei servizi di ristoro oltre l'orario consueto di esercizio;
- g) dispongono il trasporto e la sistemazione logistica dei familiari che ne facciano richiesta, istruendo gli scali di partenza e di arrivo coinvolti;
- h) forniscono supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato.

Le Compagnie Aeree che effettuano voli regolari o charter sullo scalo, sono tenute a predisporre gli opportuni adempimenti ed i relativi accordi con il gestore, volti ad assicurare l'assistenza alle persone coinvolte ed ai loro familiari, nonché alla popolazione anche indirettamente interessata all'evento, con le relative responsabilità.

Una informativa contenente gli elementi principali del proprio piano di assistenza alle persone coinvolte ed ai familiari deve essere resa disponibile in via preventiva al Gestore ed all'ENAC.

Qualora il vettore non sia in grado di garantire l'assistenza prevista e dovuta nelle prime fasi dell'intervento, avrà l'obbligo, con l'inizio delle operazioni presso uno scalo, di comunicarlo formalmente al Gestore aeroportuale che provvederà a subentrare in appoggio alla compagnia aerea tramite apposito accordo commerciale, fermo restando il successivo intervento del vettore stesso.

Nell'eventualità di un incidente è prevedibile che la programmazione dei voli subisca delle significative modifiche, con il risultato di accrescere notevolmente la presenza di persone in attesa all'interno dell'aeroporto.

Il Gestore aeroportuale, oltre a partecipare insieme al vettore aereo alla composizione del Team di Contatto:

1. provvede alle operazioni di logistica per l'accoglimento delle persone coinvolte in un incidente aereo e dei loro familiari individuando le apposite aree di accoglienza;
2. distribuisce l'opuscolo informativo predisposto da Enac (Allegato 5);
3. laddove espressamente autorizzato dalla compagnia aerea ai sensi della normativa vigente in materia di privacy, può pubblicare sul sito dell'aeroporto le stesse informazioni divulgate dalla compagnia al fine di favorire il flusso delle informazioni controllate.

La comunicazione di decesso di una persona in seguito all'incidente occorso a mezzo aereo deve essere effettuata ai familiari della vittima solo dalle Forze dell'Ordine.

P.E.A. LIBP	8. Servizio Antincendio Aeroportuale	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 29 di 46

8. SERVIZI DI SOCCORSO AEROPORTUALE

8.1 VVF

Il servizio antincendio aeroportuale, in coerenza con l'attuale normativa nazionale, è assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

In base al decreto 6 aprile 2005 (G.U. 102 del 4/5/2005) la categoria dell'aeroporto di Pescara è stabilita nella 8^a (ottava) ICAO. E' garantita occasionalmente l'assistenza ad aa/mm fino alla 9^a (nona) categoria.

Categoria aeroporto	Acqua				Polveri		
	Livello A (1)		Livello B (2)		Polvere chimica (Kg)	Halons (Kg)	CO2 (Kg)
	Acqua (litri)	Erogazione della soluzione (lt/min.mq.)	Acqua (litri)	Erogazione della soluzione (lt/min.mq.)			
8	27300	10800	18200	7200	450 (3)	-	-

Categoria Aeroporto	Lunghezza totale dell'aeromobile (m)	Larghezza massima della fusoliera (m)
8	da 49 a 61	7

9. STATO DI ALLARME

STATO DI ALLARME	
 ENAV SPA	<ol style="list-style-type: none"> 1. La Torre di Controllo (TWR) attiva telefonicamente lo stato di ALLARME con il distacco dei Vigili del Fuoco, fornendo contestualmente via radio le informazioni sotto elencate (se conosciute). <ol style="list-style-type: none"> a. Per allarme riferito ad aeromobile in fase di atterraggio: <ul style="list-style-type: none"> • il tipo di a/m • numero del volo • natura e/o causa dell'allarme • numero di passeggeri e personale a bordo • quantità di carburante • eventuali sostanze pericolose trasportate, indicando la quantità e la posizione della merce pericolosa a bordo. • tempo stimato all'atterraggio • direzione di atterraggio • ulteriori informazioni utili b. Per allarme riferito ad aeromobile in partenza: <ul style="list-style-type: none"> • numero del volo • natura e/o causa dell'allarme • posizione dell'aeromobile in Area di Movimento • ulteriori informazioni utili. 2. Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà ad avvisare tramite radio sulla freq. 440,600 MHz. 3. Avvisa telefonicamente l'ufficio Operativo Scalo SAGA con la linea punto-punto confermando la tipologia di allarme (ALLARME) e contestualmente riportando le informazioni note sul volo. 4. Provvede a far liberare, se necessario, eventuali mezzi dall'area di manovra.
 Vigili del Fuoco/VVF	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ricevuto il segnale di allarme da parte della TWR da l'<i>acknowledge</i> via telefono sulla linea punto-punto. In caso di guasto della linea telefonica, provvederà via radio sulla frequenza 440,600 MHz. 2. Richiedono le informazioni sull'allarme in atto all'ufficio Operativo di Scalo sulla frequenza radio 440,600 MHz e informano il Comando Provinciale tramite 115. 3. A discrezione del COORDINATORE ROSSO vengono schierati i mezzi come da planimetria in allegato 1, previa autorizzazione TWR. 4. La fraseologia da utilizzare fra TWR e VVF per il posizionamento dei mezzi è la seguente: COORDINATORE ROSSO: "Torre da Coordinatore Rosso – chiediamo l'autorizzazione al posizionamento automezzi come da piano di emergenza". TWR "Coordinatore Rosso da Torre – autorizzati al posizionamento senza interessare la pista". 5. In funzione del tipo di soccorso, e previa autorizzazione da parte della TWR, il Coordinatore Rosso può variare i punti di posizionamento degli automezzi.
 PRIMO Soccorso Aeroportuale (PSA)	<p>Ricevuto il segnale di allarme da parte della SAGA, raggiunge i propri mezzi di soccorso restando in attesa di ulteriori comunicazioni. Avvisa in via preventiva la Centrale Operativa Pescara Soccorso 118 e la Sanità aerea.</p>

P.E.A. LIBP	9. STATO DI ALLARME	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 31 di 46

 <p>SAGA SpA</p>	<p>Il Responsabile In Turno nell'Ufficio Operativo di Scalo (o suo sostituto):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riceve il segnale di allarme da parte della TWR tramite linea registrata diretta punto-punto, e nel caso la comunicazione avvenga via radio sulla frequenza 440,600 MHZ, da l'<i>acknowledge</i> utilizzando la seguente fraseologia " SAGA Operativo – ALLARME ricevuto" 2. Avvisa telefonicamente e contestualmente fornisce le informazioni disponibili sull'allarme in atto a: <ul style="list-style-type: none"> • VV.F (COORDINATORE ROSSO) – via radio; • Primo Soccorso Aeroportuale; • Polizia di Frontiera che avvisa la Guardia di Finanza e gli altri eventuali Enti di stato interessati/necessari; • ENAC – Direttore Aeroportuale, o suo sostituto reperibile; • SOUP (Sala Operativa Unificata Permanente) Regione Abruzzo; • Compagnia aerea; • Resp.le Operazioni (o suo Deputy in caso di non risposta) che avviserà i PHs, il Safety Manager ed il Security Manager, che avviserà la ditta di Sicurezza. 3. Avvisa via radio, tutti gli operatori SAGA, di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,600 MHZ, utilizzando la seguente fraseologia "ALLARME IN CORSO" 4. Concorda con il Post Holder Area di Movimento, o suo delegato, lo stand da assegnare. 5. Fornisce a tutti gli enti interessati le eventuali informazioni sul volo derivate dai messaggi di movimento
 <p>Forze dell'Ordine Enti di Stato</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. La Sala Operativa della Polizia di Frontiera rimane in ascolto radio sulla frequenza 440,600 mhz. 2. La Guardia di Finanza informa dell'attivazione dello Stato di Allarme, l'Agenzia delle Dogane. 3. La Polizia di Frontiera allerta dello stato di allarme le Questure di Pescara e di Chieti, degli Uffici Territoriali del Governo – Prefettura di Pescara e di Chieti, i Comuni di Pescara e San Giovanni Teatino per l'attivazione delle pianificazioni di competenza, se necessario.

Stato di "FINE ALLARME" da parte di tutti gli Enti	<ol style="list-style-type: none">1. Nel caso in cui la fase di ALLARME sia senza conseguenze e senza movimentazione di mezzi:<ul style="list-style-type: none">• ENAC, tramite il Gestore, accertatosi della ripresa operatività dei reparti VVF e 118 e dell'agibilità dell'area di manovra eventualmente interessata dall'evento, dichiara alla TWR lo stato di fine ALLARME;• La TWR rilancia via radio a tutti i mezzi tale dichiarazione con il seguente messaggio: "A tutti gli operatori fine ALLARME, fine ALLARME."2. Nel caso in cui la fase di ALLARME sia con conseguenze e/o movimentazione di mezzi:<ul style="list-style-type: none">• i VVF comunicano alla TWR il rientro al nucleo;• il 118 comunica alla TWR il rientro in base;• il gestore effettua una ispezione dell'area di manovra interessata dall'evento;• ENAC, tramite il Gestore, accertatosi della ripresa operatività dei reparti VVF-118 e dell'agibilità dell'area di manovra, dichiara alla TWR lo stato di fine ALLARME;• la TWR rilancia via radio a tutti i mezzi tale dichiarazione con il seguente messaggio: "A tutti gli operatori fine ALLARME, fine ALLARME."3. SAGA:<ul style="list-style-type: none">• si reca presso lo stand ove è stato parcheggiato l'aeromobile coinvolto e raccoglie dal Comandante del Volo le dichiarazioni e/o i dati utili alla compilazione del rapporto di evento alle Autorità e dell'eventuale GSR, integrandolo con eventuali foto dell'aeromobile (qualora la tipologia di evento richieda immagini illustrative);• predispone, se necessario, eventuali misure di ripristino, comunicandone gli estremi ad Enac e TWR: al ripristino delle normali operazioni avvisa via radio la TWR e gli Enti coinvolti con il seguente messaggio "A tutti gli Operatori da SAGA OPERATIVO, fine ALLARME, fine ALLARME" (In caso di indisponibilità o avaria della radio, la comunicazione sarà effettuata via telefono).
--------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10. STATO DI EMERGENZA**STATO DI EMERGENZA**

ENAV SPA

1. La Torre di Controllo (TWR) attiva la sirena di allarme collegata con il distacco dei Vigili del Fuoco, fornendo contestualmente via radio le informazioni sotto elencate (se conosciute).
 - a. Per emergenza riferita ad aeromobile in fase di atterraggio:
 - il tipo di a/m
 - numero del volo
 - natura e/o causa dell'allarme
 - numero di passeggeri e personale a bordo
 - quantità di carburante
 - eventuali sostanze pericolose trasportate, indicando la quantità e la posizione della merce pericolosa a bordo
 - tempo stimato all'atterraggio
 - direzione di atterraggio
 - ulteriori informazioni utili
 - b. Per emergenza riferita ad aeromobile in partenza:
 - numero del volo
 - natura e/o causa dell'allarme
 - posizione dell'aeromobile in Area di Movimento
 - ulteriori informazioni utili.
2. Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà con avviso telefonico e/o radio sulla freq. 440,600 MHz.
3. Avvisa telefonicamente l'Ufficio Operativo Scalo SAGA con la linea punto-punto confermando la tipologia di allarme (EMERGENZA) e contestualmente riportando le informazioni note sul volo.
4. Renderà disponibile la pista di volo esclusivamente all'aeromobile in emergenza, provvede a far liberare eventuali mezzi dall'area di manovra, consentendo l'utilizzo dell'area di manovra unicamente ai mezzi e al personale di soccorso.
5. In caso di operazioni in atto sull'area di manovra che non possano essere interrotte prima della gestione dell'emergenza, la TWR avviserà della situazione in essere i mezzi a terra coinvolti nelle operazioni di soccorso, per le azioni di competenza.
6. La TWR sospende il traffico aereo sull'aeroporto, se questo interferisce con le operazioni di emergenza. Sono comunque sempre permesse le operazioni dell'elisoccorso eventualmente impegnato in operazioni di emergenza e le relative operazioni di involo saranno eseguite sotto la completa responsabilità del Comandante.
7. La TWR fornirà informazioni sulle operazioni in atto ai voli ed agli operatori sull'area di Manovra.

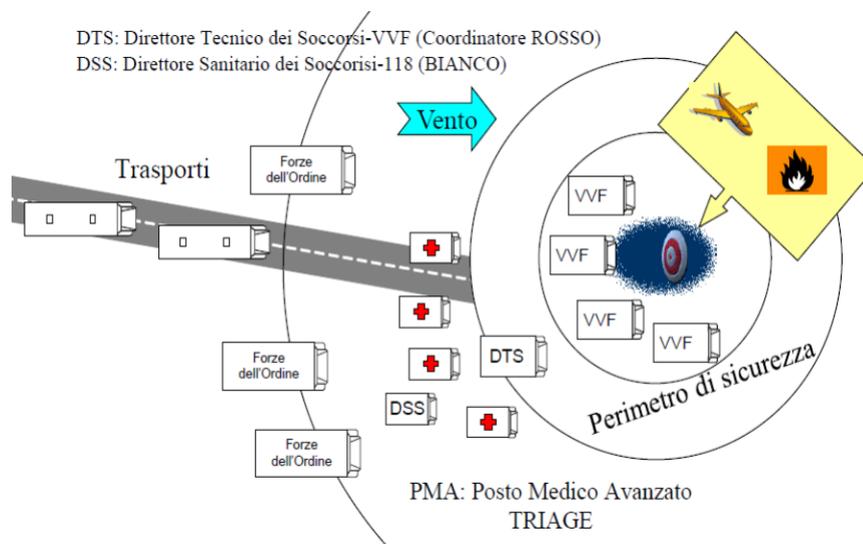
 <p>Vigili del Fuoco/VVF</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ricevuto il segnale di allarme da parte della TWR da l'acknowledge via telefono sulla linea punto-punto. In caso di guasto della linea telefonica, provvederà via radio sulla frequenza 440,600 MHz. 2. Richiedono le informazioni sull'emergenza in atto all' ufficio Operativo di Scalo sulla frequenza radio 440,600 MHz e informano il Comando Provinciale tramite 115 3. Chiedono l'autorizzazione alla TWR allo schieramento come da piano di emergenza (vedi All. 2). 4. Dopo l'atterraggio dell'aeromobile in emergenza, i VVF lo seguiranno in pista, previa autorizzazione della TWR, scortandolo fino al raccordo in coincidenza del quale il Comandante del Volo deciderà di liberare la pista. 5. Qualora riscontrino condizioni di rischio, i VVF chiederanno a TWR di fermare l'a/m su una posizione da loro ritenuta idonea. 6. L'ingresso in Apron dell'aeromobile in emergenza dovrà essere preceduto dal benessere dei VVF, con comunicazione alla TWR e Ufficio Operativo di Scalo SAGA.
 <p>PRIMO Soccorso Aeroportuale (PSA)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ricevuto il segnale di emergenza da parte della SAGA, raggiunge i propri mezzi di soccorso restando in attesa di ulteriori comunicazioni. 2. Avvisa in via preventiva la Centrale Operativa Pescara Soccorso 118 e la Sanità Aerea.
 <p>SAGA spa</p>	<p>Il Responsabile In Turno nell'Ufficio Operativo di Scalo (o suo sostituto):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riceve il segnale di allarme da parte della TWR tramite linea registrata diretta punto-punto, e nel caso la comunicazione avvenga via radio sulla frequenza 440,600 MHz, da l'acknowledge utilizzando la seguente fraseologia " SAGA Operativo – EMERGENZA ricevuto" 2. Avvisa telefonicamente e contestualmente fornisce le informazioni disponibili sull'allarme in atto a: <ul style="list-style-type: none"> • VV.F (COORDINATORE ROSSO) – via radio; • Primo Soccorso Aeroportuale; • Polizia di Frontiera che avvisa la Guardia di Finanza e gli altri eventuali Enti di stato interessati/necessari; • ENAC – Direttore Aeroportuale, o suo sostituto reperibile; • SOUP (Sala Operativa Unificata Permanente) Regione Abruzzo; • Compagnia aerea; • Resp.le Operazioni (o suo Deputy in caso di non risposta) che avviserà i PHs, il Safety Manager ed il Security Manager, che avviserà la ditta di Sicurezza. 3. Avvisa via radio, tutti gli operatori SAGA, di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,600 MHz, utilizzando la seguente fraseologia "EMERGENZA IN CORSO" 4. Concorda con il Post Holder Area di Movimento, o suo delegato, lo stand da assegnare. 5. Fornisce a tutti gli enti interessati le eventuali informazioni sul volo derivate dai messaggi di movimento 6. Provvede a far sospendere tutte le operazioni che si svolgono in area di Movimento. 7. Le operazioni in area Terminal possono continuare a discrezione del Post Holder Terminal o suo delegato.

P.E.A. LIBP	10. STATO DI EMERGENZA	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 35 di 46

 <p>ENAC Direzione Aeroportuale</p>	<p>Il Direttore Aeroportuale (o suo sostituto/delegato):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. valuta lo STATO in atto per una eventuale modifica; 2. adotta i necessari provvedimenti di carattere aeronautico per la temporanea chiusura dell'aeroporto, 3. informa il CMT Direzione Generale di Enac; 4. si coordina con il CMT Aeroportuale di ENAC, per fornire le informazioni essenziali agli organi di stampa nella postazione predisposta da SAGA per gli organi d'informazione.
 <p>Forze dell'Ordine Enti di Stato</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tutto il personale rimane in ascolto radio sulla frequenza 440,600 mhz. 2. La Guardia di Finanza informa dell'attivazione dello Stato di Emergenza, l'Agenzia delle Dogane. 3. La Polizia di Frontiera allerta dello stato di emergenza le Questure di Pescara e di Chieti, degli Uffici Territoriali del Governo – Prefettura di Pescara e di Chieti, i Comuni di Pescara e San Giovanni Teatino per l'attivazione delle pianificazioni di competenza, se necessario.
<p>Stato di "FINE EMERGENZA" da parte di tutti gli Enti</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4. Nel caso in cui la fase di EMERGENZA sia senza conseguenze e senza movimentazione di mezzi: <ul style="list-style-type: none"> • ENAC, tramite il Gestore, accertatosi della ripresa operatività dei reparti VVF e 118 e dell'agibilità dell'area di manovra eventualmente interessata dall'evento, dichiara alla TWR lo stato di fine ALLARME; • La TWR rilancia via radio a tutti i mezzi tale dichiarazione con il seguente messaggio: "A tutti gli operatori fine EMERGENZA, fine EMERGENZA." 5. Nel caso in cui la fase di EMERGENZA sia con conseguenze e/o movimentazione di mezzi: <ul style="list-style-type: none"> • i VVF comunicano alla TWR il rientro al nucleo ed il ritorno alla piena operatività; • il 118 comunica alla TWR il rientro in base ed il ritorno alla piena operatività; • il Gestore effettua una ispezione dell'area di manovra interessata dall'evento; • ENAC, tramite il Gestore, accertatosi della ripresa operatività dei reparti VVF-118 e dell'agibilità dell'area di manovra, dichiara alla TWR lo stato di fine EMERGENZA; • la TWR rilancia via radio a tutti i mezzi tale dichiarazione con il seguente messaggio: "A tutti gli operatori fine EMERGENZA, fine EMERGENZA." 6. SAGA: <ul style="list-style-type: none"> • si reca presso lo stand ove è stato parcheggiato l'aeromobile coinvolto e raccoglie dal Comandante del Volo le dichiarazioni e/o i dati utili alla compilazione del rapporto di evento alle Autorità e dell'eventuale GSR, integrandolo con eventuali foto dell'aeromobile (qualora la tipologia di evento richieda immagini illustrative); • predispone, se necessario, eventuali misure di ripristino, comunicandone gli estremi ad Enac e TWR: al ripristino delle normali operazioni avvisa via radio la TWR e gli Enti coinvolti con il seguente messaggio "A tutti gli Operatori da SAGA OPERATIVO, fine EMERGENZA, fine EMERGENZA" (In caso di indisponibilità o avaria della radio, la comunicazione sarà effettuata via telefono).

11. STATO DI INCIDENTE

PLANIMETRIA SCHIERAMENTI ENTI NELL'AREA DELL'INCIDENTE



STATO DI INCIDENTE



1. Sospende il traffico aereo da/per l'Aeroporto sino a diversa disposizione da parte di ENAC DA, fatta eccezione per gli eventuali aeromobili interessati al servizio di soccorso aeroportuale preventivamente autorizzati da ENAC e/o operazioni dell'elisoccorso: le relative operazioni di volo saranno eseguite sotto la completa responsabilità del Comandante. La TWR fornirà informazioni al Comandante ed agli operatori sull'area di Manovra delle operazioni in atto, anche per il tramite di COORDINATORE ROSSO.
2. La Torre di Controllo (TWR) attiva la sirena di allarme collegata con il distaccamento dei Vigili del Fuoco, fornendo contestualmente via radio le informazioni sotto elencate (se conosciute).
 - a. Per incidente, riferito ad aeromobile in fase di atterraggio:
 - il tipo di a/m
 - numero del volo
 - natura e/o causa dell'incidente
 - numero di passeggeri e personale a bordo
 - quantità di carburante
 - eventuali sostanze pericolose trasportate, indicando la quantità e la posizione della merce pericolosa a bordo
 - posizione dell'a/m incidentato
 - ulteriori informazioni utili
 - b. Per incidente, riferito ad aeromobile in partenza:
 - numero del volo
 - natura e/o causa dell'incidente
 - posizione dell'aeromobile in Area di Movimento
 - ulteriori informazioni utili
3. Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà con avviso telefonico e/o radio sulla freq. 440,600 MHz.
4. Avvisa telefonicamente l'Ufficio Operativo Scalo SAGA con la linea punto-punto confermando la tipologia di allarme (INCIDENTE) e contestualmente riportando le informazioni note sul volo.
5. Per la posizione dell'aeromobile incidentato, si farà riferimento alla GRID MAP.
6. Collabora con gli Enti interessati alle operazioni di soccorso, fornendo ogni informazione disponibile.



Vigili del Fuoco/VVF

1. Ricevuto il segnale di allarme da parte della TWR da l'acknowledge via telefono sulla linea punto-punto. In caso di guasto della linea telefonica, provvederà via radio sulla frequenza 440,600 MHz.
2. Richiedono le informazioni sull'emergenza in atto all'ufficio Operativo di Scalo sulla frequenza radio 440,600 MHz.
3. Attiva la catena di comando secondo le proprie pianificazioni e procedure operative.
4. Si portano immediatamente, previa autorizzazione TWR, sul luogo dell'incidente indicato dalla TWR in accordo alla GRID MAP per incidente entro il sedime aeroportuale.
5. Tutti i successivi accessi in area di manovra di uomini e mezzi, anche appartenenti ad altri Enti/Operatori, saranno regolamentati da Coordinatore Rosso che sarà informato dalla TWR della presenza di eventuali mezzi e/o aeromobili già presenti in detta area. Eventuali aa/mm presenti sull'area di manovra saranno gestiti dalla TWR in coordinamento con COORDINATORE ROSSO.
6. Nel caso sia necessario utilizzare uno dei cancelli di emergenza, il Coordinatore Rosso o la Sala Operativa VVF indicano al COE quale sia da aprire. Il Coordinatore Rosso concorda con il sanitario del PSA l'avvicinamento delle ambulanze al luogo dell'evento.
7. Comunicano via radio alla TWR ed agli Enti/Società coinvolte l'arrivo sul posto col seguente messaggio "A tutti gli operatori Rosso "x" sul posto" intendendo così l'avvenuto arrivo sul luogo dell'incidente, pronti per effettuare le eventuali operazioni d'estinzione o di evacuazione dell'aeromobile incidentato. Ulteriori informazioni sull'evoluzione dell'incidente saranno fornite via radio da Coordinatore Rosso al COE, se già costituito, o in alternativa all'Ufficio Operativo SAGA.
8. Qualora l'incidente avvenga al di fuori del sedime aeroportuale, entro il perimetro ritenuto utile per il soccorso (GRID MAP), dopo aver avvertito ENAC-DA per l'eventuale declassamento della categoria antincendio dell'aeroporto, inviano sul luogo indicato dalla TWR (riferimenti cartesiani sulla mappa), qualora conosciuto, uomini e mezzi secondo le esigenze dettate dal tipo di soccorso in atto, usufruendo delle uscite d'emergenza più consone per il tempestivo raggiungimento del luogo dell'incidente.
9. La procedura di soccorso può comportare l'apertura/abbattimento dei cancelli d'emergenza da parte dei soli Mezzi dei Vigili del Fuoco.
10. Qualora non sia stato ritenuto opportuno l'invio di uomini e mezzi del distaccamento aeroportuale sul luogo dell'incidente fuori dai confini aeroportuali, pongono comunque in allarme, fornendo le notizie di cui dispongono, il Comando Provinciale dei VVF di Pescara affinché siano attivati i servizi di soccorso più vicini al luogo dell'incidente.
11. Definito il perimetro della zona dell'incidente, provvedono a definire in collaborazione con il Primo Soccorso Aeroportuale, ad appropriata distanza di sicurezza, la zona di triage per la raccolta feriti e superstiti (cfr figura pag. 36 planimetria schieramenti nell'area dell'incidente).
12. Comunica all'Ufficio Operativo SAGA:
 - zona interdetta
 - zona triage
 - direzione di avvicinamento sicura alla zona triage.
13. I VVF dichiarano sicura la zona rossa sul luogo dell'incidente e spengono le luci lampeggianti blu dei mezzi di soccorso. Al fine di facilitare l'avvicinamento dei mezzi di soccorso sul luogo dell'incidente, l'unico mezzo VVF che mantiene le luci blu lampeggianti accese è il ROSSO.
14. Dichiarata sicura la zona rossa, i VVF autorizzano l'inizio delle operazioni di Triage.
15. Dopo avere iniziato le operazioni di soccorso, valutate le necessità d'intervento, per la ripresa del traffico aereo sull'aeroporto, notificano al COE (o all'Ufficio Operativo SAGA nel caso non fosse ancora costituito), la categoria antincendio effettivamente disponibile, il numero degli automezzi

equipaggiati ed il quantitativo d'agenti estinguenti ancora disponibili nonché il tempo previsto per il ripristino della 8a categoria antincendio. La procedura ha validità anche laddove l'intervento sia stato effettuato all'esterno dell'Aeroporto.

16. Comunicano via radio UHF al COE, il momento in cui sono state ultimate le operazioni di soccorso. Provvedono a far rientrare uomini e mezzi comunicando alla TWR di aver ultimato le operazioni sull'area di manovra, restituendone la gestione .
17. Appena possibile comunica inoltre al COE il ripristino dell'8° categoria antincendio in seguito alle verifiche effettuate sugli automezzi e sulle attrezzature al fine di garantirne la piena efficienza, con il seguente messaggio:
"COE da Rosso, soccorso ultimato, Vigili del Fuoco in 8° categoria".
18. Se il Responsabile Operazioni Soccorso (Coordinatore Rosso) ritiene necessario l'intervento di mezzi esterni all'aeroporto avverte, tramite la Sala Operativa VVF, i Responsabili dei Comitati Operativi Viabilità (COV) delle Prefetture di Chieti e Pescara.



PRIMO
Soccorso
Aeroportuale
(PSA)

1. Ricevuto il segnale di emergenza da parte della SAGA, raggiunge i propri mezzi di soccorso chiedendo istruzioni a Coordinatore Rosso. Avvisa in via preventiva la Centrale Operativa Pescara Soccorso 118 e la Sanità Aerea.
2. Raggiunge il luogo dell'incidente rimanendo all'esterno del perimetro di sicurezza fin quando non autorizzati dai Vigili del Fuoco.
3. Comunica via radio e agli Enti/Società coinvolte l'arrivo sul posto col seguente messaggio "A tutti gli operatori Bianco sul posto".
4. In coordinamento con l'Ufficio Operativo Saga, predispone la Scorta Intangibile e ne cura la sua gestione.
5. Ottenuta l'autorizzazione dai VVF, il PSA inizia le operazioni di Triage, applicando alle persone coinvolte nell'incidente gli appositi cartellini indicanti la priorità di soccorso e/o intervento in attesa che sopraggiunga il personale sanitario del servizio 118 dall'esterno.
6. Effettuata una prima valutazione sanitaria dello scenario, relaziona alla Centrale Operativa di Pescara Soccorso 118 per l'organizzazione delle attività sanitarie necessarie e in particolare per l'eventuale invio dei mezzi di soccorso esterni, del personale sanitario a supporto necessario alle operazioni di soccorso e del PMA.
7. Comunica all'ufficio operativo SAGA una prima stima del numero di mezzi e uomini che devono essere inviati sul luogo per il trasporto dei superstiti e delle vittime presso i locali aeroportuali designati.
8. In stretto collegamento con il responsabile delle operazioni di soccorso dei Vigili del Fuoco (Coordinatore Rosso), coordina il punto per la sosta delle ambulanze (di norma individuato vicino al varco carrabile sotto-torre), e il punto di triage, che di norma sarà individuato sopravento, dietro gli automezzi dei VVF ad una distanza tale da non creare ostacolo alla movimentazione dei mezzi di soccorso.
9. Segnala alla Centrale Operativa di Pescara 118 il numero del cancello di emergenza da utilizzare per l'ingresso delle ambulanze esterne.
10. Resta costantemente in ascolto radio per ricevere informazioni da Coordinatore Rosso
11. Non appena effettuata una prima valutazione dell'incidente, delega al personale messo a disposizione dal Gestore aeroportuale, l'allontanamento immediato degli incolumi e dei feriti leggeri per il trasporto in aerostazione nei locali dedicati.
12. Bianco, qualora le operazioni necessitassero immediatamente di tutto il personale sanitario a disposizione, contatta la Polizia aeroportuale e richiede che il Follow-me provveda a portare sul luogo del soccorso le ambulanze esterne.
13. Chiede il supporto della Società di Gestione e della Centrale Operativa 118 per la registrazione dei dati, in ordine alle vittime ed ai feriti ricoverati presso strutture ospedaliere indicando:
 - numero delle persone ricoverate e luogo di ricovero;
 - nome e cognome se disponibili;
 - condizione di salute di ciascuno.
14. Al termine della evacuazione sanitaria le procedure conclusive comprenderanno l'esame finale dei deceduti per gli espletamenti sanitario legali.
15. Bianco 1 comunica la fine delle operazioni di soccorso sanitario via radio UHF al COE col seguente messaggio "Bianco 1 fine triage rientra". Viene comunicata la fine emergenza anche alla Sanità aerea.
16. Qualora l'incidente avvenga al di fuori del sedime aeroportuale, entro il perimetro ritenuto utile per il soccorso (GRID MAP) dopo aver avvertito l'ufficio operativo della non copertura del servizio sanitario, inviano sul luogo indicato dalla TWR (riferimenti sulle mappe), qualora conosciuto, uomini e mezzi secondo le esigenze dettate dal tipo di soccorso in atto, usufruendo delle uscite d'emergenza più consone per il tempestivo raggiungimento del luogo dell'incidente.
17. Qualora non sia stato ritenuto opportuno l'invio di uomini e mezzi del Primo

Soccorso Aeroportuale sul luogo dell'incidente fuori dai confini aeroportuali, pongono comunque in allarme, fornendo le notizie di cui dispongono, la Centrale Operativa di Pescara 118 affinché siano attivati i servizi di soccorso più vicini al luogo dell'incidente.

18. Il PSA disporrà eventualmente dell'utilizzo della scorta intangibile, in raccordo con la Centrale Operativa di Pescara Soccorso 118 per l'invio di eventuali ulteriori materiali sanitari che dovessero rendersi necessari.
19. Sentito il COE, comunica al CO 118 il luogo destinato al Posto Sanitario Avanzato (PMA), c/o, ove possibile, la Sala arrivi internazionale.
20. Le ambulanze del PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE sono dotate di mappa del sedime aeroportuale.
21. Definito il perimetro della zona dell'incidente, provvedono a definire in collaborazione con i VVF, ad appropriata distanza di sicurezza, la zona di triage e/o d'installazione del PMA, per la raccolta, stabilizzazione ed evacuazione dei feriti e superstiti. Il sanitario concorda con il Coordinatore Rosso dei VVF l'avvicinamento delle ambulanze al luogo dell'evento (cfr figura pag. 36 planimetria schieramenti nell'area dell'incidente) .
22. Il Direttore dei Soccorsi Sanitari 118 (DSS), che acquisirà la funzione di responsabile per le attività di soccorso sanitario, una volta giunto in Aeroporto, dovrà notificare il suo arrivo al sanitario del Pronto Soccorso Aeroportuale ed al Coordinatore Rosso dei Vigili del Fuoco (pettorina grigia).
23. Il PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE provvederà ad effettuare il passaggio di consegne a favore del Direttore dei Soccorsi Sanitari 118.
24. Il PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE inoltre assicurerà ogni opportuna collaborazione con il personale sopraggiunto del 118 - fornendo chiare notizie riguardanti le persone coinvolte nell'incidente e relazionando su quanto da lui effettuato in loco.
25. Successivamente, il PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE coordinandosi con il Direttore dei Soccorsi Sanitari 118, decide se rimanere sul luogo dell'incidente per prestare soccorso ad eventuali feriti o rientrare nella struttura sanitaria presente in Aerostazione Passeggeri per svolgere i normali compiti d'istituto, pur rimanendo in contatto con il Direttore dei Soccorsi Sanitari 118.
26. Il personale sanitario si porta presso i locali individuati per le attività di supporto sanitario e psicologico.
27. Comunicano via radio UHF al COE, il momento in cui sono state ultimate le operazioni di assistenza, il ripristino del Servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale con il seguente messaggio:
"COE da Bianco, soccorso ultimato, si conferma copertura del Pronto Soccorso Aeroportuale".
28. Se il Responsabile Primo Soccorso Aeroportuale (Coordinatore Bianco) ritiene necessario l'intervento di mezzi esterni all'aeroporto avverte, tramite la Centrale Operativa di Pescara/Chieti soccorso 118, i Responsabili dei Comitati Operativi Viabilità (COV) delle Prefetture di Chieti e Pescara.



ENAC
Direzione
Aeroportuale

Il Direttore Aeroportuale (o suo sostituto/delegato):

1. adotta i necessari provvedimenti di carattere aeronautico per la temporanea chiusura dell'aeroporto, informando il CMT Direzione Generale di ENAC e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV);
2. si coordina con il CMT Aeroportuale di ENAC, per fornire le informazioni essenziali agli organi di stampa nella postazione predisposta da SAGA per gli organi d'informazione;
3. Provvede alla nomina del TEAM di Contatto;
4. garantisce la collaborazione con l'Autorità giudiziaria e con l'ANSV.

 <p>Forze dell'Ordine</p>	<ol style="list-style-type: none">1. La Polizia di Frontiera chiama:<ul style="list-style-type: none">• la Guardia Di Finanza, che a sua volta chiama l'Agenzia delle Dogane;• le Questure di Pescara e di Chieti degli Uffici Territoriali del Governo – Prefettura di Pescara e di Chieti, i Comuni di Pescara e San Giovanni Teatino per l'attivazione delle pianificazioni di competenza.• l'Autorità Giudiziaria• la Guardia Costiera2. In coordinamento con SAGA, Polizia e GdF collaborano (se possibile o richiesto) all'eventuale apertura e presidio dei cancelli di emergenza.3. La Polizia effettua servizio d'ordine al PMA e sale ILLESI, FERITI e PARENTI.4. La Guardia di Finanza presidia il Varco Carrabile.
 <p>Handlers</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Interrompono le proprie attività sia all'interno del Terminal passeggeri che sull'area di movimento.2. L'Handler Rifornitore (Carburante) si predispone per una eventuale necessità di Autobotte VUOTO.3. Il Caterer aeroportuale si predispone per una eventuale necessità aggiuntiva di vivande e bevande per passeggeri, sopravvissuti e loro familiari.
 <p>Compagnia aerea interessata</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Acquisisce la stampa della lista passeggeri del volo in oggetto e la consegna al COE entro 2 ore dall'incidente.2. Raccoglie tutti i documenti relativi al volo (piano di carico, istruzioni di carico, manifesto merci, messaggistica SITA, ecc.).3. Blocca i sistemi con i dati del volo della compagnia, per evitare cambiamenti o manomissioni.



SAGA SpA

L'ADM o il Responsabile in Turno nell'Ufficio Operativo di Scalo (o suo sostituto):

1. Riceve il segnale di allarme da parte della TWR tramite linea registrata diretta punto-punto, e nel caso la comunicazione avvenga via radio sulla frequenza 440,600 MHZ, da l'acknowledge utilizzando la seguente fraseologia **"SAGA Operativo – INCIDENTE ricevuto"**
2. Avvisa telefonicamente e contestualmente fornisce le informazioni disponibili sull'allarme in atto a:
 - VV.F (COORDINATORE ROSSO) – a cui chiede conferma via radio dell'avvenuta ricezione dello stato di Incidente;
 - PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE;
 - Polizia di Frontiera;
 - ENAC – Direttore Aeroportuale, o suo sostituto reperibile;
 - SOUP (Sala Operativa Unificata Permanente) Regione Abruzzo, eventualmente;
 - Compagnia aerea;
 - Resp.le Operazioni (o suo Deputy in caso di non risposta) che avviserà i PHs, il Safety Manager ed il Security Manager, che avviserà la ditta di Sicurezza.
 - Reparti Voli degli Enti di Stato;
3. Avvisa via radio, tutti gli operatori SAGA, di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,600 MHz, utilizzando la seguente fraseologia **"INCIDENTE IN CORSO"**.
4. Attiva, il prima possibile, il Centro Operativo per l'Emergenza istituito in air side dietro la Sala Operativa del Gestore.
5. Attiva il Team di Contatto designato dall'Enac.
6. Fornisce a tutti gli enti interessati le eventuali informazioni sul volo derivate dai messaggi di movimento.
7. Segue l'evolversi della situazione: su indicazione del Post Holder Area Movimento (o suo sostituto) e nelle more dell'intervento dell'Enac ed in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro;
8. Provvede alla secretazione della documentazione relativa al volo (file del volo) con divieto di divulgazione dei dati verso l'esterno.
9. assicura la scorta per i mezzi di soccorso (VVF/118) esterni dall'ingresso in aeroporto all'aerea dell'incidente, fino a nuove disposizioni del COE.
10. In coordinamento con Ditta di Sicurezza, Polizia e GdF predispone l'eventuale apertura e presidio dei cancelli di emergenza.
11. Il Gestore provvederà all'apertura dei cancelli d'emergenza che saranno presidiati dalle GpG per i controlli di sicurezza.
12. In coordinamento con Ditta di Sicurezza, Polizia e GdF predispone l'eventuale scorta sul luogo dell'incidente dei mezzi esterni di soccorso dai Varchi/Cancelli di Emergenza.
13. Raccoglie dalle organizzazioni del soccorso VVF e Sanitaria, tramite il Centro Operativo per l'Emergenza (COE), le richieste di necessità logistiche e dispone per l'immediato apprestamento delle risorse aeroportuali, ivi compresa (su richiesta del PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE) la scorta intangibile.

PH Area Movimento
o suo delegato

1. Predispone l'apertura degli spazi da adibire a:
 - **PUNTO DI RACCOLTA E ASSISTENZA DEI SUPERSTITI**
 - **PUNTO DI RACCOLTA DECEDUTI**
 - **PUNTI DI ASSISTENZA FAMILIARI DELLE VITTIME E DEI SUPERSTITI**
2. Si predispone, in coordinamento col Post Holder Terminal per l'apertura delle altre sale previste dal PEA.
3. Assume il ruolo di coordinamento di tutti i settori aziendali, nonché punto di riferimento per gli Enti aeroportuali presso il COE.
4. Nel caso di limitazione del traffico aereo aeroportuale, in base a quanto concordato con ENAC ed ENAV, formalizza la richiesta di NOTAM per la chiusura dell'aeroporto. In caso di urgenza e necessità richiede il NOTAM di

P.E.A. LIBP	11. STATO DI INCIDENTE	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 43 di 46

	<p>chiusura dell'aeroporto, salva ratifica dell'Enac.</p> <p>5. Acquisisce e registra (attraverso l'Ufficio Operativo e/o la società di sicurezza) i dati sul numero delle vittime, dei feriti ed in quali ospedali vengono trasportati.</p> <p>6. Contatta il PH Terminal o suo delegato per sapere se ci sono familiari da riunire con i sopravvissuti.</p> <p>7. Acquisisce e registra (attraverso l'Ufficio Operativo e/o la società di sicurezza), con nome, cognome e recapito telefonico ed e-mail, le persone che, in buone condizioni di salute, decidono di allontanarsi con mezzi propri.</p>
PH Terminal o suo delegato	<p>1. Richiede alla Ditta di Sicurezza di far riportare i passeggeri presenti al gate in area check-in, di chiudere i filtri di sicurezza e l'apertura ed il presidio dei seguenti spazi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ingresso della Sala Ricevimento e Assistenza Familiari per impedire accesso ad estranei. • Ingresso della Sala Stampa allo scopo di garantirne l'accessibilità solamente agli organi di stampa. <p>2. Provvede alla secretazione della documentazione relativa al volo (liste pax, carte d'imbarco, biglietti ETC...) con divieto di divulgazione dati verso l'esterno e cancellazione dei dati presenti nel DCS.</p> <p>3. Provvede alla cancellazione delle informazioni del volo in oggetto riportate sui display al pubblico (FIDS) e conseguentemente dal sito web www.abruzzoairport.com.</p> <p>4. Comunica al personale front-line l'evento in corso e si attiva affinché vengano poste in essere le seguenti azioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) acquisire nel più breve tempo possibile le carte di imbarco del volo e la lista passeggeri e custodirle in luogo sicuro; b) raccogliere tutte le carte d'imbarco dai cestini dei rifiuti dei gate di partenza del volo, della biglietteria e dell'ufficio operazioni. ricordare a tutto il personale che nessuno è autorizzato a rilasciare dichiarazioni ai media, comunicando all'utenza che verranno quanto prima attivati appositi uffici che daranno tutte le informazioni del caso; c) coordinare con le Autorità locali e con la Security la sorveglianza e il controllo dell'area dove verranno accolti i sopravvissuti e i familiari; non rilasciare alcun documento o informazione senza l'autorizzazione del Vettore; d) assicurarsi che i Responsabili locali di Compagnia e i loro sostituti siano stati avvisati se già non presenti in campo; e) contattare la società di Catering/ Bar / Ristorante per organizzare il servizio ristoro; f) comunicare a Passeggeri e Familiari che i bagagli e gli effetti personali lasciati a bordo potranno essere riconsegnati solamente dopo il nulla osta da parte delle Autorità; g) contattare il PH Area Movimento per sapere se ci sono sopravvissuti da riunire con i familiari; h) assicurarsi che i familiari siano aggiornati sulle notizie date prima che queste vengano divulgate ai media.
PH Progettazione e Manutenzione Infrastrutture o suo delegato	<p>Terminate le operazioni di soccorso, effettua una ispezione delle infrastrutture di volo e dell'aerostazione al fine di accertarne le condizioni di agibilità a seguito di atterraggio aeromobile in stato di emergenza ed incidente.</p>
Stato di "FINE INCIDENTE"	<p>Condizioni di ripristino dell'operatività aeroportuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i VVF comunicano alla TWR il rientro al nucleo ed il ritorno alla piena operatività; • il 118 comunica alla TWR il rientro in base ed il ritorno alla piena operatività; • il Gestore effettua una ispezione dell'area di manovra interessata

P.E.A. LIBP	11. STATO DI INCIDENTE	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 44 di 46

	<p>dall'evento;</p> <ul style="list-style-type: none">• Area di Manovra agibile.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------

P.E.A. LIBP	12. Fine Stato di Incidente Ripristino Operazioni	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 45 di 46

12. FINE STATO DI INCIDENTE – RIPRISTINO OPERAZIONI

FINE STATO DI INCIDENTE – RIPRISTINO OPERAZIONI	
	<p>Ai sensi dell'art. 13 del regolamento UE n. 996/2010, sino all'arrivo degli investigatori dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto e del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione del direttore tecnico dei soccorsi e, ove possibile, in consultazione con l'ANSV, al fine di assicurare la corretta preservazione delle evidenze utili all'inchiesta di sicurezza.</p>
 SAGA SpA	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'Ufficio Operativo SAGA, ottenuta dal Coordinatore Rosso dei VVF, la conferma della fine dello Stato di Incidente, ottenuto il NULLA OSTA da parte di ANSV, ENAC ed Autorità Giudiziaria, e verificata: <ol style="list-style-type: none"> a. L'agibilità dell'infrastruttura; b. La disponibilità degli Aiuti Visivi Luminosi; c. Il ripristino del servizio antincendio; d. Il ripristino del servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale; e. L'applicazione di eventuali limitazioni operative/de-categorizzazioni; f. Il completo ritorno alla normalità dei servizi aeroportuali; informa il COE, che decide sulla ripresa delle normali operazioni aeroportuali. 2. L'ufficio operativo della società di gestione richiede l'emissione del NOTAM per la ripresa delle Normali Operazioni (AERODROME RESUMED TO NORMAL OPS). 3. L'ADM, o il Responsabile In Turno dell'Ufficio Operativo, raccoglie comunque (se e laddove fattibile) tutti i dati utili alla compilazione del rapporto di evento alle Autorità e dell'eventuale Ground Safety Report/GSR, integrandolo con eventuali foto dell'aeromobile (qualora la tipologia di evento richieda immagini illustrative).

P.E.A. LIBP	13. ALLEGATI	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 46 di 46

13. LISTA ALLEGATI

ALLEGATO 1: GRID MAP

ALLEGATO 2: STRUTTURE SANITARIE LOCALI

ALLEGATO 3: PROCEDURA PEA-PAN

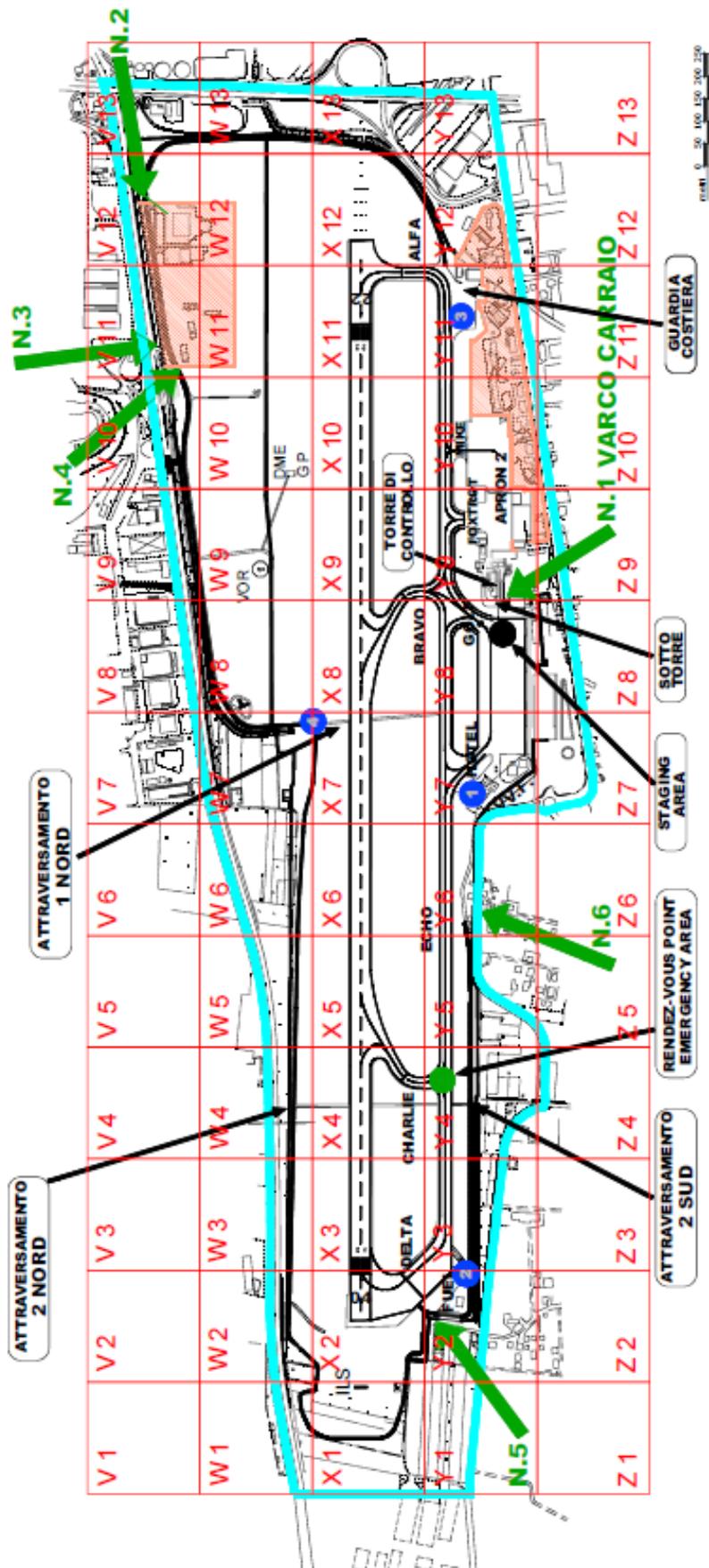
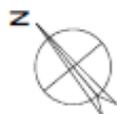
ALLEGATO 4: OPUSCOLO INFORMATIVO DEI DIRITTI IN CASO DI INCIDENTE AEREO

ALLEGATO 6: PRONTUARIO TELEFONICO & NOMINATIVI RADIO

GRID MAP

Aeroporto Internazionale d'Abruzzo
AREA INTERVENTO P.E.A.
 (entro la linea ciano)

Edizione Giugno 2016



Legenda:

-  Cancelli di emergenza
-  Area sosta di emergenza
-  Posizionamento mezzi di soccorso
-  Aree delimitate non aibritti

P.E.A. LIBP	ALLEGATO 2	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 1 di 2

STRUTTURE SANITARIE LOCALI

Le strutture sanitarie Pubbliche e Private, con tutti i dati disponibili, presenti nelle immediate vicinanze dell'aeroporto sono di seguito elencate. I Posti letto delle strutture private non sono disponibili ma, da verifiche telefoniche effettuate, non sono mai meno di 100.

STRUTTURE PUBBLICHE

- 1. Ospedale "S. Spirito" PESCARA,**
Distanza: 4,5 km. Tempo di percorrenza: 4'.
Posti letto: n.555.
Piazzola elicotteri interna.
Servizi Sanitari:
TRAUMA CENTER REGIONALE Dipartimento Emergenza Urgenza e O.B.I., Terapia Intensiva e Rianimazione, Neurochirurgia, n.3 Chirurgie, Centro di raccolta sangue e coordinamento regionale, Traumatologia e Ortopedia.
 - 2. Policlinico "SS. Annunziata" CHIETI.**
Distanza: 12 km. Tempo di percorrenza: 7'.
Posti letto: n.479.
Piazzola elicotteri interna.
Servizi Sanitari:
Dipartimento Emergenza Urgenza e O.B.I., Terapia Intensiva e Rianimazione, n.3 Chirurgie, Centro Trasfusionale, Traumatologia e Ortopedia.
 - 3. Ospedale "Bernabeo" ORTONA.**
Distanza: 21 km. Tempo di percorrenza: 18'.
Posti letto: n. 101.
Servizi Sanitari:
Terapia Intensiva, Pronto soccorso, Chirurgia Generale, Ortopedia e Traumatologia, Centro Trasfusionale.
 - 4. Ospedale "S. Liberatore" ATRI.**
Distanza: 34 km. Tempo di percorrenza: 24'.
Posti letto: n.193.
Servizi Sanitari:
Terapia Intensiva, Pronto soccorso, Chirurgia Generale, Ortopedia e Traumatologia, Centro Trasfusionale.
 - 5. Ospedale "S. Massimo" PENNE.**
Distanza: km 34. Tempo di percorrenza: 41'.
Posti letto: n.122.
Servizi Sanitari:
Terapia Intensiva, Pronto soccorso, Chirurgia Generale, Ortopedia e Traumatologia, Centro Trasfusionale.
 - 6. Ospedale "SS. Trinità" POPOLI.**
Distanza: km 51. Tempo di percorrenza: 31'.
Posti letto: n. 56.
Servizi Sanitari:
Terapia Intensiva, Pronto soccorso, Chirurgia Generale, Ortopedia e Traumatologia, Centro Trasfusionale.
-

P.E.A. LIBP	ALLEGATO 2	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 2 di 2

VARIE

Dispositivo ordinario di equipaggi ambulanze delle reti **Servizio Urgenza Emergenza Medica/SUEM 118** delle Centrali Operative di Pescara e Chieti presenti in un raggio di **30 minuti dall'aeroporto**.

- Pescara: 1 ALS H24 + 1 BLS H24 + 2 BLS H12.
- Montesilvano: 1 ALS H24.
- Francavilla: 1 BLS H12.
- Chieti: 1 ALS H24 + 1 BLS H24.
- Pianella: 1 ALS H12.
- Ortona: 1 ALS H24.
- Scafa: 1 ALS H24.
- Pineto: 1 BLS H24.

Legenda: A.L.S. (Advanced Life Support) e B.L.S. (Basic Life Support), H12 (08:00-20:00) - H24 (00:00-24:00).

A tali predisposizioni vanno ad aggiungersi, in una situazione di emergenza per incidente aereo, le risorse mobilitabili del volontariato ANPAS (Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze), Croce Rossa Italiana e Misericordia (con tempi superiori di attivazione, indicativamente da 1 a 2 ore).

HEMS (Helicopter Emergency Medical Service)

- Presenza di n. 2 basi Servizio di Elisoccorso **HEMS 118 diurno (Aeroporto di Pescara: 1 elicottero - L'Aquila: 1 elicottero)**;
- Servizio privato (ENI) Elisoccorso HEMS H24 (Aeroporto Pescara: 1 elicottero);
- Servizio Elisoccorso Tecnico Urgente VV.FF. diurno (Aeroporto Pescara: 1 - 2 elicotteri - utilizzabile per operazioni MEDEVAC/Medical Evacuation).

CLINICHE PRIVATE

1. **Casa di Cura Villa Pini D'Abruzzo**
Via dei Frentani, 228 - Chieti CH - 0871 3631
Distanza: 9,4km Tempo per Aeroporto: 14 minuti
 2. **Casa di Cura Pierangeli**
Piazza Luigi Pierangeli, 1 - Pescara PE - 085 27826
Distanza: 3,1km Tempo per Aeroporto: 4 minuti
 3. **Casa Di Cura Spatocco**
Viale Giovanni Amendola, 93 - Chieti CH - 0871 3521
Distanza: 19,4km Tempo per Aeroporto: 19 minuti
 4. **Casa di Cura Ferragalli**
Via Ancona - Pescara PE - 085 36166
Distanza: 4,5km Tempo per Aeroporto: 5 minuti
 5. **Casa di Cura Villa Serena**
Viale Leonardo Petruzzì, 42 - Città Sant'Angelo PE - 085 95901
Distanza: 14,3km Tempo per Aeroporto: 18 minuti
-

P.E.A. LIBP	ALLEGATO 3	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 1 di 2

PROCEDURA PEA-PAN

1. Finalità

La presente procedura ha lo scopo di assicurare l'integrazione delle esigenze e specificità della Pattuglia Acrobatica Nazionale/PAN dell'Aeronautica Militare Italiana con il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) nel caso di situazioni di loro EMERGENZA durante manifestazioni aeree in Abruzzo e Molise.

2. Campo di applicazione

La presente procedura viene applicata in caso di manifestazioni aeree della Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN) "Frecce Tricolori", in Abruzzo o Molise (e che partono/atterrano dall'aeroporto di Pescara).

In caso di emergenza di un velivolo della PAN, lo stesso utilizzerebbe la pista 04/22 dell'aeroporto di Pescara per l'atterraggio, mentre i restanti velivoli, non avendo carburante necessario per raggiungere un altro aeroporto alternato, sarebbero costretti ad utilizzare la via di rullaggio "E" come "Emergency Strip" per l'atterraggio (come previsto e richiesto dall'Aeronautica Militare Italiana, in caso di emergenza).

3. Generalità

I velivoli dell'Aeronautica Militare non sono soggetti al rispetto della separazione minima tra aa/mm in atterraggio e/o decollo, potendo effettuare la manovra da singoli in rapida successione o in formazione.

Per far sì che a tutti i velivoli, o alla formazione di velivoli, possa essere assicurata l'applicazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), verranno predisposti i seguenti schieramenti di soccorso (come riportato sulla Mappa Intervento PEA):

- a) Punto "**1 NORD**" (con 1 mezzo VVF e 118) per il velivolo in atterraggio sulla pista;
- b) Punti "**Apron 3**" + "**Area VVF**" + "**Area Carburanti**" (con 1 mezzo VVF per ogni punto) per la formazione di velivoli che utilizzeranno la via di rullaggio "E" per l'atterraggio.

Gli schieramenti dei mezzi di soccorso posti a nord e a sud della pista sono approntati per operare in maniera distinta:

- La predisposizione a) per intervenire sul velivolo in atterraggio sulla pista, mentre
- La predisposizione b) per intervenire sulla formazione in atterraggio sulla via di rullaggio "E", salvo quanto indicato nel successivo par. 4.

4. Procedure Operative

Verrà emesso NOTAM di chiusura dell'aeroporto a tutte le operazioni ed i velivoli della PAN potrebbero essere parcheggiati:

- a) nell'Apron 2 Nuovo (via Mike), oppure
- b) sulla via di rullaggio "E" tra i raccordi "M" ed "A".

Nel caso di parcheggio come da punto a), non sono previste misure aggiuntive.

Nel caso di parcheggio come da punto b) si procederà come di seguito riportato:

- I. **Rimozione** delle transenne che delimitano il parcheggio dei velivoli PAN dalla via di rullaggio "E";
- II. **Predisposizione mezzi di soccorso:**
 - a) I Mezzi di soccorso (1 VVF e 118), che assicurano l'intervento in caso di emergenza del velivolo che utilizza la pista, si posizioneranno sul punto "1 NORD". Posizionamento 4
 - b) I Mezzi di soccorso VVF, che assicurano l'intervento dei restanti velivoli in atterraggio sul raccordo "E", si predisporranno sui punti "Apron 3" + "Area VVF" +

"Area Carburanti", mentre il 118, una volta esaurita l'esigenza del velivolo in emergenza in pista, si predisporrà sul piazzale APRON1.

III. Rullaggio Velivoli ed ispezione "E"

Allorquando i velivoli rullando liberano la loro posizione di parcheggio, il Gestore procederà all'ispezione della via di rullaggio "E" eventualmente interessata dal parcheggio.

5. Emergenza

Nel caso in cui un velivolo durante la manifestazione dichiari emergenza, atterrerà in pista. Una volta al suolo:

- a) **Se è in grado di liberare la pista**, tutti i mezzi di soccorso manterranno la propria posizione e sarà utilizzata la pista anche per l'atterraggio dei rimanenti velivoli PAN;
- b) **Se NON è in grado di liberare la pista**, tutti i mezzi di soccorso a sud della pista manterranno la propria posizione e sarà utilizzato il raccordo E per l'atterraggio dei rimanenti velivoli PAN.

Nel caso in cui la PAN fosse parcheggiata sul raccordo E, se necessario, potranno essere utilizzati **l'Apron 1 e/o 2 Nuovo** come area temporanea di parcheggio in attesa dell'atterraggio di tutti i velivoli, dopo di che si procederà al parcheggio degli stessi sull'E (come da para 4.b).

6. Fine esigenza

I mezzi schierati, laddove non si verificano dichiarazioni di emergenza, in coordinamento con la TWR, rientreranno ai loro reparti soltanto quando tutti i velivoli PAN saranno tornati, al termine della manifestazione, alle loro posizioni di parcheggio.

OPUSCOLO INFORMATIVO DEI DIRITTI IN CASO DI INCIDENTE AEREO

La normativa internazionale stabilisce i diritti delle persone coinvolte in incidenti aerei.

L'ENAC, Autorità per l'Aviazione Civile in Italia, approva il "Piano di assistenza alle vittime e ai loro familiari" elaborato dai vettori nazionali, che consente alle persone colpite da un evento traumatico di poter ricevere il sostegno di cui hanno bisogno.



International Regulation provides rights to people involved in aircraft accident.

ENAC, the Italian Civil Aviation Authority, approves "The Plan on assistance to aircraft victims and their families" of Italian air operators, in order to allow people affected by a traumatic event to receive all the support that they need.

Numero Verde dall'Italia:



From abroad:
ph: +39 06 4440386

fax +39 06 44596538
salacrisi@enac.gov.it
www.enac.gov.it

**ASSISTENZA
ALLE VITTIME
DI INCIDENTI AEREI
E AI LORO FAMILIARI**

**ASSISTANCE
TO AIRCRAFT
ACCIDENT VICTIMS
AND THEIR FAMILIES**



Essere informati sul coinvolgimento di un proprio congiunto

Poter contattare il vettore attraverso un numero telefonico gratuito

Essere trasferiti e ricevere una valida sistemazione logistica presso il luogo dell'incidente, l'aeroporto o presso un'area riservata e protetta

Ricevere consulenza e supporto psicologico attraverso figure professionali qualificate

Essere tutelati in termini di privacy e sicurezza

Ricevere gli effetti personali dei congiunti rimasti coinvolti

Poter effettuare, ove possibile, visite sul luogo dell'incidente

Ricevere informazioni legali imparziali e gratuite

Ricevere dal vettore entro 15 giorni anticipi sul risarcimento

Ricevere supporto nelle procedure e nei servizi funerari

Ricevere supporto per la realizzazione di memoriali

Ricevere supporto per la creazione di eventuali associazioni di familiari

Be informed about the involvement of a family member

Be able to contact the air operator through a toll-free number

Be transferred to the location of accident and receive an accomodation either in the airport or in another protected area

Receive counseling and psychological aid through professional qualified personnel

Be protected in terms of privacy and security

Receive personal belongings of the involved relatives

Visit the accident location, if possible

Receive impartial and free of charge legal assistance

Receive immediate financial aids (first 15 days)

Receive support for procedures and funeral services

Receive support for building memorialis

Receive support for setting up family associations

**L'assistenza alle
vittime di incidenti
aerei e ai loro
familiari è assicurata
dal vettore e prevede la
garanzia di questi diritti**

**Assistance to
victims of aircraft
accident and their
families is provided
by the air operator
guaranteeing the
assurance
of these rights**

P.E.A. LIBP	ALLEGATO 5	Ediz. 2	30/6/2016
		Rev. 0	Pag. 1 di 1

PRONTUARIO TELEFONICO & NOMINATIVI RADIO

UTENTE	RETE FISSA e/o Cellulare	INTERNO SAGA Centralino passante: 085 4324-xxx	NOMINATIVO RADIO FREQUENZA: MHz 440,600
ENAC - DA Regioni Centro	0854311962	310	DELTA
ENAC – DA Direttore • Funzionario Reperibile	3386285727 3667546465	319-317	
ENAV - TWR	08543213231 0854313585		TORRE PESCARA
ENAV Centralino • Responsabile	08543213200 3666449435		
VVF CENTRALINO APT	0854313322 0854312314		ROSSO CENTRALINO
VVF MEZZI			ROSSO 1/2/3/4 ecc.
VVF SU LUOGO INCIDENTE			COORDINATORE ROSSO
PRIMO SOCCORSO APT. (118)	0854324267	267-268	BIANCO 1/2
VARCO CARRAIO	0854324235	235	
POLIZIA DI FRONTIERA CENTRALINO APT	0854326211	250-240	POLIZIA
PESCARA SOCCORSO (118)	118		
Responsabile 118 - PESCARA	3386508986		
ELISOCCORSO (118)	348-8998505		
GUARDIA DI FINANZA	0854324227	227	FINANZA
PROTEZIONE CIVILE REGIONALE Sala Operativa	800816016 3209230736		Sala Operativa regionale (08-20) Responsabile Sala Operativa (H24)
QUESTURA DI PESCARA Dirigente di Turno	08520571		
PREFETTURA DI PESCARA Dirigente di Turno	08520571		
QUESTURA DI CHIETI Dirigente di Turno	08713421		
PREFETTURA DI CHIETI Dirigente di Turno	08713421		
POLIZIA MUNICIPALE PESCARA	08537371		
POLIZIA MUNICIPALE S.GIOVANNI TEATINO (CH) • Responsabile	0854461583 08544446210 3665838613		
AGENZIA DELLE DOGANA SEZIONE AEROPORTO	0854324234		DOGANA
SAGA - Uff. Operativo	08543242333	321-322-323	SAGA OPERATIVO
SAGA - Post Holder Area Movimento	0854324221 3491521162	221	POST HOLDER MOVIMENTO
SAGA - Post Holder Terminal	0854324256 3385675253	256	POST HOLDER TERMINAL
SAGA - Post Holder Manutenzione Infrastrutture	0854324251 3346033282	251	POST HOLDER MANUTENZIONE
SAGA-Airport Duty Manager/ADM • Patrizio Manilli	08543242333 3357181205	321-322-323	SAGA EMERGENZA

<ul style="list-style-type: none"> • Diana Del Sordo • Nicolino Di Bucchianico • Irina Ciocmata 	3358401645 3483901614 3394875870		
SAGA – SAFETY MANAGER	0854324238 3355764536	238	
SAGA - Responsabile Security	08543242333 3483901614	321-322-323	SECURITY 1
ISTITUTO DI VIGILANZA	3456546774	229-230	SECURITY 2
SANITA' AEREA (USMAF)	0659944741		
SEZIONE AEREA G. di F.	08551108		AEROFINANZA
11° REPARTO VOLO P.S.	085432491		REPAVOLO
NUCLEO ELICOTTERI VVF	08552707		AEROROSSO
NUCLEO ELICOTTERI FORESTALE	085432611 1515		AEROVERDE
3° NUCLEO GUARDIA COSTIERA	0854311255 Int. 201		AEROCOST
GUARDIA COSTIERA - DIREZ. MARITTIMA	085694040		
POLIZIA MUNICIPALE SPOLTORE (PE)	0854961845		
SAGA – Responsabile Servizio Prevenzione Protezione (RSPP)	0854324259	259	
SAGA - Uff. RAMPA	08543242325	325-326-327	SAGA