

**PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE**  
**INCIDENTE AEREO**

**Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino**

**Dicembre 2018**

## INDICE

-	<b>CAPITOLO I – DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI</b>	3
-	<b>CAPITOLO II – DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE</b>	5
-	<b>CAPITOLO III – RUOLI E RESPONSABILITA’</b>	10
<b>PARTE PRIMA</b>		
-	PROCEDURE PER STATO DI ALLARME	17
<b>PARTE SECONDA</b>		
-	PROCEDURE PER STATO DI EMERGENZA	26
<b>PARTE TERZA</b>		
-	PROCEDURE PER STATO DI INCIDENTE	35
<b>ALLEGATI</b>		
-	ALLEGATO 1	Piano di Assistenza alle vittime e ai loro familiari
-	ALLEGATO 2	Piano di Emergenza Aeroportuale in caso di aeromobili che trasportano materie radioattive e fissili
-	ALLEGATO 3	GRID-MAP Aeroporto di Capodichino con Varchi di accesso/Punti di raccolta mezzi di soccorso
-	<b>ALLEGATO 3 BIS</b>	<b>Planimetria area di competenza aeroportuale</b>
-	ALLEGATO 4	Carta Topografica Quadrettata Città di Napoli
-	ALLEGATO 5	Elenco Telefonico
-	ALLEGATO 6	Planimetria Contesto Aeroportuale ( 5 Km )
-	ALLEGATO 7	Posizionamento VVF in caso di emergenza

## PREFAZIONE

### CAPITOLO I

#### DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

1. Si riportano nel seguito alcune definizioni:

Sedime Aeroportuale: Tutte le aree Aeroportuali delimitate dalla recinzione o da mura perimetrali.

Ridosso recinzione: luoghi prossimi alla recinzione aeroportuale facilmente accessibili dall'interno dell'aeroporto.

Area del Calvert: area immediatamente ad EST dell'aeroporto oltre la recinzione, dove sono installate su pali di alluminio le luci del sentiero di avvicinamento per pista 24.

2. Si riportano nel seguito alcune abbreviazioni:

- ENAC DAC                      Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Direzione di Aeroporto Campania
- ENAC DOS                     Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Direzione Operazioni SUD
- ENAV                            Società per Assistenza al Volo
- T.W.R.                         Torre di Controllo - ENAV
- A.M.I.                         Aeronautica Militare Italiana
- BOC AMI                      Sala operativa di Base dell'Aeronautica Militare
- A.N.S.V.                      Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- VV.F.                         Vigili del Fuoco
- Ge.S.A.C.                     Società di Gestione Aeroportuale di Napoli
- A.D.M.                         Airport Duty Manager
- C.R.                             Control Room Ge.S.A.C.
- P.C.M.                         Posto di Comando Mobile Ge.S.A.C.
- S.S.A.                         Servizio Sanitario Aeroportuale
- C.O.E.                         Centro Operativo di Emergenza

- P.S. Polizia di Stato
- Polaria Polizia di Frontiera Aerea di Napoli
- C.C. Carabinieri
- VV. UU. Vigili Urbani/Polizia Locale
- G.d.F. Guardia di Finanza – Tenenza aeroportuale
- DOGANA Ufficio dell’Agenzia delle Dogane 1 Sezione Operativa Territoriale Napoli
- NOTAM Avviso agli aeronaviganti
- C.P. Capitaneria di Porto di Napoli
- USMAF Uffici di Sanità Aerea Marittima e di Frontiera presso l’aeroporto di Napoli
- RVP Raccolta per i mezzi di soccorso

## CAPITOLO II

### DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

#### 1. PREMESSA

Con le modifiche introdotte dai DD.LGS. 96/05 e 151/06 sono stati ridefiniti i ruoli dei diversi soggetti che operano in aeroporto ed è stato realizzato un regime profondamente innovato in materia di competenze e responsabilità all'interno dell'Aeroporto.

E' stato mantenuto in capo all'Enac il potere di coordinamento ed impulso nei confronti dei soggetti pubblici, altresì, è stato mantenuto in capo all'Enac (art.727) il compito di provvedere per il soccorso, con la facoltà di ordinare la messa a disposizione di aeromobili e di ogni altro mezzo di trasporto presente in aeroporto, qualora i mezzi e le dotazioni aeroportuali risultassero insufficienti o mancanti (art. 726).

Il citato art. 727, alla luce dei contenuti generali della riforma del Codice della Navigazione, comporta che l'Enac debba anche esercitare un controllo sulle attività di programmazione delle esercitazioni sul Piano di Emergenza Aeroportuale predisposto dal Gestore e dei relativi esiti ai fini dell'osservanza degli obblighi convenzionali e di quanto stabilito dal Reg. (UE) n. 139/2014 .

Come ricordato dalle direttive espresse dal Direttore Generale dell'ENAC con documento n. 0014176-P del 11.02.2016 e documento n.0033221-P del 31.03.2016, a causa delle restrizioni operate nel corso degli anni dalle disposizioni in materia di finanza pubblica, l'organizzazione dell'ENAC non è più in grado di garantire all'interno degli aeroporti un presidio costante di personale, per cui, anche in considerazione delle sentenze del Consiglio di Stato nr. 5946/2013 e 661/2015:

- la programmazione delle esercitazioni è proposta dal gestore all'ENAC, che, nell'approvarla delega il Gestore stesso ad organizzarle entro i termini previsti;
- l'attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall'ENAC in via preventiva, in sede di elaborazione del Piano di Emergenza Aeroportuale, promuovendo la convocazione, da parte del Gestore, di riunioni specifiche nell'ambito delle quali 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 a quanto previsto dal Piano;
- L'ENAC in sede di eventuale revisione del Piano di Emergenza Aeroportuale, verifica che le modifiche proposte, parimenti, non incidano negativamente sul corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti e sull'efficacia della gestione dell'emergenza;
- In merito alle attività previste per il COE, nelle more dell'intervento dell'ENAC, il Gestore aeroportuale, in coerenza con quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale, 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 Piano stesso assegna loro;

Il Piano si riferisce alle Emergenze derivanti da incidente aereo che interessano l'aeroporto e le sue immediate vicinanze e si inserisce nel sistema più generale del Piano di Emergenza Provinciale adottato dalla Città Metropolitana.

Il Piano non fa alcun riferimento al caso di Incidente in mare in quanto, alla luce della citata riforma del C.d.N., questo tema è curato dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

Obiettivo del Piano è assicurare che l'Emergenza sia affrontata in maniera organizzata, stabilendo:

- il flusso delle informazioni tra i vari soggetti interessati;
- i ruoli e le funzioni dei vari soggetti interessati.

In merito agli interventi di emergenza e di soccorso, ciascun attore delle attività previste assume la responsabilità tecnica del proprio intervento, predisponendo apposite procedure operative discendenti al presente Piano

Tutti gli Enti e Gestori di servizi coinvolti nel seguente Piano di Emergenza Aeroportuale sono responsabili, della corretta applicazione delle disposizioni che li riguardano. I responsabili degli Enti e dei Gestori di servizi cureranno la diffusione delle disposizioni e la formazione di tutto il personale loro dipendente.

Da tener presente che in caso di emergenza e soccorso, i fattori decisivi per l'efficacia degli interventi sono la conoscenza "precisa" delle azioni da svolgere e la loro "tempestività".

## 2. SCOPO

Il Presente Piano regola le procedure d'intervento e di soccorso per gli stati di emergenza sull'Aeroporto Internazionale di Napoli (Lat. 40° 53' 00" NORD – Long. 14° 17' 20" EST) **e relative zone quali quelle definite del sedime aeroportuale riconducibili alle competenze del gestore come previsto dal Reg. (UE) 139/2014 e meglio indicato nell'apposita planimetria 3 bis**, legati al verificarsi o alla possibilità che si verifichi un incidente di volo in aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso che coinvolga un aeromobile civile o di Stato secondo le definizioni di seguito riportate.

Il presente Piano stabilisce inoltre le attività e le organizzazioni che devono essere attuate al fine di garantire, in caso di incidente che coinvolga un aeromobile in arrivo o in partenza dall'aeroporto internazionale di Napoli, assistenza alle persone coinvolte nell'incidente e ai loro familiari, assicurando il coordinamento tra gli attori interessati alla gestione dell'incidente e post incidente.

Nei casi in cui l'incidente di volo coinvolgesse anche materie radioattive e fissili si fa riferimento, oltre a quanto previsto dal presente Piano a quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale *In caso di aeromobili che trasportano materia radioattive e fissili.*, riportato in Allegato 2 al presente Piano.

## 3. RIFERIMENTI

- ICAO Annex 19 –Safety Management System
- ICAO DOC 9137 – AN/898 – Airport Emergency Planning
- ICAO Doc 9973 – Manual on assistance to Aircraft Accident Victims and their families, first ed. 2013
- Direttiva del Capo della Protezione Civile del 2 maggio 2006 recante "Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenza" ed in particolare il capitolo 3 "Incidenti aerei", come modificata dalla Direttiva del Capo del Dipartimento della Protezione Civile del 27 gennaio 2012, modifiche alla direttiva 2 maggio, recante: «Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze»
- ENAC - Circolare APT-18 e s.s.m. ed i - Piano di emergenza aeroportuale – Incidente aereo
- ENAC - Circolare GEN-05 e s.s.m. ed i.- Piano Assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari
- ENAC – Circolare GEN 01 e s.s.m. ed i - Segnalazione obbligatoria degli incidenti, inconvenienti gravi ed eventi aeronautici all'ENAC
- Reg. (UE) n. 139/2014 – Implementing rules
- Reg. (CE) n. 1139/2018- Basic Rules

#### 4. INCIDENTE DI VOLO

Si definisce incidente aereo un avvenimento che si verifica nel corso dell'esercizio di un aeromobile fra il momento in cui delle persone si imbarcano con l'intento di compiere un volo ed il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano e nella quale:

- a. una o più persone riportino danni gravi o letali derivanti dal fatto di:
  - essere a bordo o venire a contatto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso; oppure
  - essere direttamente esposta al getto dei reattori,fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, o siano procurate alla persona da sé medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure
- b. l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione del componente danneggiato, fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno è limitato a un singolo motore, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, antenne, sonde, palette, pneumatici, freni, ruote, carenature, pannelli, porte carrello di atterraggio, parabrezza, rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori) o danni minori alle pale del rotore principale, pale del rotore di coda, carrello di atterraggio, e quelle derivanti da grandine o di uccelli, (tra cui fori nel radome); oppure
- c. l'aeromobile sia scomparso o inaccessibile.

Gli incidenti di volo possono essere catalogati in relazione al luogo ove essi avvengono:

##### A. **Incidente di volo in aeroporto od immediate vicinanze**

Per incidente di volo in aeroporto od immediate vicinanze si intende l'incidente verificatosi entro:

- il perimetro aeroportuale,
- a ridosso della recinzione
- nell'area del Calvert RWY 24,

Immediate vicinanze in quanto ritenute nel raggio di impiego utile dei mezzi di soccorso aeroportuali.

Tale raggio, in considerazione che l'Aeroporto di Napoli Capodichino si trova in una fascia urbana ad alta densità abitativa, deve necessariamente intendersi limitato alle sole zone contigue alla recinzione ed all'area del Calvert, perché facilmente raggiungibili.

In tale contesto è da sottolineare che all'esterno delle aree sopra definite, l'intervento di soccorso è assicurato dagli Enti territoriali preposti ed organizzati per gli interventi di soccorso.

##### B. **Incidente di volo su terra in località che non comporta l'attivazione del Piano di Emergenza aeroportuale.**

Incidente di volo che si verifica in località terrestre che trovasi oltre il raggio d'impiego utile dei mezzi di soccorso aeroportuali.

##### C. **Incidente di volo in mare**

Incidente di volo che si verifica in mare. Per tale evento si applicano gli specifici Piani previsti dal Corpo delle Capitanerie di porto.

## 5. GRAVITA' LIVELLI DI CRISI

I livelli di crisi per i casi di emergenza o di incidente aereo sono tre:

- a) **Stato di allarme** : Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.
- b) **Stato di emergenza** : situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.
- c) **Stato di incidente** : è il caso in cui si sia verificato un incidente nel sedime aeroportuale o nelle aree limitrofe.

## 6. CLASSIFICAZIONE AEROMOBILI

Gli aeromobili, nel presente piano vengono classificati in:

- A. **aeromobili privati;**
- B. **aeromobili di Stato.**

Per **aeromobile privato** si intende ogni aeromobile iscritto al Registro Aeronautico Nazionale ed adibito al trasporto di cose e/o persone,

Per **aeromobile di Stato** (come riportato dal codice della navigazione all'art. 744) si intende un aeromobile militare e di proprietà dello Stato, impiegato in servizio istituzionale delle forze di Polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, del Dipartimento per la Protezione civile o in altro servizio di Stato.

Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

## 7. ESERCITAZIONI

La programmazione delle esercitazioni è a cura del Gestore;

L'ENAC in sede di eventuale revisione del Piano di Emergenza Aeroportuale, verifica che le modifiche proposte, parimenti, non incidano negativamente sul corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti e sull'efficacia della gestione dell'emergenza;

Il Piano di emergenza dovrà essere oggetto delle seguenti esercitazioni di emergenza su scala totale:

- prima dell'adozione del Piano, ovvero ogni qual volta questi subisca modifiche sostanziali;
- ad intervalli non superiori ad un anno.

Inoltre, sarà oggetto di esercitazioni parziali o per punti di comando nel corso dell'anno, quando ritenuto necessario.



## **Esercitazioni su scala totale**

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

Gli Enti coinvolti devono essere informati con ampio anticipo dell'arco temporale all'interno del quale sarà possibile effettuare l'esercitazione (NOTAM). La singola esercitazione dovrà consentire di verificare la validità complessiva del Piano. Inoltre, dovrà contenere specificità tali che la sequenza delle esercitazioni annuali possa, nel corso degli anni, coprire un vasto spettro di scenari di emergenza.

La maggior parte delle esercitazioni dovrà svolgersi nelle aree dove possono verificarsi incidenti con maggiore probabilità: pista, strip, RESA. **Esercitazioni dovranno essere svolte anche in considerazione di eventuali scenari con incidenti esterni alle aree di competenza ovvero esterne al sedime**

## **Esercitazioni su scala parziale**

Le esercitazioni su scala parziale dovranno essere previste nel caso che sia necessario valutare modifiche del Piano, l'adeguatezza di eventuali azioni correttive intraprese, addestrare nuovo personale, valutare l'adeguatezza di nuove attrezzature, mezzi, infrastrutture.

### **Table Top Exercise**

**Sono previste in aggiunta alle esercitazioni totale e su scala parziale dei momenti di esercitazione al "tavolo" cosiddette Table Top Exercise, a cadenza prestabilita nell'ambito del Piano di esercitazione aeroportuale, da svolgersi on gli operatori ed Enti interessati e finalizzate alla verifica delle puntuali e corrette comprensioni dei ruoli e delle procedure. Tali modalità di esercitazione potranno essere utilizzate anche per tesate nuove procedure o aggiornamenti ovvero in preparazione delle Full Scale.**

**Durante le esercitazioni dovranno essere individuati appositi osservatori quali "observer critique team" individuati tra il personale esperto e competente in materia con il compito di verificare le varie e diverse fasi dell'esercitazione nonché verificare le prestazioni dei soggetti deputati al soccorso e all'assistenza (allertamenti, tempi d'intervento, etc ) predisponendo appositi report utili al fine della valutazione dei risultati delle esercitazioni svolte**

## **Esame dei risultati**

A tutte le esercitazioni farà seguito un debriefing con gli Enti coinvolti con lo scopo di definire e valutare i risultati dell'esercitazione in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate. Sarà cura dei singoli Enti attuare le azioni correttive ritenute necessarie a causa delle carenze riscontrate. A conclusione dell'esame, il Gestore proporrà all'ENAC le eventuali azioni correttive per le valutazioni conseguenti, e per l'eventuale revisione del Piano.

## CAPITOLO III

### RUOLI E RESPONSABILITA'

#### 1. GENERALITA'

Chiunque operi sull'aeroporto e venga a conoscenza di una situazione di pericolo riguardante un aeromobile in partenza o in arrivo su Napoli, dovrà informare la Control Room della Società GESAC (Tel. 081/7896.999 o, in seconda alternativa, Tel.081/7896.455), sita nella Aerostazione Terminal 1.

#### 2. RUOLI E FUNZIONI IN MERITO ALLE EMERGENZE PER INCIDENTE AEREO

- **ENAC, Direzione Aeroportuale:** a seguito della certificazione dell'aeroporto ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014 dopo consultazione della comunità aeroportuale adotta il Piano di Emergenza Aeroportuale. In caso di necessità, ordina che aeromobili od altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. In caso di assenza di personale **della Direzione Aeroportuale ENAC**, nelle more del suo arrivo in aeroporto, tale attività è delegata alla Gesac in qualità di Gestore aeroportuale, in applicazione del combinato disposto dell'art.705 e 726 del CdN.  
A seguito di incidente la Direzione Aeroportuale adotta i provvedimenti finali di natura aeronautica (chiusura, limitazioni, apertura aeroporto ecc.), garantisce la collaborazione con l'Autorità giudiziaria e con l'ANSV. Inoltre, informa l'ufficio territoriale del Governo (Prefettura), le sale operative di Protezione Civile e gli enti locali competenti per il territorio, espleta l'attività d'informazione e mantiene i rapporti con i mass media.
- **ENAC, Direzione Operazioni:** al fine della certificazione aeroportuale ai sensi del Regolamento UE 139/2014 verifica l'adeguatezza dell'organizzazione del Gestore e delle infrastrutture secondo quanto riportato nel suddetto Regolamento
- **Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV):** è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. Come tale è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato. In virtù delle disposizioni di legge, l'ANSV svolge:
  - le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza; lo scopo delle inchieste in questione è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi. Le inchieste di sicurezza hanno quindi unicamente finalità di prevenzione;
  - le attività di studio e di indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.
- **GESAC:** assicura il coordinamento generale delle operazioni di tutti gli altri supporti logistici ed organizzativi, mettendo a disposizione dei soccorsi le risorse di sua competenza, ivi compresi i locali e le attrezzature da adibire a "Centro Operativo di Emergenza" ed il personale che cura il funzionamento del Centro. Tali risorse umane e strumentali sono riportate nel Manuale di Aeroporto redatto in sede di Certificazione dell'Aeroporto.
- **ENAV:** provvede alla fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nella zona di traffico aeroportuale
  - attiva gli stati di allarme, emergenza e incidente;
  - comunica tutte le notizie, di cui è in possesso o è venuta a conoscenza, relative agli stati di allarme, emergenza e incidente;
  - gestisce le situazioni di traffico aereo in atto.

- **Capitaneria di Porto.** Organismo preposto ad ogni tipo di soccorso marittimo, che viene allertato dalla Torre di controllo ENAV già nelle fasi di allarme per opportuna tempestiva informazione. Non riveste alcun ruolo operativo nella Emergenza Aeroportuale.
- **VV.F.:** assicurano la gestione tecnica e operativa degli interventi di soccorso, assumendo il ruolo di direzione tecnica dei soccorsi.
- **SSA (Servizio Sanitario Aeroportuale):** in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari esterni assume il ruolo di responsabile sanitario ed interviene nelle operazioni di primo soccorso consistenti in:
  - apprestamento delle attrezzature sanitarie disponibili in loco e
  - triage sul luogo dell'incidente.
- **Servizio 118 (Servizio Sanitario Nazionale):** provvede alle operazioni di primo soccorso. All'arrivo sul luogo dell'incidente diventa responsabile sanitario dell'emergenza. Predispose eventualmente un PMA nell'area che ritiene più funzionale alle esigenze del soccorso a distanza di sicurezza dal luogo dell'incidente.
- **ASL:** Ente che provvede all'assistenza, anche psicologica, degli illesi, nonché assistenza ai familiari per il riconoscimento delle salme.
- **Forze dell'Ordine:** Polizia di Stato ed Enti di Stato deputati, nell'ambito del Piano, a funzioni di presidio, sicurezza ed ordine pubblico nelle aree aeroportuali, in aderenza alle linee guida concordate nel corso dei lavori preparatori alla stesura del presente Piano.
- **Polizia Locale:** assicura la regolazione del traffico all'esterno dell'aeroporto ed agevola il transito dei mezzi di soccorso ai varchi doganali, in aderenza alle linee guida concordate nel corso dei lavori preparatori alla stesura del presente Piano.
- **USMAF:** Ente che assicura l'attività medico-legale connessa al recupero/gestione delle salme.
- **Compagnie aeree:** mettono a disposizione risorse, dati e notizie che possano essere utili nella gestione dell'emergenza e del soccorso, tramite il loro rappresentante, in caso di incidente aereo come da punto 1.6.4.2 del Regolamento di Scalo.

### 3. COORDINAMENTO - CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA (COE)

Fanno parte del Centro Operativo per l'Emergenza:

- Il Direttore Aeroportuale ENAC o un suo delegato;
- Il Comandante dell'Aeroporto Militare o un suo delegato;
- Il Dirigente dell'ENAV o un suo delegato;
- Il Dirigente Polizia di Frontiera o un suo delegato;
- Il Comandante VV.F. o suo delegato;
- Il Responsabile del Servizio Sanitario Aeroportuale o un suo delegato;

- L'Accountable Manager GESAC o un suo delegato;
- Il Rappresentante del Vettore interessato;
- Il Responsabile USMAF o un suo delegato.
- Il Rappresentante del ground Handler

**Il coordinamento del COE è della Direzione Aeroportuale ENAC che lo esplica anche in via preventiva con l'adozione del presente documento.**

La Società di Gestione Aeroportuale attraverso propri funzionari denominati Airport Duty Manager (ADM), è responsabile dell'approntamento **e della convocazione del COE**. Nelle more dell'intervento della **Direzione Aeroportuale ENAC**, il Gestore aeroportuale, in coerenza con quanto previsto dal **presente Piano**, assicura il coordinamento delle attività di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il Piano stesso assegna loro.

**Il COE è convocato ed attivato secondo le modalità previste dal presente Piano, sia per le emergenze/incidenti che riguardano l'aeroporto sia per le aree esterne.**

**Il COE è attivato con l'arrivo del primo ad insediarsi tra ENAC e Gestore. In assenza di ENAC l'attività di coordinamento e gestione del COE sono affidate al Rappresentante del Gestore.**

La convocazione del COE è telefonica, a cura dell'ADM che vi provvede attraverso la Control Room.

Il COE è ubicato presso la Sala Crisi della GESAC, posta al secondo piano della palazzina Pegaso, **e coordina l'attività dei soggetti che operano nell'emergenza/incidente**, fungendo da punto terminale per le richieste di uomini e mezzi **che il Direttore Tecnico dei soccorsi** o l'ADM dovesse avanzare.

**La sede del COE costituisce un luogo chiuso e riservato alle persone autorizzate mediante un controllo di personale Security del gestore**, adeguatamente attrezzato per le attività **conseguenti al coordinamento**.

La Sala è attrezzata in maniera tale da poter comunicare in tempo reale con tutte le sale del Piano di emergenza, con il luogo dell'evento e con l'area di triage;

Il **COE** provvede a:

- supportare le richieste che pervengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi, il quale, in ogni caso, informa costantemente il Centro sulla situazione nell'area di intervento;
- lavora in stretto coordinamento con la Sala Crisi ENAC;
- tenere i rapporti con l'ANSV, la Sala Crisi ENAC al fine di dare/ricevere ogni utile informazione per la gestione dell'evento, nonché agevolarne lo svolgimento nei compiti di istituto;
- trasmette alla Sala Crisi dell'ENAC la lista passeggeri
- fornire tutti i dati necessari al Team di contatto, deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari.
- organizzare le attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria.

I lavori del Centro si avviano anche in caso di assenza di uno o più dei suoi componenti.

Presso il COE, il Gestore garantisce la presenza di proprio personale di supporto per le comunicazioni

Secondo il tipo di crisi, altre professionalità o rappresentanti di Enti aeroportuali potranno essere convocati dal COE. Pertanto ogni Ente/Società che opera in aeroporto è tenuto a predisporre una procedura interna per garantire, all'occorrenza, la presenza di un proprio rappresentante titolato ad assumere eventuali decisioni.

Per gli aeromobili diretti verso l'aeroporto militare di Stato, i comunicati saranno resi da una rappresentante AMI e, se trattasi di aeromobili US Navy, il rappresentante AMI potrà essere supportato da un rappresentante US Navy.

#### 4. TEAM DI CONTATTO (TMC)

Il Team di Contatto (TMC) è un team di composizione variabile come meglio dettagliato nel Piano di Assistenza Vittime e Familiari Allegato 1.

#### 5. INTEGRITA' PROVE UTILI ALL'INCHIESTA

Gli Enti preposti all'Ordine Pubblico, salvo diversa indicazione di ENAC:

- vigileranno a che nessuno, se non autorizzato, si avvicini all'aeromobile incidentato e che lo stesso aeromobile non sia rimosso o manomesso sino a quando la Magistratura/Commissione d'Inchiesta non abbia espresso il proprio Nulla-Osta a ENAC, ciò al fine di non modificare le tracce lasciate nel corso dell'incidente.

#### 6. USO DEL SISTEMA ACUSTICO LUMINOSO - SIRENA DI EMERGENZA

Presso l'aeroporto di Napoli-Capodichino è stato installato un sistema acustico luminoso localizzato presso la TWR, Control Room GESAC, Distaccamento aeroportuale dei VV.F., Servizio Sanitario Aeroportuale e Capitaneria di Porto.

Sono state consentite, a responsabilità e cura degli stessi Enti, diramazioni per la Sala operativa del Comando AMI e della US Navy.

Il sistema è attivabile tramite pulsante solo dalla Torre di Controllo.

Al verificarsi di un Incidente di volo sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze, come definito dal presente Piano, e/o una situazione di Emergenza, dichiarata direttamente in frequenza dal Comandante del velivolo o comunicata alla Torre di Controllo da altri Enti ATS (es. APP/Radar), il personale di Torre attiverà il sistema acustico – luminoso d'emergenza secondo le seguenti modalità:

- **UN SEGNALE CONTINUO E PROLUNGATO PER ALMENO 20 (venti) SECONDI**  
(*Emergenza od Incidente* di volo sull'aeroporto o nelle sue immediate vicinanze)

Nota: Nei casi di prova del sistema, viene emesso un segnale modulato costituito da tre suoni di circa 5 (cinque) secondi intervallati da circa 5 (cinque) secondi di pausa.

#### 7. FREQUENZA RADIO

La frequenza radio sulla quale devono avvenire tutte le comunicazioni legate al presente Piano di Emergenza è la 440.725 MHz che, nel caso di attivazione di tali procedure, verrà definita **frequenza di emergenza**.

A cura del Gestore, che deciderà in merito al numero di apparati da fornire, tutti gli Enti/Società coinvolti nel presente Piano saranno dotati di apparecchi radio, sintonizzati su tale frequenza.

Ogni Ente/Società coinvolto nell'emergenza, così come precisato anche successivamente, potrà utilizzare la frequenza di emergenza solo ed esclusivamente con un unico "portavoce".

Le comunicazioni di servizio interne delle singole organizzazioni dovranno avvenire su sistemi o frequenze diverse da quelle di emergenza.

**L'aeroporto è comunque dotato di sistemi e procedure di back up da utilizzare in caso di necessità come previsto dal Manuale di Aeroporto.**

## 8. VARCHI DI ACCESSO

I varchi di accesso al sedime aeroportuale sono i seguenti (vedi planimetria - Allegato 7):

- **Varco Principale:**
  - **Varco 2:** Varco adiacente Hangar Atitech, ubicato nel c.d. viale US Navy (a cura Gesac);
- **Varchi Sussidiari:**
  - **Varco 1:** Varco Carraio di Viale Umberto Maddalena (a cura Gesac);
  - **Varco 3:** Varco c.d. VULCANAIR, ubicato in Via Lindbergh, Casoria (a cura Gesac);
  - **Varco 4:** Varco c.d. TECNAM, ubicato in Via G. Pascoli, Casoria (a cura Gesac);
  - **Varco 5:** Varco in Piazza Di Vittorio (a cura del Comando AMI);
  - **Varco 6:** Varco su Viale Maddalena (a cura del Comando AMI).

L'utilizzo dei varchi è indicato dal Gestore aeroportuale (ADM).

In relazione all'utilizzo dei varchi di competenza Gesac, l'ADM provvederà a richiedere alla Polizia di Frontiera il coordinamento sulla sorveglianza degli stessi e contestualmente, informerà la Dogana.

Dall'attivazione dello Stato di Allarme, la Control Room GESAC attiverà un addetto security affinché provveda a prelevare le chiavi in Control Room ed a posizionarsi presso il Varco 2, varco adiacente l'hangar Atitech.

Dall'attivazione della sirena di Emergenza da parte della TWR (ossia dallo Stato di Emergenza), l'addetto security GESAC consentirà l'accesso dei mezzi utili all'emergenza provenienti dall'esterno, aprendo il cancello, senza aspettare la richiesta del distacco dei VV.F. o del Responsabile del Servizio Sanitario di Soccorso operante in aeroporto.

Nel caso si rendesse necessario utilizzare varchi diversi dal Varco 2, questi potranno essere aperti solo dopo esplicita richiesta all'ADM GESAC da parte del responsabile in turno VV.F. o del Responsabile del Servizio Sanitario di Soccorso. Nel caso si dovesse trattare dei varchi sussidiari a cura del Comando AMI, l'ADM provvederà ad indirizzare la richiesta di apertura immediata dei varchi al BOC AMI.

## 9. PUNTI DI RACCOLTA MEZZI DI SOCCORSO

Sono stabiliti i seguenti due punti di raccolta per i mezzi di soccorso denominati RVP (vedi planimetria - Allegato 3).

- a) **RVP 1 - Punto di raccolta 1:** sito in area airside in prossimità dell'ingresso del varco carraio;
- b) **RVP 2 - Punto di raccolta 2:** sito in area airside nei pressi dell'Hangar Atitech.

I suddetti punti, dotati di apposita segnaletica, devono, nell'eventualità, essere resi sgombri da qualunque mezzo, equipaggiamento o cosa che possa creare intralcio alle operazioni.

## 10. ORGANIZZAZIONE DELLE SALE DI ASSISTENZA

Per l'accoglienza e assistenza delle persone coinvolte in un incidente e dei loro familiari vengono allestite e gestite sale attrezzate come dettagliato nel Piano in Allegato 1.

## 11. COORDINAMENTO OPERATIVO

Lo schema per l'emergenza prevede tre fasi:

- a) *Conoscenza e comunicazione*, in cui di norma il ruolo preponderante è assegnato al sistema ATS con il compito di portare agli agenti del soccorso l'immediata notizia dell'emergenza;
- b) *Soccorso*, i cui attori principali sono, almeno nella primissima fase, il Distaccamento dei Vigili del Fuoco ed il Nucleo Sanitario;
- c) *Post soccorso*, comprendente l'assistenza ai passeggeri incolumi e ai familiari dei passeggeri presenti, l'adozione dei necessari provvedimenti aeronautici, ecc...

Possedendo il Gestore aeroportuale una precisa conoscenza delle potenzialità e dell'organizzazione aeroportuale, esso è il soggetto che assicura, tra le fasi di "soccorso" e "post soccorso", una funzione di raccordo operativo fra le necessità del soccorso e le risorse dello scalo, secondo le modalità nel seguito esplicitate.

## 12. FUNZIONI DI COMANDO DELLE OPERAZIONE DI SOCCORSO.

La catena di Comando e Controllo delle operazioni di soccorso è così prefigurata.

1. Dal verificarsi dell'incidente alla messa in sicurezza dell'area, la direzione delle operazioni è affidata al responsabile delle operazioni di soccorso dei VVF che assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (ROS).
2. Dal momento della messa in sicurezza dell'area e fino alla dichiarazione di cessato allarme, tutte le operazioni sulla scena ricadranno sotto il coordinamento dell'ADM del Gestore aeroportuale che si avvarrà di un Posto di Comando Mobile e della Control Room del Gestore aeroportuale.
3. In caso di urgente necessità e nelle more dell'arrivo del personale ENAC, la GESAC è delegata da ENAC ad ordinare che aeromobili ed ogni altro mezzo che si trovi in aeroporto siano messi a sua disposizione ai fini del soccorso.

4. La GESAC deve, inoltre, individuare nell'ambito delle infrastrutture aeroportuali, idonei locali da adibire a "centro operativo per l'emergenza" che devono essere immediatamente disponibili al verificarsi dell'emergenza. Deve, altresì, assumere il controllo del centro per la specifica emergenza con il compito di acquisire e diffondere le informazioni agli Enti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni durante l'emergenza e tenere i necessari contatti con le competenti strutture dell'ENAC.
5. In particolare, GESAC deve rendere disponibili, al verificarsi dell'emergenza, adeguate risorse aeroportuali quali:
  - a. Locali per primo soccorso;
  - b. Personale qualificato, attrezzature e materiale sanitario per il primo soccorso;
  - c. Sale per l'assistenza ai familiari delle vittime e agli illesi;
  - d. Ulteriori mezzi ed attrezzature secondo necessità.

### **13. PRESENZA STRUTTURE OSPEDALIERE PUBBLICHE**

In aggiunta ai presidi medici aeroportuali tra cui il Punto Medico Avanzato, di seguito si riportano i presidi ospedalieri presenti nelle vicinanze dell'aeroporto e/o comunque più facilmente raggiungibili :

- San Giovanni Bosco via filippo Maria Briganti nr 484- che dista circa 5 minuti di percorrenza ( 4 minuti senza traffico) – 1,4 km ,
- Loreto Mare, Via Amerigo Vespucci nr. 15- 15 minuti (14 minuti senza traffico) circa 7 Km
- Ospedale del Mare, Via Enrico Russo - 11 minuti (traffico regolare ) e circa 11 Km
- Tutta l'area Ospedaliera dei Camaldoli tra cui il Cardarelli – 26 minuti ( 9 minuti senza traffico ) per 7,2 Km



## **PARTE PRIMA**

### **1. PROCEDURE PER STATO DI ALLARME**

#### **STATO DI ALLARME**

Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti

In tale fase è necessario che vengano verificati gli equipaggiamenti e gli interessati si pongano in ascolto radio per ridurre i tempi di intervento nel caso in cui l'allarme si trasformi in EMERGENZA.

ACQUISITO LO STATO DI ALLARME CI SI PONE IN ASCOLTO RADIO SULLA FREQUENZA 440.725 MHZ.

## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAV

- 1.1 Il personale della TWR, ricevuta notizia di uno stato nel quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti, opera secondo le proprie procedure, inoltre:
- a. Avvisa via telefono punto-punto :
    - V.V.F.
    - Sala Operativa AMI
    - GESAC – Control Room
    - S.S.A.
    - Capitaneria di Porto.
  
  - b. Fornisce ogni informazione disponibile circa:
    - la natura dell'allarme in corso,
    - il tipo dell'aeromobile interessato ed il numero di volo,
    - l'orario stimato di atterraggio,
    - la pista in uso,
    - ogni altra informazione utile.
  
  - c. Comunica il cessato allarme via radio ai VVF, Sala Operativa AMI, GESAC-Control Room S.S.A. e via telefono punto-punto alla Capitaneria di Porto, se dallo stato di allarme non scaturisce alcuna conseguenza.
  
  - d. Applica le norme contenute nei successivi capitoli "Stato di Emergenza" o "Stato di Incidente", qualora l'ALLARME degradi in emergenza od incidente.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO**

1.2 I Vigili del Fuoco non appena ricevuto dalla TWR la comunicazione dello stato di Allarme operano secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

- a. si preparano ad un possibile intervento, predisponendo i mezzi con i motori accesi e dichiarando sulla frequenza di emergenza (440.725) tramite "Rosso 1" (l'unico autorizzato a parlare su tale frequenza):

*"Torre di Controllo da Rosso uno pronti ed in ascolto radio".*

- b. lasciano, a loro discrezione, che i mezzi eventualmente impegnati per il servizio di prevenzione incendi presso il piazzale di sosta aeromobili continuino a svolgere le normali operazioni di assistenza richieste, allertandoli dello stato in essere.
- c. notificano lo stato di Allarme alla Sede Centrale del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAC DIREZIONE AEROPORTUALE**

- 1.3 Il rappresentante in turno della DA acquisito lo stato di Allarme dalla Control Room GESAC, opera secondo le proprie procedure, inoltre:
- a. dà notizia dello STATO di ALLARME, tiene registrazione dei fatti in corso e fornisce gli elementi in suo possesso al Direttore ENAC DAC o suo delegato.
- 1.3.1 Qualora lo STATO di ALLARME degradi in emergenza o incidente applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".

**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL’A.M.I.**  
(in caso di allarme che interessi un aeromobile di Stato)

1.4 Il personale della Sala Operativa AMI, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Allarme, opera secondo quanto previsto dalle procedure AMI, inoltre:

- a. si pone in ascolto radio dichiarando sulla frequenza di emergenza (440.725):

*“Torre di Controllo da BOC AMI, in ascolto radio”*

- b. dà notizia dello Stato di ALLARME fornendo gli elementi in suo possesso al Comandante dell’aeroporto, tiene la registrazione dei fatti, avvisa e mantiene i contatti con ENAC\_DA;
- c. avvisa l’Alarm Control Center, in caso di avaria della sirena presso l’U.S. Navy;
- d. applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente", qualora lo STATO di ALLARME degradi in emergenza o incidente.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEI SERVIZI SANITARI**

1.5 Il medico responsabile in servizio del Servizio Sanitario Aeroportuale appena ricevuta la comunicazione dello stato di Allarme opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

- a. si predispone ad un possibile intervento, ponendosi a bordo dell'automedica di soccorso in airside, in ascolto radio, dichiarando sulla frequenza di emergenza (440.725):

*"Torre di Controllo da Bianco 0 in ascolto radio";*

- b. ritorna alla normale operatività, se dall'ALLARME non scaturisce alcuna conseguenza;
- c. applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente", qualora lo stato d'ALLARME degradi in emergenza o incidente.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE**

- 1.6 L'ADM GESAC, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Allarme, opera secondo quanto previsto dalle procedure GESAC, inoltre:
- a. si attiva per rendere pronto il proprio personale ed i propri automezzi dotati di apparati radio sulla frequenza 440.725 Mhz;
  - b. informa, tramite la Control Room, ENAC DA, Polaria e la Compagnia di navigazione aerea o suo rappresentante.
  - c. Acquisisce, se disponibili, dal Vettore e/o dall'Handler le seguenti informazioni e, se richieste, le fornisce alla TWR e al Capoturno VV.F.:
    - numero dei passeggeri trasportati,
    - numero dei componenti l'equipaggio,
    - combustibile presunto a bordo,
    - carichi pericolosi eventualmente a bordo,
    - ogni altra notizia ritenuta utile.
  - d. Attiva l'addetto security ( attraverso il Security Officer ) affinché provveda a prelevare le chiavi in Control Room ed a posizionarsi presso il varco 2, varco adiacente l'hangar Atitech.
  - e. Ripristina la normale operatività e ne fornisce notizia agli Enti/Società precedentemente allertati, se dallo STATO di ALLARME non scaturisce alcuna conseguenza (Cessato Allarme comunicato via radio dalla Torre di Controllo).
  - f. Provvede a richiedere al Comandante dell'aeromobile interessato una relazione sull'inconveniente verificatosi. Tale richiesta può essere inoltrata anche per il tramite del Caposcalo della Compagnia, se l'aeromobile appartiene ad una Compagnia rappresentata in Aeroporto.
  - g. Applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente", qualora lo stato d'ALLARME degradi in emergenza o incidente.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ESERCENTE O DELLA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE AEREA**

(Tutte le compagnie aeree che operano presso lo scalo di Napoli sono tenute ad indicare il loro rappresentante in caso di allarme, emergenza, incidente, etc. come previsto dal punto 1.6.4.2 del Regolamento di Scalo)

- 1.7 Il rappresentante dell'Esercente o della Compagnia Aerea, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Allarme, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure Piano di assistenza , inoltre:
- a. si mette a disposizione per tutte le esigenze connesse con la procedura in atto. In particolare comunica senza indugio all'ADM le seguenti notizie:
    - numero passeggeri trasportati;
    - numero dei componenti l'equipaggio;
    - combustibile presunto a bordo;
    - carichi pericolosi eventualmente a bordo;
    - ogni altra notizia ritenuta utile.
  - b. Collabora, cessato lo stato di ALLARME, affinché il Comandante dell'aeromobile interessato rediga una relazione sull'accaduto, da recapitare alla società di Gestione GESAC.
  - c. Attua le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente", qualora lo stato di ALLARME degradi in emergenza o incidente.
  - d. Nel caso di aeromobili diretti presso l'aeroporto militare il rappresentante del contatto sarà il BOC AM



### **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA POLIZIA DI STATO ( POLARIA)**

- 1.8 La Polaria, appena ricevuta la comunicazione dello stato di allarme, opera secondo le proprie procedure, pronta, nel caso in cui l'allarme degradi in emergenza o incidente ad applicare quanto riportato nei successivi capitoli inerenti lo "stato di emergenza" o "stato di incidente" del presente Piano.

## PARTE SECONDA

### **2. PROCEDURE PER STATO DI EMERGENZA**

#### STATO DI EMERGENZA

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

In tale stato debbono essere attuati tutti quei provvedimenti necessari per ridurre i tempi di intervento nel caso in cui l'evento si trasformi in INCIDENTE.

In tale stato tutte le stazioni radio sulla frequenza usata dall'aeromobile in emergenza osservano il "silenzio radio", a meno di comunicazioni estremamente urgenti.

In tale stato tutte i mezzi non interessati all'Emergenza osservano la massima riduzione delle trasmissioni radio T/T per facilitare il flusso informativo tra i mezzi di soccorso.

ACQUISITO LO STATO DI EMERGENZA CI SI PONE IN ASCOLTO RADIO SULLA FREQUENZA DI EMERGENZA (440.725 MHZ).

## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAV

2.1 Il personale della TWR, al configurarsi di una situazione nella quale si abbia certezza dello stato di pericolo di un aeromobile, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

a. dà inizio allo stato di EMERGENZA azionando il dispositivo acustico-luminoso con le modalità previste ed informa via telefono punto-punto (o direttamente sulla frequenza di emergenza via radio ai VV.F., Sala Operativa AMI, GESAC-Control Room, S.S.A e via telefono punto-punto alla Capitaneria di Porto, se tale stato è scaturito da un precedente stato di Allarme):

- VV.F.,
- GESAC - Control Room,
- Sala Operativa AMI,
- S.S.A.,
- Capitaneria di Porto.

b. Sospende il traffico in arrivo/partenza salvo diverse valutazioni.

c. Fornisce via radio ai VV.F., all'ADM/Control Room, alla Sala Operativa AMI, al SSA, ogni informazione disponibile relativamente a:

- tipo di EMERGENZA in corso,
- numero di volo e il tipo di aeromobile oggetto dell'EMERGENZA,
- orario stimato di atterraggio o la posizione al suolo,
- pista in uso,
- ogni altra informazione utile relativa al volo.

Le stesse informazioni sono trasferite via telefono punto-punto alla Capitaneria di Porto se eventualmente coinvolta.

d. Provvede al controllo del traffico aereo in atto secondo le norme stabilite per gli stati di EMERGENZA e quanto previsto al punto 2.1.c.

e. Pone termine via radio alle operazioni connesse a tale stato (Cessata Emergenza), previo coordinamento telefonico punto-punto con l'ADM/Control Room che provvederà a confermare alla TWR il formale ripristino della normale operatività aeroportuale, se dall'emergenza non scaturisce nessuna conseguenza. L'informativa sarà data alla Capitaneria di Porto via telefono punto-punto.

f. Attua le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stati di Emergenza o Incidente", qualora lo stato di emergenza degradi in incidente.

La dichiarazione dello Stato di Emergenza da parte della TWR implica il Silenzio radio delle stazioni che operano sulla frequenza usata dall'a/m in emergenza

La dichiarazione di Emergenza implica la massima riduzione delle trasmissioni radio di tutti i mezzi non interessati alla frequenza T/T per facilitare il flusso di informazioni tra TWR e mezzi di Soccorso.

## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO

2.2 Il personale dei VV.F., appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, si predispone per l'intervento nelle postazioni previste e dichiara tramite "Rosso 1" (l'unico autorizzato a parlare sulla frequenza di emergenza):

*"Torre di controllo da Rosso uno pronti ed in ascolto radio"*

(se non già in ascolto dall'attivazione del precedente stato di Allarme), inoltre, in relazione alle informazioni, provvede a:

- a. Portare i mezzi necessari per l'intervento nei pressi dell'area di manovra preferibilmente a secondo della pista di atterraggio come meglio indicato nelle apposite planimetrie allegata, ove, sulla scorta delle informazioni della TWR, prevede di dover intervenire; in questa fase acquisisce gli ulteriori elementi in merito a:
  - tipo di aeromobile oggetto dell'emergenza;
  - l'orario stimato di atterraggio;
  - pista in uso;
  - numero dei passeggeri trasportati;
  - numero dei componenti l'equipaggio;
  - combustibile presunto a bordo;
  - carichi pericolosi eventualmente a bordo;
  - ogni altra informazione utile relativa al volo.
- b. Richiedere, se necessario, rinforzi di uomini e mezzi dalla sede centrale VV.F, diversamente rimangono fermi ed in ascolto sulla frequenza di emergenza a bordo dei mezzi a motore acceso pronti ad intervenire.

2.2.1 Qualora sia previsto un intervento in pista, la predisposizione dei mezzi dovrà essere tale da non interferire con le operazioni aeronautiche prevedibili dallo scenario in esame e nello stesso tempo trovarsi in posizione tale da poter seguire immediatamente l'aeromobile subito dopo il suo passaggio e accompagnarlo sino al completo arresto.

2.2.2 Il coordinamento di uomini e mezzi del soccorso antincendio è di competenza del Responsabile dei VV.F. del distaccamento aeroportuale.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAC DIREZIONE AEROPORTUALE**

- 2.3 Il personale in turno della ENAC DAC , appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza da parte della Control Room Gesac, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:
- a) annota gli eventi salienti ed i provvedimenti adottati con i relativi orari:
  - b) dà notizia dell'EMERGENZA fornendo gli elementi in suo possesso al Direttore ENAC DAC o al suo delegato; nonché **Fornisce le informazioni utili agli Enti Territoriali (Città Metropolitana) come ricevute da ADM / Control room**
  - c) relaziona, ad emergenza conclusa, il Direttore ENAC DAC sulle varie fasi che hanno caratterizzato l'emergenza;
  - d) applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente", qualora l'EMERGENZA degradi in INCIDENTE.

**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL A.M.I.**

(in caso che l'Emergenza interessi un aeromobile di Stato)

- 2.4 Il personale della Sala Operativa AMI, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:
- a. si pone, acquisito lo stato di Emergenza, in ascolto radio dichiarando:  

*"Torre di Controllo da BOC AMI in ascolto radio"*

(se non già in ascolto dall'attivazione del precedente stato di Allarme).
  - b. Fornisce all'ADM ogni contributo possibile ed utile alla soluzione dell'emergenza.
  - c. Annota, per quanto possibile, gli eventi salienti ed i provvedimenti adottati
  - d. Dà notizia dell'EMERGENZA fornendo gli elementi in suo possesso al Comandante dell'aeroporto.
  - b. Applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente", qualora l'EMERGENZA degradi in INCIDENTE.

## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO SANITARIO

- 2.5 Il medico responsabile del Servizio Sanitario Aeroportuale, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:
- a. si pone in ascolto radio dichiarando:
  - b. "Torre di Controllo da Bianco 0 in ascolto radio"
    - i. (se non già in ascolto dall'attivazione del precedente stato di Allarme).
  - c. Allerta la Centrale Operativa 118 di Napoli comunicando lo stato di emergenza.
  - d. Si assicura che le ambulanze con il materiale sanitario e **quanto necessario** al tipo di EMERGENZA siano pronte al soccorso.
  - e. Si riporta al proprio posto dandone conferma all'ADM GESAC, se dall'EMERGENZA non scaturisce alcuna conseguenza.
  - f. Applica le disposizioni contenute nel paragrafo "Stato di Incidente", se l'emergenza degrada in incidente.
- 2.5.1 Il coordinamento di uomini e mezzi dei Soccorsi Sanitari è di competenza del Responsabile del Soccorso Sanitario Aeroportuale, salvo diversa indicazione delle procedure generali dei servizi sanitari coinvolti in gravi emergenze.

**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA POLIZIA DI STATO ( POLARIA )**  
**E DEI SERVIZI DI ORDINE PUBBLICO**

2.6 La Polaria, i Carabinieri, la Guardia di Finanza e la Polizia Locale, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza, operano secondo quanto previsto dalle proprie procedure, in aderenza alle linee guida concordate nel corso dei lavori preparatori della stesura del presente Piano.

2.6.1 La Polaria, tramite la propria sala operativa, comunicherà a tutte le Forze dell'Ordine le necessarie informazioni operative. Inoltre:

- a. predispone quanto necessario al fine di creare un cordone di sicurezza intorno all'area interessata dall'Emergenza.
- b. Pone in allarme anche i Comandi di P.S. nei pressi dell'aeroporto ed in particolare il competente Compartimento della Polizia di Stato "Stradale", cui, a seconda delle circostanze, potrà essere richiesto l'intervento con il maggior numero possibile di pattuglie mobili sulle strade da/per ed entro il perimetro aeroportuale, per disciplinare il traffico veicolare al fine di permettere ai mezzi di soccorso esterni un rapido e facile accesso all'aeroporto.
- c. Provvede al coordinamento del presidio degli accessi dell'aeroporto e della dislocazione di risorse per la guida ai mezzi di soccorso provenienti dalla città e diretti verso i punti di raccolta indicati nella planimetria in allegato al presente Piano.
- d. Applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente", se l'emergenza degrada in incidente.



## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE

- 2.7 L'ADM appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza opera secondo quanto previsto dalle procedure Gesac, inoltre:
- a. dispone affinché il personale e gli automezzi, in ascolto sulla frequenza radio di emergenza 440.725 MHZ, siano pronti ad intervenire, avvalendosi anche delle **comunicazioni/informazioni** fornite dalla Control Room.
  - b. Informa tramite la Control room, ENAC DAC, la Polaria e la compagnia di navigazione aerea o suo rappresentante
  - c. Invia ( Security Officer ) immediatamente (se già non sul posto a seguito del precedente stato di Allarme) un addetto Security a presidiare il Varco Nr 2, cancello denominato Atitech -e consentire quindi l'accesso dei mezzi di soccorso esterni, senza aspettare la richiesta del distacco dei VV.F. o dei Sanitari operanti in aeroporto.
  - d. Fornisce via radio al Responsabile dei VV.F. le eventuali altre notizie nel contempo pervenute dal vettore (Compagnia aerea) o dal suo rappresentante, quali:
    - numero dei passeggeri trasportati indicando anche se tra di essi vi sono persone portatrici di handicap (non vedenti, non udenti, non deambulanti ecc.),
    - numero dei componenti l'equipaggio,
    - combustibile presunto a bordo,
    - carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo indicandone, se è noto, quantità e ubicazione,
    - ogni altra notizia utile.
  - e. **Al fine di consentire ad ENAC DA di fornire informazioni utili agli Enti Territoriali ( Città Metropolitana) ADM / Control room trasmette le eventuali altre notizie nel contempo pervenute dal vettore (Compagnia aerea) o dal suo rappresentante, quali:**
    - **numero dei passeggeri trasportati indicando anche se tra di essi vi sono persone portatrici di handicap (non vedenti, non udenti, non deambulanti ecc.),**
    - **numero dei componenti l'equipaggio,**
    - **combustibile presunto a bordo,**
    - **carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo indicandone, se è noto, quantità e ubicazione,**
    - **ogni altra notizia utile.**
  - f. Mette in preallarme i componenti del Centro Operativo di Emergenza (COE).
  - g. Allerta tramite la Control Room la Polizia Municipale
  - h. Invia un mezzo con autista presso il punto di raduno dei mezzi (RVP), pronto per posizionare gli indicatori di percorso in collaborazione con la Polaria;

- i. Predisporre quanto necessario per la eventuale attivazione della Sala assistenza parenti, Sala assistenza illesi, Sala ricongiungimento e Sala stampa, Sala equipaggi, nonché le risorse necessarie al fine della migliore gestione dell'evento in termini di mezzi, personale ed infrastrutture a propria disposizione.
- j. Provvede come segue, se dall'emergenza non scaturisce nessuna conseguenza:
  - rilevata l'agibilità dell'aeroporto, ne dà conferma alla TWR;
  - richiede al Pilota Comandante dell'aeromobile interessato una dettagliata relazione sull'accaduto;
  - informa la rappresentanza ENAC DAC e tutti gli Enti precedentemente allertati del ripristino della normale operatività.
- g. Applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente", se l'emergenza degrada in incidente.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ESERCENTE E DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE**

- 2.8 Il rappresentante dell'Esercente o della Compagnia di Navigazione appena ricevuta la comunicazione dello stato di Emergenza opera secondo quanto previsto dalle procedure della Compagnia e dal proprio Piano di Assistenza, inoltre:
- a. fornisce senza indugio all'ADM/Control Room GESAC le seguenti notizie:
    - numero passeggeri trasportati,
    - numero dei componenti l'equipaggio,
    - combustibile presunto a bordo,
    - carichi pericolosi eventualmente a bordo,
    - ogni altra notizia ritenuta utile.
  - b. Collabora, una volta cessato lo stato di Emergenza, affinché il Comandante dell'aeromobile interessato rediga una dettagliata relazione sull'accaduto da recapitare al Gestore.
  - c. Applica le disposizioni contenute nel seguente capitolo "Stato di Incidente", se l'emergenza degrada in incidente.

## **PARTE TERZA**

### **PROCEDURE PER STATO DI INCIDENTE**

#### STATO DI INCIDENTE

Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti

Tale stato viene dichiarato dalla Torre di Controllo (TWR).

Acquisito lo stato di Incidente tutti i soggetti interessati si pongono in ascolto radio sulla frequenza 440.725 MHZ.

Durante le Operazioni di Soccorso, la catena di comando e controllo delle operazioni è così prefigurata:

- dal verificarsi dell'incidente alla messa in sicurezza dell'area di incidente, il comando delle operazioni è affidato al responsabile delle operazioni di soccorso (ROS) del distaccamento aeroportuale dei VVF.
- dal momento della messa in sicurezza dell'area di incidente, fino alla dichiarazione di cessato stato di incidente è affidato all'ADM del gestore aeroportuale, attraverso il posto di comando mobile e Control Room del Gestore. Dal posto di comando mobile vengono svolte le azioni necessarie al tipo di incidente in atto. L'ADM nella sua attività si manterrà in contatto con il COE, che a sua volta, manterrà i contatti con gli Enti di Stato esterni all'aeroporto.

#### **AVVERTENZA**

**La Prefettura di Napoli, allertata da ENAC DAC, se ritenuto opportuno, farà scattare il Piano di Emergenza Provinciale di Protezione Civile.**

## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAV

3.1 Il personale della TWR, allorché si sia verificato l'incidente, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

a. dà inizio allo stato di INCIDENTE azionando il dispositivo acustico-luminoso con le modalità previste ed informa via telefono punto-punto (o direttamente sulla frequenza di emergenza via radio ai VVF, Sala Operativa AMI, GESAC-Control Room, S.S.A. e via telefono punto-punto alla Capitaneria di Porto se lo stato di incidente è scaturito dal precedente stato di emergenza):

- V.V.F.,
- ADM/Control Room,
- Sala Operativa AMI,
- S.S.A.,
- Capitaneria di Porto.

b. Notifica ai mezzi di soccorso il tipo di incidente e l'area interessata, fornendo tutte le notizie utili in proprio possesso.

c. Fornisce via radio, le seguenti notizie:

- la natura dell'incidente
- il luogo dell'incidente, individuando la zona facendo riferimento alla planimetria aeroportuale quadrettata (GRID-MAP allegata),
- il tipo di aeromobile incidentato,
- la direzione e l'intensità del vento al suolo.

d. Sospende il traffico aereo fino a nuovo avviso.

e. Indica agli automezzi di soccorso, se l'Incidente avviene in area di manovra, il percorso più adatto da seguire. Definito detto percorso, nessuna autorizzazione sarà più necessaria.

f. Coordina con l'APP o l'ACC i dirottamenti del traffico aereo in atto.

g. Riceve dall'ADM gli aggiornamenti sulle operazioni di soccorso e gli eventuali stimati per la riapertura dell'aeroporto.

h. Comunica via radio la fine dello stato di Incidente, ed assicura il ripristino delle normali operazioni aeroportuali, una volta acquisita la disponibilità e l'agibilità delle infrastrutture e dell'area di manovra da parte dell'ADM.

La dichiarazione dello Stato di Incidente da parte della TWR implica il Silenzio radio delle stazioni che operano sulla frequenza usata dall'a/m in emergenza

La dichiarazione di Incidente implica la massima riduzione delle trasmissioni radio di tutti i mezzi non interessati alla frequenza T/T per facilitare il flusso di informazioni tra TWR e mezzi di Soccorso.

### **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO**

3.2 I VV.F., non appena hanno ricevuto dalla TWR la comunicazione dello stato di Incidente, operano secondo quanto previsto dalle loro procedure, inoltre:

- a. dichiarano tramite “Rosso 1” (l’unico autorizzato a parlare sulla frequenza di emergenza):

“Torre di controllo da Rosso uno in ascolto radio”

(se non già in ascolto dall’attivazione del precedente stato di Allarme) e assicurano un intervento quanto più tempestivo possibile (secondo gli Standard indicati dalle normative di riferimento).

- b. Si portano sul punto dell’incidente indicato dalla TWR facendo riferimento alla planimetria aeroportuale quadrettata (GRID-MAP allegata).
- c. Indicano all’ADM ed alla Polaria, l’area da delimitare e presidiare, al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni in sicurezza.
- d. Fanno affluire sul posto, anche da sedi esterne all’aeroporto, idonee fotocellule, se l’incidente si verifica di notte o se si prevede il prolungarsi dell’intervento nelle ore notturne.
- e. Informano l’ADM dell’avvenuta integrazione del contingente di soccorso, una volta ottenuto l’intervento richiesto.
- f. Consentono l’intervento degli uomini e dei mezzi del Servizio Sanitario, solo dopo la messa in sicurezza dell’area dell’incidente.

3.2.1 Il responsabile dei VV.F., che assume il ruolo di Direttore Tecnico dei soccorsi, durante la sua attività mantiene i contatti con il Centro Operativo di Emergenza (COE) anche tramite l’ADM.

3.2.2 Se l’incidente avviene in un’area oltre la recinzione aeroportuale, i mezzi dei VV.F. usciranno dal sedime attraverso i varchi indicati nella planimetria allegata, che saranno aperti a cura di GESAC.

### ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL' ENAC DAC

- 3.3 Il personale in turno della ENAC DAC, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente da parte della Control Room Gesac, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:
- a. dà notizia dell'incidente al Direttore Aeroportuale di ENAC DAC o al suo delegato e all' ANSV.
  - b. Informa la Prefettura e la Città Metropolitana ( sala Operativa di Protezione Civile) .**
  - c. Attiva i componenti ENAC, in funzione delle specificità dell'evento occorso, del Team di Contatto.
  - d. Il personale in turno di ENAC DAC partecipa al COE in attesa del Direttore ENAC DAC o del suo Delegato
  - e. Provvede, dopo aver ricevuto conferma dall'ADM che le operazioni di soccorso hanno avuto termine, a:
    - concordare con l'ANSV e con l'Autorità Giudiziaria (tramite la Polaria) l'evenienza di far piantonare l'aereo e presidiare l'area dell'incidente se nell'incidente sono stati causati danni gravi all'aeromobile o a terzi, ovvero uno o più occupanti l'aeromobile ha riportato lesioni o è deceduto;
    - esprimere, se richiesto dall'ADM, e dopo aver sentito l'ANSV, il nulla osta per la rimozione dell'aeromobile incidentato, se invece nell'incidente non sono stati causati danni gravi all'aeromobile o a terzi e gli occupanti dell'aeromobile sono illesi.
  - f. Autorizza, dopo aver ricevuto proposta con report firmato dall'ADM dell'agibilità dell'infrastruttura di volo e del ripristino del Servizio Antincendio e Sanitario, lo stesso a procedere per la riapertura dell'aeroporto ed a comunicare alla TWR la fine dello stato di incidente e la ripresa del traffico aereo, disponendo anche la cancellazione dell'eventuale NOTAM di chiusura.
  - g. Relaziona, al termine degli eventi, al Direttore ENAC DAC circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso e circa i tempi e le modalità con cui si sono succedute.

**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'A.M.I.**

(in caso di INCIDENTE che interessi un aeromobile di Stato)

3.4 Il personale della Sala Operativa AMI, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente, opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

a. dichiara:

*"Torre di Controllo da BOC AMI in ascolto radio"*

(se non già in ascolto dall'attivazione del precedente stato di Emergenza) e coopera con GESAC fino al ripristino della normale operatività.

b. avverte nell'ordine:

- il Servizio Sanitario A.M.I.,
- l'Alarm Control Center U.S. Navy,
- il Comandante dell'Aeroporto Militare,
- l'Ufficiale di Giornata,
- il Comandante della Guardia,
- il Centro Operativo Difesa,
- il Nucleo Assistenza Velivoli A.M.
- il centralino telefonico affinché allerti gli Enti e le persone previste;

c. provvede, nel caso di Incidente accaduto all'esterno del sedime aeroportuale, a darne immediata comunicazione alla Prefettura;

d. Al termine degli eventi relaziona al Comandante dell'Aeroporto, circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso e circa i tempi e le modalità con cui si sono succedute.



## ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEI SERVIZI SANITARI

3.5 Il medico responsabile del Servizio Sanitario Aeroportuale appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure, inoltre:

a. dichiara:

"Torre di Controllo da Bianco 0 in ascolto radio"

(se non già in ascolto dall'attivazione del precedente stato di Emergenza) e provvede a dare avvio alle operazioni di soccorso sanitario, comunicando nel contempo le notizie alla Centrale Operativa 118 di Napoli per le relative competenze.

b. Si avvicina all'area dell'incidente solo dopo l'autorizzazione del Direttore Tecnico dei soccorsi (V.V.F.)

c. Comunica all'ADM, non appena effettuata una prima valutazione delle conseguenze dell'Incidente, i seguenti elementi:

- se vi sono persone che abbiano riportato lesioni e/o ferite;
- il numero, anche presunto, degli infortunati e dei feriti da inviare negli ospedali;
- il numero di sanitari, ambulanze, materiali, mezzi e attrezzature necessari per il tipo di soccorso, da far giungere sul luogo dell'incidente;
- se vi siano persone che possono essere soccorse presso gli spazi aeroportuali senza ricorrere immediatamente agli ospedali esterni.

d. Dispone il trasporto dei feriti dall'area di soccorso e Triage, utilizzando, nell'attesa dei soccorsi esterni, le ambulanze o altri mezzi ritenuti idonei e comunque resi disponibili.

e. Impartisce, se del caso, indicazioni all'ADM per il trasporto dei passeggeri incolumi.

f. Comunica, a termine delle operazioni, all'ADM il termine delle operazioni di soccorso medico.

3.5.1 Il coordinamento di uomini e mezzi dei Soccorsi Sanitari **così come la disponibilità delle aree e presidi attrezzati** (PMA, etc) è di competenza del Responsabile del Soccorso Sanitario Aeroportuale, salvo diversa indicazione delle procedure generali dei servizi sanitari coinvolti in gravi emergenze.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA POLIZIA DI STATO (POLARIA) E DEI SERVIZI DI ORDINE PUBBLICO**

3.6 Il personale della Polaria, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Locale appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente opera secondo quanto previsto dalle proprie procedure ed opera secondo le proprie procedure, in aderenza alle linee guida concordate nel corso dei lavori preparatori per la stesura del presente Piano, inoltre:

### 3.6.1 La Polaria:

- a. assicura il coordinamento di tutti i servizi di Ordine Pubblico tramite la propria sala operativa;
- b. assicura il coordinamento sul presidio di sorveglianza del Varco Nr 2 ( Atitech ) aperto e sorvegliato dalla Security Gesac;
- c. assicura il coordinamento sul presidio di sorveglianza dei varchi aeroportuali di cui l'ADM ha disposto l'apertura, varchi aperti e sorvegliati dalla Security Gesac;
- d. assicura il coordinamento sul presidio degli accessi in area sterile dal Terminal, limitando l'accesso ai soli autorizzati, presidio assicurato dalla Security Gesac;
- e. si reca nei pressi del luogo dell'incidente senza intervenire, attendendo le disposizioni del Direttore Tecnico dei Soccorsi (VV.F.), per procedere a circoscriverne i confini, e piantonare l'area impedendo a qualsiasi estraneo di avvicinarsi. Per tale compito si potrà avvalere dell'ausilio di GESAC Security.
- f. provvede a garantire, all'esterno delle zone sterili, la sicurezza e l'Ordine Pubblico ed a facilitare l'indirizzamento dei giornalisti, i congiunti delle persone coinvolte nell'incidente, ed i presenti in aeroporto presso i rispettivi luoghi deputati all'accoglienza indicati nelle planimetrie allegate
- g. assicura il presidio dei luoghi deputati all'accoglienza degli illesi, dei congiunti delle persone coinvolte nell'incidente e dei presenti all'interno del Terminal, nonché della Sala Stampa, e, anche sulla base delle indicazioni ricevute dal COE, ne regola l'accesso
- h. Gestisce eventuali effetti personali recuperati.

### 3.6.2 La Polaria e la Guardia di Finanza

- a. scortano dal "Punto di raduno" al "Punto di crash" mezzi e personale esterni eventualmente richiesti

### 3.6.3 La Guardia di Finanza

- a. rinforza la sorveglianza ai varchi interessati alle operazioni di soccorso per favorire un corretto ingresso/uscita dei mezzi di soccorso.

### 3.6.4 La Polizia Locale

- a. assicura la regolazione del traffico all'esterno dell'aeroporto ed agevola il transito dei mezzi di soccorso ai varchi doganali, in aderenza alle linee guida concordate nel corso dei lavori preparatori alla stesura del presente Piano

### 3.6.5 L'USMAF, d'intesa con la Polizia Mortuaria

- a. è responsabile delle attività medico-legali connesse al recupero, alla gestione ed al trasferimento delle salme.

3.6.6 Il personale della Polaria, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Locale, terminate le operazioni connesse allo stato di Incidente,

- a. ripristinano la normale operatività dei propri settori e
- b. informano prontamente l'ADM.

- 3.6.7 Provvede a garantire, all'esterno delle zone sterili, la sicurezza e l'ordine pubblico ed a facilitare lo smistamento dei giornalisti, i congiunti delle persone coinvolte nell'incidente, ed i presenti in aeroporto presso i rispettivi luoghi deputati all'accoglienza indicati nella planimetria allegata.
- 3.6.8 Assicura il presidio dei luoghi deputati all'accoglienza degli illesi, dei congiunti delle persone coinvolte nell'incidente e dei presenti all'interno del Terminal, nonché della Sala Stampa, e, anche sulla base delle indicazioni ricevute dal COE, ne regola l'accesso.

### **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE**

- 3.7 L'ADM, responsabile del coordinamento generale delle operazioni, appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente, opera secondo quanto previsto dalle procedure Gesac :
- a. Provvede, attraverso la Control Room Gesac, a comunicare lo stato di incidente alla:
    - Centrale Operativa della Polaria;
    - Compagnia aerea interessata;
    - Direzione Aeroportuale ENAC DAC.
  - b. Provvede ad attivare il Centro Operativo per l'Emergenza (COE) assicurandone il coordinamento e gestione nelle more dell' intervento di ENAC D. A.
  - c. Allerta tramite la Control room la Polizia Locale
  - d. Provvede, inoltre, a:
    - far allontanare dal luogo dell'Incidente tutto il personale non direttamente interessato alle operazioni di soccorso;
    - attuare tutte le misure per facilitare le operazioni di soccorso; ivi compresa la identificazione del percorso più idoneo per il raggiungimento e l'allontanamento dal punto dell'incidente dei mezzi di soccorso esterni;
    - predisporre quanto necessario d'ausilio alle operazioni di soccorso;
    - approntare ed attivare tutte le aree di supporto alle attività di soccorso come da Piano in Allegato 1.
  - e. Attua, se è opportuno, il Piano di Evacuazione dell'aerostazione stessa nel caso in cui l'incidente è avvenuto nelle vicinanze dell'aerostazione.
  - f. Trasferisce il proprio autoveicolo nei pressi del luogo dell'incidente, in maniera da farlo operare come posto di comando mobile in grado di fornire un collegamento diretto ed immediato tra la zona dell'incidente ed il COE.
  - g. Comunica al Direttore Tecnico Soccorsi (VV.F.) le seguenti notizie:
    - numero dei passeggeri trasportati;
    - numero dei componenti l'equipaggio;
    - combustibile presunto a bordo;
    - carichi pericolosi eventualmente a bordo;
    - fornisce allo stesso tutte le notizie che verranno richieste sul volo.
  - h. Concorda con la TWR il percorso più breve dei mezzi di soccorso tra l'area di Triage e l'area di Noria.
  - i. Assicura, durante tutta la fase del soccorso, il collegamento tra il punto dell'incidente ed il COE.
  - j. Aggiorna la TWR sulle operazioni di soccorso e gli eventuali stimati per la riapertura dell'aeroporto.
  - k. Predisporre affinché siano resi a disposizione dell'esercente dell'aeromobile i supporti tecnici e strumentali necessari alla rimozione dell'aeromobile e provvede di urgenza alla manutenzione ed al ripristino dell'area di manovra eventualmente danneggiata.

- l. Predisporre affinché siano messi a disposizione della Polaria un mezzo con autista che posizionerà gli indicatori di percorso per i mezzi di soccorso.
- m. Autorizza, in funzione delle informazioni in suo possesso, l'apertura dei gates della sala partenze del Terminal che danno sul piazzale aeromobili, informandone la Polaria e la Guardia di Finanza.
- n. Si assicura della messa a disposizione del locale per la raccolta e il riconoscimento dei deceduti (secondo le istruzioni dell'Autorità Giudiziaria e dell'Ufficio Sanità Aerea).
- o. Provvede a far attivare la sala Stampa.
- p. Provvede a far attivare la sala assistenza parenti prevista come prima assistenza ai congiunti.
- q. Provvede a comunicare alla TWR la cessazione dello stato di Incidente e la ripresa del traffico aereo, dopo l'avvenuta rimozione dell'aeromobile incidentato, accertata l'agibilità delle infrastrutture di volo, del ripristino del servizio antincendio e sanitario, acquisito il parere favorevole della rappresentanza ENAC DAC.
- r. Acquisisce dal Comandante del volo una relazione sull'evento.
- s. Provvede al trasferimento/trasporto dei carrelli per l'assistenza Sanitaria/Scorta intangibile presso il luogo di crash

In caso di incidente aereo di un aeromobile che parte / arriva sullo scalo e che sia coinvolto in un incidente su aree fuori della competenza aeroportuale, come già indicato nel presente Piano, il gestore attiverà le sale e le infrastrutture utili all'accoglienza ed assistenza di familiari delle vittime.

## **ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ESERCENTE E DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE**

- 3.8 Il rappresentante dell'Esercente o della Compagnia di Navigazione appena ricevuta la comunicazione dello stato di Incidente, opera secondo quanto previsto dal proprio Piano di Emergenza per gli incidenti aerei e del Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari” in esso contenuto e come definito al Piano di cui in Allegato 1. Inoltre:
- a. Notifica all'ADM le seguenti informazioni:
    - numero dei passeggeri trasportati indicando se fra di essi vi sono portatori di handicap (non vedenti, non udenti, non deambulanti ecc.);
    - numero dei componenti l'equipaggio;
    - combustibile presunto a bordo;
    - carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo indicando, se noto, quantità e ubicazione;
    - ogni altra notizia ritenuta utile.
  - b. Collabora con le Autorità alla redazione dei comunicati stampa ufficiali.
  - c. Partecipa al COE fornendo le informazioni relative ad eventuali Piani e procedure previste dalla Compagnia.
  - d. Fornisce la lista dei passeggeri al COE
  - e. Si pone a disposizione per qualsiasi ulteriore richiesta di collaborazione e per tutte le esigenze connesse con le procedure in atto, nonché per le operazioni di prima indagine ed, eventualmente, giudiziarie.