



Aeroporto
Olbia Costa Smeralda
GEASAR

PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE

Allegato 19.4.1
Sez.19 Ed5 REV00

PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE

INFO GENERALI	3
Premessa.....	3
Riferimenti Normativi.....	4
Definizioni	4
Luoghi di interesse primario ai fini dell'emergenza.....	9
PARTE 1 - DISPOSIZIONI GENERALI	12
Scopo e Ambito di applicazione	12
Incidente aereo all'esterno del sedime aeroportuale.....	12
Incidente in mare.....	13
Iter di approvazione e pubblicazione del piano.....	13
Responsabilità, Ruoli e Funzioni.....	14
Tipologia eventi previsti.....	15
Avvio degli stati di allarme, emergenza e incidente	15
Sistema di tele-allertamento	16
Comunicazioni radiotelefoniche.....	16
GRID MAP (mappe reticolari)	17
Categoria Aeroportuale ai fini del soccorso e della lotta Antincendio	17
Intervento sul luogo dell'evento	17
Posto di Comando Avanzato (PCA)	18
COE - Centro Operativo per l'Emergenza	19
Accesso in airside e punto di raduno dei mezzi di soccorso.....	21
Impiego dell'area di manovra	21
Soccorsi sanitari	22
Aree di primo soccorso	22
Custodia e rimozione del relitto	22
Assistenza ai passeggeri coinvolti nell'incidente	23
Verifica del PEA (Esercitazioni)	23
Esercitazione Totale	24
Esercitazione parziale	25
Table TOP	26
Azioni atte a migliorare il piano di emergenza	26
Emendamenti, diffusione e archiviazione del documento.....	27
PARTE 2 - ADEMPIMENTI	28
PARTE 2 - 1: STATO DI ALLARME	29

PARTE 2 - 2 STATO DI EMERGENZA.....	40
PARTE 2 - 3 STATO DI INCIDENTE	51
ALLEGATO 1 - NUMERI DI EMERGENZA.....	72
ALLEGATO 2 - NOMINATIVI RADIO	74
ALLEGATO 3 - GRID MAP INTERNA (GM).....	75
ALLEGATO 4 - GRID MAP ESTERNA (GME)	76

INFO GENERALI

Premessa

Il presente “Piano di Emergenza Aeroportuale”, adottato dall’ENAC con apposita Ordinanza, costituisce l’atto fondamentale di pianificazione e coordinamento delle misure da adottare relativamente alle emergenze derivanti da incidente aereo che interessino l’aeroporto di Olbia - Costa Smeralda.

L’attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall’ENAC in via preventiva mediante l’adozione del presente Piano, accertando il corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari soggetti coinvolti, che dovranno provvedere ad adottare coerenti procedure per assicurare l’efficace applicazione di quanto previsto dal Piano stesso.

Il Gestore aeroportuale assicura la convocazione dell’Emergency Response Committee (ERC), un comitato decisionale di tipo strategico composto da esperti e rappresentanti di Enti e Società coinvolti nella gestione di emergenze aeroportuali, con l’obiettivo di valutare e condividere aspetti legati al PEA e monitorare la gestione di eventi reali.

I componenti dell’ERC sono dotati di potere decisionale per proporre e condividere lo scenario delle esercitazioni, valutare gli esiti delle stesse e promuovere eventuali aggiornamenti e revisioni del Piano.

Il valore di una corretta pianificazione è determinato dalla sua idoneità a garantire l’obiettivo di minimizzare gli effetti di un’emergenza o di un incidente, con particolare riguardo al salvataggio di vite umane ed al mantenimento del massimo grado possibile d’operatività aeroportuale.

Tali finalità si realizzano assicurando il pronto intervento ed un adeguato coordinamento dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso, stabilendo precise funzioni per ogni Ente e Servizio aeroportuale.

Il complesso degli obiettivi evidenziati si concretizza nella:

- definizione, per ogni soggetto coinvolto, di precisi ruoli e mansioni;
- designazione dell’autorità di coordinamento delle operazioni;
- determinazione degli strumenti per favorire il celere ripristino dell’operatività aeroportuale.

Lo schema tipo per la gestione dell’emergenza prevede quindi il susseguirsi di tre fasi principali:

- conoscenza e comunicazione;
- operazioni di soccorso;
- operazioni post-soccorso.

Di fondamentale importanza per la tempestività e l’efficacia dei soccorsi è una precisa e ordinata trasmissione delle informazioni tra i vari attori delle operazioni. Ne consegue la necessità di prestare la massima attenzione alla fase di notifica degli Stati emergenziali in atto e al rispetto dei flussi di comunicazione.

Riferimenti Normativi

- ICAO - Airport Service Manual (Doc 9137 - P1 -E) Part 1: Rescue e Fire Fighting
- ICAO - Airport Service Manual (Doc. 9137 - AN/898) Part 7: Airport Emergency Planning;
- Reg. UE n. 139/2014 - ADR.OPS.B.005, AMC e GM EASA
- Reg. UE n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e s.m.i.
- R.D. 30/03/1942, n. 327 e successive revisioni: Codice della Navigazione;
- L. 24/02/1992, n. 225: Istituzione del Servizio Nazionale della Protezione Civile
- D.lgs. 08/03/2006 n. 139: Riassetto del Corpo Nazionale dei VV.F.
- D.M. 13/02/2001: Criteri per l'organizzazione dei soccorsi sanitari nelle catastrofi
- D.P.C.M. Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27/12/2012 - Dipartimento Protezione Civile: Modifiche alla Direttiva 2/5/2006: "Indicazioni per il coordinamento delle emergenze" e successive modifiche;
- Codice della protezione civile DL 2/1/18 n. 1
- Sentenze del Consiglio di Stato n. 5943/2013 e n. 661/2015
- Circolare Enac APT 18A del 30/1/2008 "Piano d'emergenza aeroportuale"
- Circolare Enac GEN 05 A del 12/10/2018 "Piano d'assistenza alle vittime di incidenti aerei e loro familiari"
- AIP - Italia - AD2 LIEO
- Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Olbia, adottato con Ordinanza vigente emessa dalla DA Sardegna Enac
- Convenzione Enac - Geasar n.113 del 27/10/2004
- Best Practices Enac - PEA in vigore

Definizioni

ALLARME	Condizione nella quale si ha ragione di dubitare della sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti
AREA DI MANOVRA	Parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, con esclusione dei piazzali di sosta e di qualsiasi altra parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili

AREA DI MOVIMENTO	Parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'Area di Manovra, i piazzali e qualsiasi parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili
AREA DI TRIAGE	Area in cui sono effettuate le operazioni di triage
ATS - Air Traffic Services	Servizi forniti dalla Torre di Controllo di ENAV ed includono il servizio di allarme.
COC - Centro Operativo Comunale	Struttura operativa attivata dal Sindaco in emergenza o in previsione di una emergenza per la direzione e il coordinamento delle attività del presidio territoriale locale e dei servizi di soccorso e di assistenza alla popolazione. Coordina tutte le operazioni di assistenza al soccorso e di post-soccorso nelle aree limitrofe ed esterne all'aeroporto.
COE - Centro operativo per l'emergenza	Organismo collegiale istituito per il coordinamento delle attività finalizzate a minimizzare gli effetti di un'emergenza aeronautica, nonché al mantenimento del massimo grado possibile di operatività aeroportuale. Si riunisce presso la Sala COE del Gestore situata al piano interrato, all'interno dei locali operativi Geasar.
COS - Coordinamento Operativo Scalo	Punto di contatto del Gestore Aeroportuale con tutti gli operatori aeroportuali.
CTRL - Control Room aeroportuale	Sala operativa della funzione di security aeroportuale
DSS- Direttore dei soccorsi sanitari	Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale responsabile della gestione in loco di tutto il dispositivo di intervento sanitario. Inizialmente coincide con il medico di SSA, sostituito successivamente dal medico del 118.
DTS - Direttore Tecnico dei Soccorsi OSC - On Scene Commander	Capo Turno dei Vigili del Fuoco che ha il compito di dirigere le operazioni di spegnimento e soccorso mettendo in sicurezza l'area. Una volta messo in sicurezza lo scenario, il DTS prende il ruolo di On-Scene Commander per il coordinamento di tutte le operazioni sul luogo fungendo da collegamento fra la zona dell'incidente ed il COE nonché con gli Enti di

	soccorso esterni. È identificato con Safety Jacket Gialla con scritta “DTS” On- Scene Commander.
EAC - Emergency Airport Coordinator	Persona individuata dal Gestore tra gli addetti in turno presso la struttura Operations, è incaricata dal Gestore Aeroportuale di rendere disponibile la Sala COE e di allertare quanti previsti e diffondere le informazioni, anche via radio, agli Enti coinvolti.
EMERGENZA	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l’aeromobile e i suoi occupanti
ERC - Emergency Response Committee	Organismo rappresentativo di tutti gli Enti e Soggetti coinvolti in materia di emergenze che possono interessare gli aeromobili e i suoi occupanti e attraverso il quale il Gestore svolge il ruolo di coordinamento ex Reg. UE 139/2014;
GRID MAP	Mappa quadrettata atta ad identificare i luoghi ove presumibilmente si prevede di intervenire in caso di emergenza. L’identificazione del quadrante avviene mediante coordinate
INCIDENTE	<p>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 o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l’aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:</p> <p>una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di essere dentro l’aeromobile, oppure venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell’aeromobile, comprese parti staccatesi dall’aeromobile stesso,</p> <p>oppure</p> <p>essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute</p>

	<p>a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure 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 dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette anti-scorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome);</p> <p>oppure</p> <p>l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile</p>
INCONVENIENTE GRAVE	<p>Un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, 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 o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.</p>
OCT	Observer Critique Team
OSM	Operational Services Manager

<p>PCA - Posto di comando avanzato</p>	<p>Cura e coordina i soccorsi sul luogo dell'incidente, e ha funzioni di ricezione e smistamento di informazioni. Rappresenta la prima cellula di comando tecnico a supporto del COE. E' composto di norma dalle primarie strutture di soccorso. Sarà quindi presente il Direttore dei Soccorsi Sanitari che si coordinerà con il DTS dei VVF e con i referenti degli altri enti presenti. Nelle fasi iniziali i referenti della prima ambulanza, della prima squadra dei VVF e del primo mezzo delle Forze dell'Ordine, costituiranno il PCA provvisorio.</p>
<p>PEA - Piano di Emergenza Aeroportuale</p>	<p>Insieme di procedure necessarie ad affrontare in modo organizzato le emergenze a seguito di incidenti o in caso di situazioni che possono evolvere in incidenti, nonché a coordinare la risposta e l'azione dei vari soggetti aeroportuali e non.</p>
<p>PMA - Postazione Medica Avanzata</p>	<p>Idoneo ambiente aeroportuale destinato in via continuativa o temporanea al ricovero ed alla stabilizzazione dei feriti.</p>
<p>PUNTO DI RADUNO</p>	<p>Luogo di riferimento presso il quale si recano i veicoli e il personale di soccorso per essere smistati sul luogo dell'incidente o in altre aree.</p>
<p>SALA CRISI ENAC</p>	<p>E' stata istituita in ottemperanza all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3841 del 19 Gennaio 2010, viene attivata dall'Enac e rappresenta la struttura a disposizione dei vertici dell'Enac nel caso in cui si verificano eventi di particolare e/o gravità afferenti il settore del trasporto aereo. Si attiva su disposizione del Direttore Generale dell'Enac e rappresenta il punto di contatto tra Enac, il Ministero Affari Esteri, la Protezione Civile (Sala Situazione Italia) ed altri Enti coinvolti nell'evento. Opera in stretto contatto con il COE aeroportuale</p>
<p>SCORTA INTANGIBILE</p>	<p>Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego da parte del Servizio Sanitario Aeroportuale.</p>

SSA - Servizio Sanitario Aeroportuale	Personale sanitario che interviene nelle operazioni di primo soccorso (apprestamento delle attrezzature sanitarie in loco e triage sul luogo dell'incidente) in attesa dei soccorsi sanitari esterni
TEAM DI CONTATTO	<p>Ha la funzione di assicurare una corretta informazione alle vittime e loro familiari sulla gestione dell'evento. E' nominato dal COE. È costituito in composizione variabile, secondo la tipologia dell'incidente e delle persone coinvolte, dai soggetti istituzionali presenti nel COE, dal personale del gestore aeroportuale, da un delegato dell'ENAC, che coordina il Team di Contatto, nonché da eventuali soggetti terzi. Opera in stretto coordinamento con il COE aeroportuale.</p> <p>Il Team di Contatto opera principalmente nelle prime ore successive all'incidente, ossia sino all'intervento della compagnia aerea con il proprio gruppo di assistenza, con il quale viene effettuato un formale passaggio di consegne.</p>
TRIAGE	Processo di suddivisione dei pazienti in classi di gravità in base alle lesioni riportate

Luoghi di interesse primario ai fini dell'emergenza

PUNTO DI RACCOLTA MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI

E' individuato nell'area sita sul retro del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. Sarà dotato di apposita segnaletica e dovrà, all'eventualità, essere reso sgombro da qualunque mezzo, equipaggiamento o cosa che possa creare intralcio alle operazioni.

VARCHI DI ACCESSO DEI MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI

Il varco di accesso prioritario per i mezzi di soccorso esterni è il varco ovest - VV.F.

Il passaggio dai varchi durante l'emergenza è stabilito dal COE che, in caso di utilizzo, provvederà ad allertare la Polizia di Frontiera per il pronto piantonamento degli stessi.

I VARCHI DI ACCESSO al sedime aeroportuale sono i seguenti (indicati nella Grid Map interna):

- V1 zona testata 05 - cancello a frattura prestabilita C2
- V2 zona Sud sedime aeroportuale - cancello a frattura prestabilita A14
- V3 zona nord-est sedime aeroportuale - cancello a frattura prestabilita F30

- Varco accesso mezzi di soccorso esterni cancello VV.F. Sito sul confine aeroportuale lato Nord -Ovest H15
- Varco doganale sito sul confine aeroportuale lato est G21

SALA COE

Si trova presso l'area scalo al piano semi-interrato del Terminal Aviazione Commerciale, lato Air Side dell'Aeroporto, più specificatamente in prossimità dei locali operativi Geasar. Vi si riuniscono i componenti del COE.

PMA - POSTAZIONE MEDICA AVANZATA

Vi sono accolti i feriti di un incidente aereo per la prima assistenza medica prima del loro trasferimento agli Ospedali. Sarà situata presso l'area partenze extra-Schengen (ossia GATE A7 - A10) nel piano seminterrato del Terminal 1 (Vedi planimetria).

SALA FAMILIARI

Ha la funzione di accogliere i familiari delle persone coinvolte nell'incidente. Sarà situata presso l'Aula Magna della struttura utilizzata per attività didattiche. Il COE avrà capacità di individuare la Sala in altre aree dell'aeroporto, o nelle immediate vicinanze, in funzione delle necessità dell'emergenza.

SALA ILLESI

Vi troveranno assistenza i passeggeri superstiti di un incidente aereo che non necessitino di cure mediche sarà situata nella sala partenze presso l'area "arrivi extra-schengen".

SALA RICONGIUNGIMENTO

È il luogo deputato al ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari. Sarà allestita presso il "terminal T2", in aerostazione. Il COE avrà la capacità di individuare la sala in altre aree dell'aeroporto, o nelle immediate vicinanze, in funzione delle necessità dell'emergenza.

SALA STAMPA e P.R.

È la sala a disposizione dei rappresentanti degli organi di informazione. Sarà situata presso la "Sala Smith" sita in aerostazione.

SALA CREW

ha la funzione di accogliere l'equipaggio illeso o leggermente ferito coinvolto nell'incidente. Sarà situata presso la "meeting room" posta all'interno degli uffici dello scalo al piano semi-interrato del Terminal Aviazione Commerciale, lato Air Side dell'Aeroporto.

SALA FAMILIARI CREW

sarà situata presso il "terminal Eccelsa di Aviazione Generale" (Rif. GM: H6).

SALA RICOVERO SALME

E' l'area di raccolta temporanea delle salme in attesa di successivo trasferimento nelle idonee strutture di medicina legale sarà situata presso "l'autorimessa del Distaccamento VV.F. prospiciente l'Apron1 (Rif. GM: H15)

CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO

Aeroporto internazionale H24 aperto al traffico aviazione commerciale e aviazione generale Situato nel comune di Olbia.

Certificato ai sensi del Reg. EU 139/2014 (certificato num. IT.ADR.0031) abilitato alle operazioni con CAT ICAO 4D. Le operazioni vengono effettuate sulla pista di volo 05/23

PARTE 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

Scopo e Ambito di applicazione

Il presente “Piano Emergenza Aeroportuale” (PEA), stabilisce le attività operative finalizzate a far fronte in modo organizzato alle possibili emergenze derivanti da un evento che interessi il sedime dell’Aeroporto Costa Smeralda (ossia l’area indicata nell’Allegato 1 GRID MAP INTERNA) e che abbia un impatto su un aeromobile e/o sui suoi occupanti.

In particolare, il presente Piano si applica per le seguenti tipologie di eventi:

- Allarme/Emergenza da parte di a/m a terra e/o in volo da/verso l’aeroporto
- Incidente aereo entro il sedime aeroportuale

Per le aree esterne al sedime aeroportuale si applicano le procedure di intervento stabilite dal Piano di Protezione Civile della Prefettura.

Non sono oggetto di trattazione emergenze di tipo diverso dall’incidente aereo, ovvero emergenze derivanti da eventi naturali o connessi allo svolgimento dell’attività umana, per i quali si fa riferimento al MdA Parte E Sez. 19 Allegato 19.4.2 ed Allegato 19.4.3. inclusi atti illeciti/terroristici per i quali si fa riferimento al Piano “Leonardo da Vinci”.

Incidente aereo all’esterno del sedime aeroportuale

Per le aree esterne al sedime aeroportuale si applicano le procedure di intervento stabilite dal Piano di Protezione Civile della Prefettura.

In caso di incidente all’esterno del sedime la convocazione del COE non è prevista, bensì valutata da Enac, al fine di assicurare il raccordo con l’esterno e l’interfaccia con gli stakeholder presenti sul territorio (Prefettura, Protezione Civile ecc.), fornire ogni supporto disponibile (es. scorta sanitaria intangibile, area destinata all’assistenza dei familiari delle vittime) ed assicurare all’interno del sedime aeroportuale le azioni di coordinamento necessarie a mantenere l’operatività aeroportuale.

Nell’immediato, a titolo cautelativo, se l’incidente è accaduto fuori dal sedime aeroportuale, nell’area definita dalla Grid Map Esterna (ALLEGATO 4 - GRID MAP ESTERNA (GME)), la TWR, laddove ritenuto opportuno potrà sospendere tutto il traffico in arrivo e partenza in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del COE, se convocato, oppure dal Gestore Aeroportuale di concerto con i referenti di Enac ed Enav.

Se l’incidente è avvenuto in fase di decollo, il Gestore dispone un’ispezione immediata della pista.

Qualora il contingente aeroportuale dei VV.F. venga impiegata per l’intervento fuori dal sedime, in applicazione del Piano di Protezione Civile della Prefettura - per l’intervento al di fuori del sedime aeroportuale, I VV.F. comunicano l’assenza della copertura antincendio al gestore

aeroportuale sulla frequenza 440.600 MHz che a sua volta informa immediatamente la Torre di Controllo e successivamente ENAC.

Incidente in mare

Qualunque autorità abbia notizia di un incidente aeronautico in mare deve dare immediata notizia alla Torre di controllo di Olbia. La TWR, in contatto telefonico diretto (punto-punto), con la Capitaneria di Porto fornirà le notizie conosciute e gli eventuali aggiornamenti necessari a supportare gli interventi stessi, come previsto dal “Piano per ricerca e soccorso per aeromobile incidentato in mare” del 16° MRSC.

L’Autorità marittima provvederà alle operazioni di ricerca e salvataggio delle persone ed invierà all’ENAC - Direzione Aeroportuale - un apposito rapporto sugli interventi effettuati e sui soccorsi prestati.

Iter di approvazione e pubblicazione del piano

il Piano d’emergenza aeroportuale

- Previa verifica preliminare delle strutture dell’Enac competenti (Direzione Aeroportuale e Direzione Operazioni) è sottoposto alla condivisione nell’Emergency Response Committee, nell’ambito di un’apposita riunione di coordinamento prima dei successivi adempimenti di competenza dell’Enac, finalizzati all’inserimento nella Sez. 19 del Manuale di Aeroporto, approvato dalla Direzione Operazioni, e alla successiva adozione con Ordinanza Aeroportuale.
- E’ emendabile, apportando modifiche secondo la procedura di change management prevista nel Manuale di Aeroporto. Tali modifiche sono comunque preventivamente valutate ed approvate nell’ambito dell’ERC proposte dal Gestore Aeroportuale o da altri soggetti coinvolti.
- Sarà cura d’ogni soggetto individuato dal presente Piano conservare e mantenere aggiornate le copie in proprio possesso.

Ogni Ente o Servizio interessato alle operazioni d’emergenza è tenuto a comunicare tempestivamente al Gestore Aeroportuale, che curerà la redazione dell’aggiornamento e la diffusione, ogni variazione di:

- a) recapiti telefonici
- b) contatti con organizzazioni esterne
- c) dotazioni di apparati e mezzi
- d) responsabili dei settori coinvolti nelle operazioni
- e) ogni altra informazione che abbia impatto sulle procedure previste dal Piano d’Emergenza.

Variazioni sostanziali ai fini dell'applicazione del Piano saranno anticipate via e-mail dal soggetto che intende richiedere/suggerire la variazione al Gestore, in modo che quest'ultimo le comunichi ai membri dell'ERC prima della riunione.

Responsabilità, Ruoli e Funzioni

Agli Enti, ai soggetti e agli operatori di servizi aeroportuali di seguito indicati sono attribuiti specifici ruoli, funzioni e adempimenti:

- ENAC (D.A.): adotta il Piano di Emergenza Aeroportuale per eventi di natura aeronautica. In caso di necessità, ordina che aeromobili o altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. Coordina i soggetti pubblici ed il COE quando presieduto.
- Gestore Aeroportuale (Geasar S.p.A.): titolare del certificato di aeroporto nr. IT.ADR.0031 ai sensi del Regolamento EU n.139/2014 e in forza della Convenzione, stipulata e sottoscritta con ENAC, gestisce l'Aeroporto di Olbia. Predisporre, di concerto con altri Enti coinvolti, il Piano d'Emergenza e, nell'ambito delle procedure di soccorso, mette a disposizione dei soccorsi le risorse organizzative, le infrastrutture e i mezzi a tal fine individuati per quanto di propria competenza. Coordina, nelle more dell'intervento dell'ENAC, le operazioni dei soggetti presenti e coopera con i soggetti pubblici, nel rispetto e nei limiti dei poteri conferitigli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA stesso assegna loro.
- Servizio di controllo del traffico aereo (ENAV - Torre di Controllo - TWR): assicura il controllo di tutto il traffico sull'area di manovra nonché di ogni aeromobile in volo nelle vicinanze dell'aeroporto. Nell'ambito delle operazioni d'emergenza e di soccorso esercita un preponderante compito di allertamento e comunicazione.
- Servizio di Soccorso e lotta Antincendio - Distaccamento aeroportuale (Vigili del Fuoco): assicura con personale, mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi ed assume la direzione tecnica dei relativi interventi.
- Servizio Sanitario Aeroportuale (SSA): assicura il primo intervento di soccorso sanitario fino all'eventuale arrivo dei soccorsi sanitari esterni (118) e la predisposizione della scorta intangibile.
- 118: assicura la gestione sanitaria dei soccorsi qualora le esigenze mediche richiedano risorse eccedenti quelle disponibili in aeroporto.
- Compagnie aeree o loro rappresentanti: mettono a disposizione le informazioni sul velivolo oggetto dell'emergenza, sui passeggeri e sui membri dell'equipaggio oltre che il personale per le esigenze delle operazioni post-incidente.
- Forze di Polizia (Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri): assicurano il presidio, la vigilanza e l'ordine pubblico nelle aree interessate sotto il coordinamento del Dirigente della Polizia di Frontiera.

- Sanità Aerea: assicura gli adempimenti di legge in materia di profilassi internazionale legata al traffico aereo, d'Igiene pubblica e di Polizia Sanitaria.
- ANSV: l'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo è l'autorità nazionale responsabile della conduzione delle investigazioni di incidenti ed inconvenienti gravi aeronautici.

Ciascun soggetto assume la piena responsabilità tecnica del proprio intervento ed è inoltre tenuto a mettere in atto ogni altra azione, anche se non espressamente indicata, diretta ad una buona riuscita delle operazioni.

A tal fine, ogni Ente o Servizio aeroportuale, adotterà idonee procedure d'intervento tenendo in considerazione le diverse condizioni operative, in particolare quelle più critiche, come la notte e le cattive condizioni meteorologiche.

Particolare cura dovrà essere rivolta alla formazione e all'addestramento del personale e alla verifica dell'equipaggiamento, dei mezzi e delle attrezzature.

Nello specifico i rappresentanti dei vari Enti titolati a partecipare al COE, all'ERC e alla gestione dell'assistenza post soccorso nelle aree preposte, dovranno essere adeguatamente formati.

Tipologia eventi previsti

	Stato di allarme (Local Standby)	Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.
	Stato di emergenza (Full Emergency)	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti ed un incidente è ritenuto imminente.
	Stato di incidente (Aircraft Accident)	Condizione nella quale si sia verificato, o si presume avvenuto, un evento dannoso per l'aeromobile e i suoi occupanti

Avvio degli stati di allarme, emergenza e incidente

Chiunque abbia notizia di un incidente o di un pericolo che coinvolga un aeromobile e i suoi occupanti ha l'obbligo di darne immediata comunicazione alla Torre di controllo per l'avvio delle procedure di emergenza e soccorso.

La Torre di Controllo avuta notizia di una condizione di pericolo o di un incidente di natura aeronautica, in funzione dell'evento occorso attiva il sistema di allarme elettronico avviando le procedure per gli Stati di Allarme, Emergenza, Incidente.

Gli adempimenti degli Enti e Servizi aeroportuali si intendono immediatamente avviati una volta acquisita la notifica dello Stato in corso.

Nell'eventualità che da uno Stato inferiore di pericolo si passi ad uno di livello superiore le comunicazioni e le azioni già compiute si intendono valide ai fini delle procedure successive.

Sistema di tele-allertamento

L'aeroporto di Olbia è dotato di un sistema di tele-allertamento composto da un sistema di dispositivi acustico - luminosi, con una unità di attivazione situata presso la Torre di Controllo per l'avvio degli Stati di Allarme, Emergenza, Incidente, e delle unità periferiche localizzate presso la sala COE, il Distaccamento dei VV.F. e i locali del SSA e i locali COS.

Ogni Stato verrà identificato da un corrispondente colore:

Allarme: colore verde

Emergenza: colore giallo

Incidente: colore rosso

In caso di avaria del sistema di tele-allertamento la TWR trasmette la comunicazione dell'evento via radio, usando la frequenza 440.600 MHz.

Comunicazioni radiotelefoniche

Al fine di evitare ritardi, duplicati nelle chiamate e intralci alle procedure tutti i soggetti interessati si atterranno ad un preciso flusso di comunicazioni stabilito negli schemi riportati nella parte 2° relativa agli adempimenti di ciascun soggetto.

Allo scattare della fase di Emergenza o Incidente la TWR impone il silenzio radio. Tutti gli Enti si pongono in ascolto senza interferire nelle comunicazioni che, in questa fase avverranno solo tra TWR, VV. F., EAC.

Se le fasi di allarme o emergenza dovessero degradare in incidente, la priorità assoluta va data alle comunicazioni radio tra il "Posto di Comando Avanzato" e il COE. Una volta attivo il PCA quest'ultimo avrà la priorità nelle comunicazioni.

Il Gestore provvederà, laddove richiesto, a mettere a disposizione per il personale Enac una o più unità radio sintonizzate sulla frequenza di emergenza.

Ogni altra comunicazione potrà avvenire solo ed esclusivamente senza interferire con le precedenti e solo per motivi strettamente connessi con le operazioni di soccorso.

Le comunicazioni non prioritarie o riguardanti disposizioni interne a ciascun ente coinvolto avverranno sulle frequenze di servizio di ciascun Ente.

La verifica della funzionalità degli strumenti di comunicazione radiotelefonica, anche quelli messi a disposizione dal gestore aeroportuale rientra nella responsabilità degli enti utilizzatori

I nominativi radio assegnati sono riportati alla fine del presente documento (vedi ALLEGATO 2 - NOMINATIVI RADIO).

I contatti di riferimento in caso d'emergenza sono anch'essi riportati alla fine del presente documento (vedi ALLEGATO 1 - NUMERI DI EMERGENZA).

GRID MAP (mappe reticolari)

Al fine di una precisa e univoca localizzazione dell'area delle operazioni di soccorso è fatto obbligo ad ogni soggetto fare esplicito riferimento alle mappe reticolari in dotazione:

ALLEGATO 3 - GRID MAP INTERNA (GM) Mappa perimetro aeroportuale

ALLEGATO 4 - GRID MAP ESTERNA (GME) Mappa territorio limitrofo aeroportuale.

Copia delle suddette mappe reticolari dovranno essere tenute in opportuna evidenza presso le sedi operative di tutti i soggetti interessati dalle operazioni di emergenza e sui veicoli utilizzati per le operazioni di soccorso.

Categoria Aeroportuale ai fini del soccorso e della lotta Antincendio

La categoria antincendio dell'Aeroporto di Olbia, riportata nel Manuale d'Aeroporto Parte E Sez. 20 è stabilita alla **8° Categoria ICAO**.

A seguito di ogni intervento originato da una condizione di incidente, i VV.F. comunicheranno tempestivamente alla Torre di Controllo e all' EAC il livello di declassamento della Categoria antincendio in funzione della quantità residua di agenti estinguenti, di personale e di automezzi ancora disponibili

Intervento sul luogo dell'evento

Tutte le squadre di soccorso e altri soggetti che intervengono sul luogo dell'incidente, o si dispongono in condizioni di stato di emergenza, operano ciascuna nell'ambito delle proprie responsabilità e competenze secondo quanto previsto dalle rispettive procedure operative.

In accordo a quanto riportato anche nella Sez. 20 Parte E del Manuale di Aeroporto, il tempo di risposta dei veicoli antincendio e di soccorso di primo intervento per raggiungere, dal momento della chiamata, qualsiasi punto della pista di volo RWY 05-23, in condizioni di visibilità e condizione della superficie ottime è di massimo 3 minuti, con obiettivo operativo di 2 minuti, 3 minuti è il tempo di intervento massimo di mezzi e personale dei VVF su qualsiasi area di movimento.

I mezzi antincendio che arrivano dopo quelli di primo intervento non devono giungere con un ritardo superiore ad un minuto, al fine di assicurare un flusso continuo di agenti estinguenti.

I tempi di risposta sono misurati durante le esercitazioni di emergenza full scale.

Al fine di garantire la massima prevenzione da qualsiasi interferenza alle operazioni di soccorso, è vietato a chiunque non coinvolto nelle operazioni stesse e/o nella lotta antincendio di interessare l'area dell'evento.

Il coordinamento degli interventi tecnici di soccorso è svolto fin dalle fasi iniziali dell'emergenza dal Capo Turno dei Distaccamento Aeroportuale dei VV.F. che assume il ruolo di DTS. Il DTS mantiene la funzione di coordinamento per tutta la durata delle operazioni di soccorso.

Il personale che assume la funzione di DTS dovrà essere fornito di dotazioni che lo rendano immediatamente riconoscibile in ogni condizione di visibilità

Ogni soggetto che interviene nell'area dell'evento è tenuto ad indossare dotazioni che lo rendano riconoscibile, a tal proposito verranno utilizzate apposite Safety Jacket identificative del ruolo:

- Direttore Tecnico dei Soccorsi (Safety Jacket gialla con scritta DTS)
- Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale (Safety Jacket gialla con scritta MEDICO)
- Direttore Sanitario dei Soccorsi (Safety Jacket gialla con scritta DSS);
- Direttore Postazione Medica Avanzata (Safety Jacket bianca con scritta DPMA);



Figura 1 - Identificativi responsabili preposti

Posto di Comando Avanzato (PCA)

In prossimità dell'area dell'incidente, su indicazione del Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS), sarà prontamente stabilito ed approntato da parte dei VVF un Posto di Comando Avanzato (PCA), con funzioni di coordinamento sul campo dei soccorsi, ricezione e smistamento delle informazioni, presso il quale convergeranno i responsabili per le operazioni di soccorso sanitario (DSS) e per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica (POLIZIA).

Qualora si ravvisi la necessità di coordinare e dirigere sul luogo dell'incidente le attività di propria competenza, presso il PCA potranno recarsi anche i rappresentanti del Gestore aeroportuale e degli altri soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso; hanno titolo a parteciparvi:

- DTS
- Responsabile SSA
- Sanitario 118
- Rappresentanti delle Forze dell'Ordine
- Responsabile Geasar
- Direttore aeroportuale o suo delegato
- Responsabile Sanità aerea

Tutti i rappresentanti dovranno essere forniti di dotazioni che li rendano immediatamente riconoscibili in ogni condizione di visibilità e gli consentano di mantenere una stabile comunicazione con i rispettivi responsabili presso il COE.

Al fine di garantire un efficace flusso di comunicazioni da e verso il PCA, al DTS è affidata la responsabilità del coordinamento del PCA e la gestione delle comunicazioni, direttamente o per il tramite di personale da lui individuato.

Il DTS individua il posto dove posizionare il PCA e lo comunica tramite radio a tutti gli altri soggetti. Il PCA può essere spostato in base alla necessità dei componenti e della logistica.

L'area individuata è resa identificabile mediante l'utilizzo del mezzo dei VV.F. (**ROSSO 1**) predisposto per il supporto tecnico-logistico alle operazioni di soccorso.

In particolare la funzione del PCA è essenziale al fine di:

- classificare e dimensionare correttamente l'incidente fornendo via radio una breve ma precisa informazione dello scenario sul luogo del crash a favore di una congrua percezione dell'evento anche parte dei soggetti in ascolto in frequenza:
- coordinare la gestione operativa degli interventi di soccorso
- contenere un'eventuale dispersione dei passeggeri superstiti dall'area di crash
- individuare aree funzionali alle attività di soccorso sanitario
- fornire indicazioni per la dislocazione dei mezzi di soccorso compresi quelli esterni
- richiedere al Gestore eventuali mezzi e/o infrastrutture utili ai soccorsi
- aggiornare costantemente il COE con le informazioni provenienti dall'area di crash

COE - Centro Operativo per l'Emergenza

In caso di Incidente il **coordinamento delle attività** si realizza mediante la costituzione del Centro Operativo per l'Emergenza (COE) che, operando in stretto contatto con il PCA (quando istituito), adotta ogni provvedimento teso al coordinamento delle attività al fine di:

- supportare le richieste che provengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS), il quale, in ogni caso, informa costantemente il COE sulla situazione dell'area di intervento
- agevolare l'intervento dei mezzi di soccorso esterni e della scorta verso e dall'area dell'incidente;
- recepire le informazioni e gli aggiornamenti dagli Enti presenti sul luogo dell'incidente;
- coordinare l'assistenza dei passeggeri superstiti e dei familiari delle vittime;
- presidiare l'area interessata dall'incidente, delle aree destinate ai superstiti, e gli accessi principali dell'aeroporto;

- curare che il personale della Compagnia Aerea interessata e del Gestore aeroportuale redigano l'elenco dei passeggeri ospedalizzati e dei passeggeri incolumi assistiti presso la Sala Illesi;
- supportare le attività medico-legali connesse al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme;
- organizzare il piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente e gestire gli effetti personali recuperati;
- gestire eventuali richieste di limitazione/chiusura dell'aeroporto, o parti di esso, e richieste di NOTAM;
- coordinare i flussi, priorità di atterraggio o decollo;
- ridurre il disagio dei passeggeri in aerostazione;
- condividere e coordinare le azioni da intraprendere in termini di attività e/o informativa all'interno o all'esterno dello scalo;
- coordinare le attività connesse al ripristino dell'operatività aeroportuale.

Il Centro Operativo di Emergenza, situato presso la Sala COE (al piano seminterrato dell'aerostazione), e disponibile h24, è composto dai rappresentanti qualificati del Gestore aeroportuale e dagli Enti istituzionali preposti alla gestione dell'emergenza di seguito elencati:

- a) Gestore aeroportuale
- b) ENAC
- c) ENAV
- d) Vigili del Fuoco
- e) 118
- f) Polizia di Frontiera
- g) Carabinieri
- h) Guardia di Finanza
- i) Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
- j) Sanità Aerea.
- k) Compagnia Aerea o suo handler accreditato

Il Gestore garantisce, sotto la propria responsabilità, che ove si rendesse necessario l'utilizzo della sala COE per il verificarsi di un evento aeronautico e la stessa fosse occupata per lo svolgimento di corsi di formazione, tale sala verrà immediatamente fatta sgomberare ed adibita all'uso previsto dal PEA.

Il COE può comprendere al suo interno rappresentanti delle strutture territoriali di Protezione Civile e, dove attivate, organizzazioni di volontariato.

L'acquisizione e la diffusione delle informazioni anche via radio, agli Enti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni, sono affidate al EAC in qualità di rappresentante del Gestore aeroportuale.

La mancata presenza di uno o più soggetti non invalida l'attività del COE e la sua composizione potrà essere integrata, in funzione delle necessità, da altre professionalità presenti in aeroporto.

Il Gestore aeroportuale, nelle more dell'intervento dell'Enac, coordina le operazioni dei soggetti presenti e coopera con i soggetti pubblici, nel rispetto e nei limiti dei poteri conferitigli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA stesso assegna loro.

All'acquisizione dello Stato di Incidente, l'EAC rende disponibile la Sala COE presso la quale si recano, senza ulteriore avviso, i membri del COE.

La messa a disposizione e la sorveglianza della Sala COE sono affidati al Gestore Aeroportuale.

La dotazione minima del COE è indicata nel Manuale d'aeroporto Parte E Se.19.

Fatta salva la priorità dell'intervento dei mezzi di soccorso, i rappresentanti dei soggetti membri del COE potranno recarsi presso il Posto di Comando Avanzato qualora ravvisino la necessità di coordinare e dirigere sul posto le attività di propria competenza, individuando gli opportuni strumenti di comunicazione e di condivisione delle informazioni con i rispettivi rappresentanti presso il COE.

Accesso in airside e punto di raduno dei mezzi di soccorso

IL VARCO ACCESSO MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI è sito sul confine aeroportuale lato Nord - Ovest (Rif GMI: H15).

IL PUNTO DI RACCOLTA PER I MEZZI DI SOCCORSO (Rif. GMI: H15) è individuato nell'area sita sul retro del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. Sarà dotato di apposita segnaletica e dovrà, all'eventualità, essere reso sgombro da qualunque mezzo, equipaggiamento o cosa che possa creare intralcio alle operazioni.

Impiego dell'area di manovra

L'accesso e il movimento di tutti i mezzi di soccorso in Area di Manovra sono consentiti solo in condizioni in cui sia garantito un costante contatto radio bilaterale con la Torre di Controllo.

Ai fini della separazione tra veicoli e aeromobili in Area di Manovra, ogni accesso alla stessa dovrà essere autorizzato dalla Torre di Controllo, la quale fornirà le informazioni necessarie per la sicurezza della circolazione in tale Area.

L'accesso di mezzi e persone in Area di Manovra sprovvisti di radio sarà consentito solo se scortati da mezzi che possano garantire il contatto radio bilaterale.

La necessità di richiesta di autorizzazioni all'accesso su singole porzioni o sull'intera Area di Manovra potrà essere sospesa nell'eventualità che il COE richieda la chiusura o limitazioni delle relative aree al fine di agevolare la movimentazione dei mezzi sul luogo dell'incidente.

In condizioni di emergenza/incidente eventuali lavori in Area di Manovra devono essere immediatamente sospesi e tale area dovrà essere prontamente sgomberata.

Soccorsi sanitari

Dopo aver avviato le prime operazioni di soccorso e valutata la gravità della situazione, il Direttore Tecnico dei Soccorsi, confermando via radio di aver posto in sicurezza l'area dell'incidente, farà intervenire i mezzi per il soccorso sanitario fornendo indicazioni sulla loro dislocazione.

Il Medico del SSA (Safety Jacket "MEDICO") svolgerà, nelle prime fasi del soccorso, il ruolo di Direttore Sanitario dei Soccorsi (DSS). Il DSS disporrà l'immediato utilizzo della "scorta intangibile" del SSA.

All'arrivo dei mezzi di soccorso e del personale inviati dalla Centrale Operativa del AREUS 118, il medico designato dallo stesso assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari (safety jacket "DSS") e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il medico del SSA collaborerà con il DSS assicurando, inoltre, il coordinamento col COE.

Aree di primo soccorso

Il Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS), di concerto con il Direttore dei Soccorsi Sanitari, valuterà la necessità di stabilire in prossimità del luogo dell'incidente aree destinate a:

- Area di raduno iniziale dei codici verdi
- Area di Triage (selezione e smistamento dei feriti)
- PCA
- Area di trasporto
- Area codici neri

Tali aree saranno presidiate dalle forze di polizia.

Custodia e rimozione del relitto

Una volta assicurate le attività di soccorso i relitti saranno isolati e posti nella disponibilità delle Autorità competenti sulle indagini giudiziarie e aeronautiche.

Successivamente, il gestore aeroportuale su indicazione del COE si provvederà ad attivare la procedura di rimozione del relitto così come previsto dal Manuale d'Aeroporto Parte E Sez.21.

Assistenza ai passeggeri coinvolti nell'incidente

Le Compagnie Aeree sono i principali soggetti attivi nel Piano di assistenza alle vittime e ai loro familiari. Le azioni e i comportamenti durante una situazione di crisi devono tener conto degli aspetti sociali, umanitari e finanziari nei confronti delle persone coinvolte nell'evento e dei loro familiari attraverso un'omogenea e adeguata assistenza ai passeggeri, ai membri dell'equipaggio e ad eventuali altre persone coinvolte nell'area dell'incidente.

I vettori sono tenuti ad assicurare la congruenza del proprio ERP (Emergency Response Plan) con il presente Piano d'emergenza.

Prima dell'inizio delle operazioni il LERP (Local Emergency Response Plan) deve essere obbligatoriamente trasmesso al Gestore, unitamente ai contatti da utilizzare in caso di allarme/emergenza/incidente, comunicando tempestivamente al Gestore ogni variazione sensibile all'interno del LERP e dei contatti indicati.

Rappresentanti dell'Enac, del Vettore, del Gestore Aeroportuale, delle Forze di Polizia e psicologi, attraverso il Team di Contatto avranno cura di fornire alle persone coinvolte e ai loro familiari tutte le informazioni disponibili circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso ed assistenza.

Verifica del PEA (Esercitazioni)

In accordo a quanto previsto dalla AMC1 ADR.OPS.B.005(c), l'Aeroporto di Olbia effettua regolarmente esercitazioni di emergenza per testare l'efficacia delle procedure di soccorso e gestione da applicare in caso di inconveniente/incidente aeronautico.

Lo scopo delle esercitazioni periodiche è quello di verificare l'adeguatezza:

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

Le esercitazioni si organizzano in un contesto più realistico possibile, per quanto permesso dagli Enti esterni coinvolti, e senza causare ostacolo allo svolgimento delle normali attività aeroportuali.

Tali procedure di verifica programmata dell'efficacia del piano - che consentono l'eliminazione di eventuali anomalie emerse nonché la familiarizzazione con il PEA da parte di tutti gli enti coinvolti e del personale - verranno effettuate con la seguente cadenza:

- FULL SCALE EXERCISE - un'esercitazione di emergenza dell'aeroporto su scala totale ad intervalli non superiori ai due anni;

- **PARTIAL EXERCISE** - un'esercitazione di emergenza parziale nel corso dell'anno intermedio all'esercitazione totale, tipicamente atta a verificare che eventuali carenze riscontrate in precedenza con l'esercitazione full scale siano state corrette.
- **TABLETOP EXERCISE** - un'esercitazione di emergenza ripercorsa e discussa su carta con tutti gli stakeholders al fine di verificare quanto descritto in procedura o quanto vorrebbe essere modificato nella procedura. Tale esercitazione va eseguita ad intervalli non superiori ai due anni. Il Tabletop exercise può coincidere con il briefing che precede all'esercitazione.

Al fine di accrescere la consapevolezza delle reciproche modalità di azione e verificare a intervalli regolari che i ruoli e le procedure siano chiare e comprese, nonché per testare modifiche alle procedure in essere o come preparazione a esercitazioni full-scale

Ogni esercitazione è preceduta da un **briefing** finalizzato ad illustrare a tutti gli Enti lo scenario ipotizzato, e valutare ed eventualmente modificarne i contenuti.

Per ogni esercitazione verrà sviluppato:

- uno scenario che definisca l'evento e i parametri all'interno dei quali dovrà essere condotta;
- uno o più obiettivi

Per tutte le esercitazioni deve essere previsto un messaggio specifico e chiaro, per fare in modo che siano prontamente interrotte in caso di una reale emergenza.

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

Successivamente al de-briefing, il gestore, attraverso il **Critique Team**, stabilisce le migliorie da applicare al Piano di Emergenza Aeroportuale; tali modifiche devono essere sottoposte alla valutazione di ENAC ed approvazione del ERC.

Il responsabile dell'attuazione delle esercitazioni è l'OSM.

Esercitazione Totale

Le esercitazioni Full-Scale sono più complesse e ad alta intensità di risorse, poiché sono organizzate in un ambiente realistico e coinvolgono molti partecipanti; danno ai vari team coinvolti, l'opportunità di praticare e convalidare i loro piani.

Il personale e le risorse possono essere mobilitate e dispiegate sulla scena in cui le azioni sarebbero condotte, come se si fosse verificato un incidente reale.

L'esercitazione simula la realtà presentando problemi complessi e realistici che richiedono un pensiero critico, una rapida risoluzione delle difficoltà e risposte efficaci da parte di personale qualificato.

Devono essere monitorati i problemi di sicurezza, in particolare in caso di utilizzo di oggetti di scena ed effetti speciali.

Durante tutta la durata dell'esercizio, molte attività avvengono simultaneamente e sono necessari numerosi observer critique team.

Le esercitazioni full scale coinvolgono tutti i soggetti a cui il PEA attribuisce ruoli e funzioni nella gestione delle emergenze.

ESERCITAZIONE FULL SCALE

Frequenza minima	Una ogni due anni
Partecipanti	<ol style="list-style-type: none">1. Tutti i soggetti coinvolti nel PEA2. Observer Critique Team attraverso l'utilizzo di apposite checklist, esamina lo scambio di informazioni, i tempi delle singole fasi di attivazione, le reazioni delle persone coinvolte

Esercitazione parziale

Le esercitazioni parziali sono attività organizzate e prestabilite in cui il personale può dimostrare la propria capacità di applicare le procedure.

Sono inoltre, un mezzo per identificare i punti di forza e di debolezza nelle procedure di emergenza e i bisogni di formazione.

Lo scopo delle esercitazioni parziali è:

- garantire l'adeguatezza della risposta da parte dei singoli Enti partecipanti e coinvolti nell'applicazione del Piano di Emergenza;
- verificare che eventuali deficienze/ rilievi emersi durante l'esercitazione totale, siano state corrette.

Gli Enti e soggetti aeroportuali coinvolti nelle esercitazioni parziali sono individuati caso per caso.

Qualora ritenuto necessario, anche solo dai singoli soggetti, eventuali esercitazioni su scala parziale possono essere programmate per:

- valutare modifiche in specifiche parti del Piano;
- valutare l'adeguatezza di specifiche azioni correttive intraprese;

- addestrare nuovo personale;
- valutare l'adeguatezza di nuovi mezzi, attrezzature, infrastrutture.

ESERCITAZIONE PARZIALE

Frequenza minima	Una ogni due anni
Partecipanti	<ol style="list-style-type: none"> 1. Un numero ristretto di soggetti coinvolti nel PEA 2. Observer Critique Team: attraverso l'utilizzo di apposite checklist, esamina lo scambio di informazioni, i tempi delle singole fasi di attivazione, le reazioni delle persone coinvolte.

Table TOP

Tale attività coincide tipicamente con il briefng pre-esercitazione, con lo scopo di:

- discutere procedure, problemi e soluzioni nel contesto di uno scenario di emergenza;
- migliorare la consapevolezza generale (familiarizzazione con i ruoli, le procedure e le responsabilità);
- convalidare piani e procedure, o valutare i tipi di sistemi necessari ai fini di: prevenzione, protezione, mitigazione, risposta e recupero in caso di incidente.

TABLE-TOP

Frequenza minima	Una ogni anno
Partecipanti	A seconda dello scenario emergenziale, può coinvolgere tutti i soggetti del PEA o solo alcuni di questi.

L'esercizio termina quando tutte le azioni sono state discusse.

Azioni atte a migliorare il piano di emergenza

Le osservazioni e raccomandazioni dei membri del Observer Critique Team, emerse durante le esercitazioni, saranno poi discusse e valutate in sede di Emergency Response Committee (ERC).

Nel caso in cui in sede di ERC emerga la necessità di apportare delle modifiche al Piano di Emergenza Aeroportuale, il Gestore si occuperà di aggiornare quindi la documentazione e di inviarla ad ENAC DA e DO per le valutazioni di competenza.

Emendamenti, diffusione e archiviazione del documento

Si provvede ad emendare il PEA nei seguenti casi:

- i. Carenze o opportunità di miglioramento emerse nel corso delle esercitazioni da parte dell'Observer Critique Team;
- ii. Non conformità evidenziate dagli audit condotti dalla struttura del S&CMM e dall'Autorità;
- iii. Variazioni della normativa Nazionale ed Europea;
- iv. Modifiche infrastrutturali;
- v. Modifiche Operative;

Ogni Ente o Servizio aeroportuale coinvolto nelle operazioni di soccorso è tenuto a comunicare tempestivamente al Gestore a mezzo pec (geasar@pec.it) ogni variazione relativa a:

- i. recapiti telefonici
- ii. contatti con organizzazioni esterne
- iii. dotazioni di apparati e mezzi
- iv. responsabili dei settori coinvolti nelle operazioni
- v. ogni altra informazione che abbia impatto sulle procedure previste dai piani di emergenza

PARTE 2 - ADEMPIMENTI

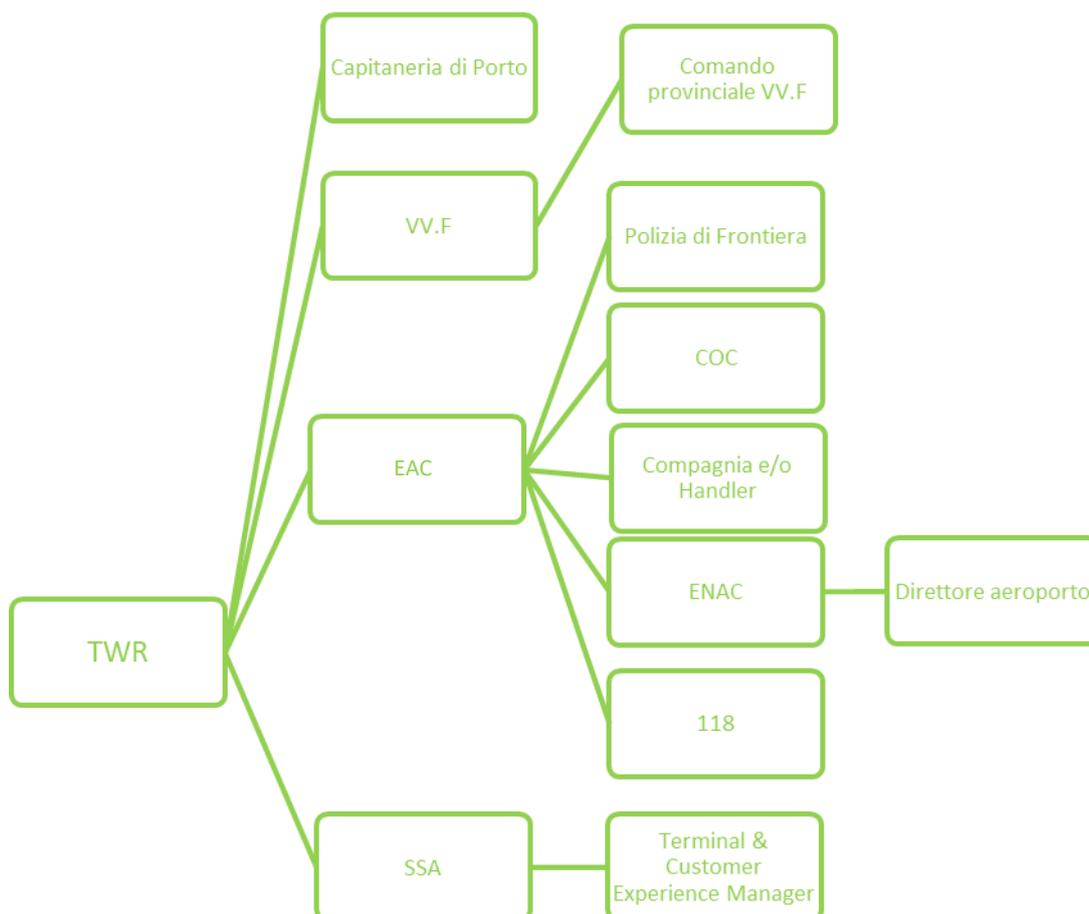
PARTE 2 - 1	STATO DI ALLARME	LIVELLO VERDE
PARTE 2 - 2	STATO DI EMERGENZA	LIVELLO GIALLO
PARTE 2 - 3	STATO DI INCIDENTE	LIVELLO ROSSO

PARTE 2 - 1: STATO DI ALLARME

Situazione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti. In tale fase è necessario e sufficiente che vengano verificati gli equipaggiamenti e attivati i collegamenti radio per ridurre i tempi di intervento nel caso in cui l'evento si trasformi in stato di EMERGENZA.

Acquisito lo Stato di allarme ci si pone in ascolto radio sulla frequenza di emergenza 440.600 MHz, vigilando sugli sviluppi degli eventi e preparandosi ad intervenire

Lo stato di ALLARME (segnale luminoso verde) prevede una piramide di allertamento secondo lo schema seguente:



ENTE: Torre di controllo

NOMINATIVO RADIO: Torre

ATTIVAZIONE

1. Allerta, a mezzo dei dispositivi acustico - luminosi con luce verde, i seguenti Enti:

- VV.F.
- EAC
- SSA
- Capitaneria di Porto, ove ne ricorrano le condizioni tramite linea telefonica punto-punto dedicata

NB: Nel caso di avaria del sistema acustico luminoso, lo stato di allarme è dichiarato via radio sulla frequenza 440.600 Mhz dalla TWR mediante il messaggio ripetuto tre volte: "STATO DI ALLARME".

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Fornisce , non appena in possesso, via radio, ogni informazione disponibile circa:

- natura dell'allarme in corso
- tipo di aeromobile, compagnia e numero di volo
- l'orario stimato di atterraggio
- la pista usata
- eventuale presenza a bordo di merci pericolose
- ogni altra informazione utile per un tempestivo apprestamento dell'organizzazione del soccorso

DISATTIVAZIONE

3. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara in frequenza il cessato allarme.

N.B. Comunica la fine dello stato di allarme alla Capitaneria di Porto con il telefono punto-punto dedicato, se attivata.

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "Stato di Emergenza o incidente"

ENTE: VV.F. **NOMINATIVO RADIO SALA OPERATIVA:** FISSA VIGILI
Distaccamento **NOMINATIVO RADIO MEZZI:** ROSSO UNO, ROSSO DUE, ROSSO TRE
aeroportuale

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione del dispositivo acustico- luminoso verde per stato di allarme, il Responsabile della Sala Operativa dà il feed-back premendo il relativo pulsante verde e allerta la squadra di soccorso.
2. Il DTS contatta la TWR, via radio UHF prendendo il nominativo di "ROSSO 1", per acquisire le informazioni necessarie.
3. Il Responsabile della Sala Operativa notifica lo stato di allarme al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco che attua la prevista procedura operativa.

GESTIONE/COORDINAMENTO

4. I Vigili del Fuoco provvedono a:
5. Salire a bordo dei mezzi antincendio,
6. Accendere i motori e attivare il collegamento radio sulla frequenza di emergenza
7. Il DTS contatta la TWR tramite radio UHF dichiarandosi "PRONTO A RICEVERE".

DISATTIVAZIONE

8. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara il cessato allarme e ciascun ente o soggetto coinvolto ripristina la normale attività.

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

Sarà compito del DTS dare informazioni del passaggio di Stato sulla frequenza di emergenza.

ENTE: Capitaneria di porto

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. Viene allertata dalla TWR attraverso la linea punto-punto dedicata.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Acquisito lo stato di allarme resta in attesa di ulteriori comunicazioni telefoniche o radio sull'appropriato canale.

DISATTIVAZIONE

3. La Torre comunica la fine dello stato di allarme alla Capitaneria di Porto con il telefono punto-punto dedicato.

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

ENTE: GESTORE AEROPORTUALE

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione del segnale acustico - luminoso verde, un addetto del Gestore aeroportuale (che da questo momento corrisponde alla figura dell'EAC) immediatamente dà il feedback alla TWR premendo il pulsante verde e si pone in ascolto radio sulla frequenza di emergenza 440.600 MHZ.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. L'EAC allerta telefonicamente i seguenti Enti,:

- D.A. ENAC
- la Sala Operativa della Polizia di Frontiera
- la Compagnia Aerea interessata tramite il suo handler di riferimento.
- Il COC del Comune di Olbia per informazione su possibili sviluppi, ove ne ricorrano le condizioni,.
- 118 (ad eccezione dei casi in cui lo stato di allarme è stato attivato per piccolo sversamento di carburante)
- OSM

comunicando agli stessi i seguenti dati/informazioni disponibili:

- Tipo di scenario: allarme;
- Luogo dello scenario: aviazione commerciale/generale, stand, pista, ecc.;
- Tipo di Aeromobile (commerciale/AG/militare) e suoi elementi identificativi;
- Numero di passeggeri a bordo;
- Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
- Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
- Presenza di merci pericolose;
- Presenza di armi;
- Carburante presunto presente a bordo;

Laddove tali dati non siano tutti immediatamente disponibili, gli stessi verranno comunicati non appena disponibili e comunque, tempestivamente, in maniera tale da consentire a tutti i soggetti coinvolti di porre in essere le rispettive azioni di competenza.

Fornisce, inoltre, ogni altra informazione utile in suo possesso, relazionando alla DA Enac, successivamente, sull'evolversi delle varie fasi dell'allarme.

3. Annota, per quanto possibile, gli eventi salienti ed i provvedimenti adottati, con i relativi

orari, relazionando successivamente alla D.A. ENAC sull'evolversi delle varie fasi dell'emergenza e sulle capacità di risposta di tutti i soggetti.

4. L'EAC informerà gli Enti di cui al punto 2 qualora lo stato di allarme degradi in stato di emergenza o incidente.
5. Laddove richiesto via radio dal DTS dei VV.F. gli fornisce sempre via radio le eventuali altre notizie nel frattempo pervenute dal Vettore oppure tramite l'Handler, quali:
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
 - Ogni altra notizia utile.

DISATTIVAZIONE

6. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara in frequenza il cessato allarme e ciascun ente o soggetto coinvolto ripristina la normale attività.
7. L'EAC chiama quanti precedentemente allertati telefonticamente per avvisarli del cessato allarme e del ripristino della normale attività aeroportuale.
8. Acquisisce, eventualmente anche tramite l'Handler interessato, dal Pilota Comandante dell'aeromobile, una dettagliata relazione sull'accaduto e la trasmette alla DA dell'ENAC e al Safety Manager Geasar che provvederà parimenti ad alimentare il sistema ECCAIRS2.

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

ENTE: SSA

NOMINATIVO RADIO: BIANCO UNO, BIANCO DUE, BIANCO TRE

ATTIVAZIONE

1. Acquisito lo stato di allarme dà il feed-back alla torre premendo il relativo pulsante verde.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Sale immediatamente a bordo dei propri mezzi di soccorso ponendosi in ascolto radio in attesa di ulteriori comunicazioni.
3. Avverte il Terminal & Customer Experience Manager

DISATTIVAZIONE

4. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara in frequenza il cessato allarme e ciascun ente o soggetto coinvolto ripristina la normale attività

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli “stato di Emergenza o incidente”

ENTE: ENAC

NOMINATIVO RADIO: DELTA UNO, DELTA DUE, DELTA TRE

ATTIVAZIONE

1. L'ENAC riceve la notifica dello stato di allarme dall'EAC

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Riceve dall'EAC le comunicazioni relative alla situazione in atto.

DISATTIVAZIONE

Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara in frequenza il cessato allarme.

3. ENAC riceve dall'EAC informazioni circa il cessato stato di allarme e la riattivazione delle normali procedure aeroportuali.

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

ENTE: Handler accreditato e/o NOMINATIVO RADIO: N/A
Compagnia aerea

ATTIVAZIONE

1. Riceve la notifica per lo stato di allarme dall'EAC
2. Qualora la compagnia aerea o l'handler accreditato rilevi un evento che può portare a situazioni di pericolo ne informa la TWR che deciderà secondo il tipo di situazione se attivare o meno lo stato di ALLARME.

GESTIONE/COORDINAMENTO

3. Il rappresentante della Compagnia aerea e/o l'handler accreditato comunica immediatamente all' EAC le seguenti notizie:
 - Marca e modello aeromobile;
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
 - Ogni altra informazione ritenuta utile.

DISATTIVAZIONE

4. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara in frequenza il cessato allarme.
5. La Compagnia aerea e/o l'handler accreditato riceve dall'EAC informazioni circa il cessato stato di allarme e la riattivazione delle normali procedure aeroportuali.
6. Cessato lo STATO DI ALLARME collabora con il Comandante dell'aeromobile interessato affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto da far pervenire non appena possibile alla D.A. ENAC tramite l'EAC .

Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

ENTE: Forze dell'ordine

NOMINATIVO RADIO: Polaria

ATTIVAZIONE

1. La centrale operativa della Polizia di Frontiera riceve la notifica per stato di allarme tramite l'EAC

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. La Centrale Operativa della Polizia di Frontiera attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'allarme.
3. La Centrale Operativa Polizia di Frontiera seguendo le direttive del proprio dirigente o del funzionario presente o reperibile, contatterà gli Enti che riterrà opportuno, in relazione al caso concreto, notificandogli lo Stato di Allarme e fornendo le informazioni sulla situazione in atto.
4. Acquisito lo Stato di Allarme, gli Enti e Forze dell'Ordine allertati dalla Centrale Operativa della Polizia di Frontiera avviano tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
5. Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente si applicano le norme contenute nei successivi capitoli "stato di Emergenza o incidente"

ENTE: COC

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. Riceve la notifica per lo stato di allarme dall' EAC

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Prende atto dello stato di allarme e resta in attesa di ulteriori comunicazioni telefoniche su eventuali sviluppi della situazione.

DISATTIVAZIONE

3. Qualora dallo stato di allarme non derivi nessuna conseguenza la TWR dichiara il cessato allarme.
4. Il COC riceve dall'EAC informazioni circa il cessato stato di allarme e la riattivazione delle normali procedure aeroportuali.

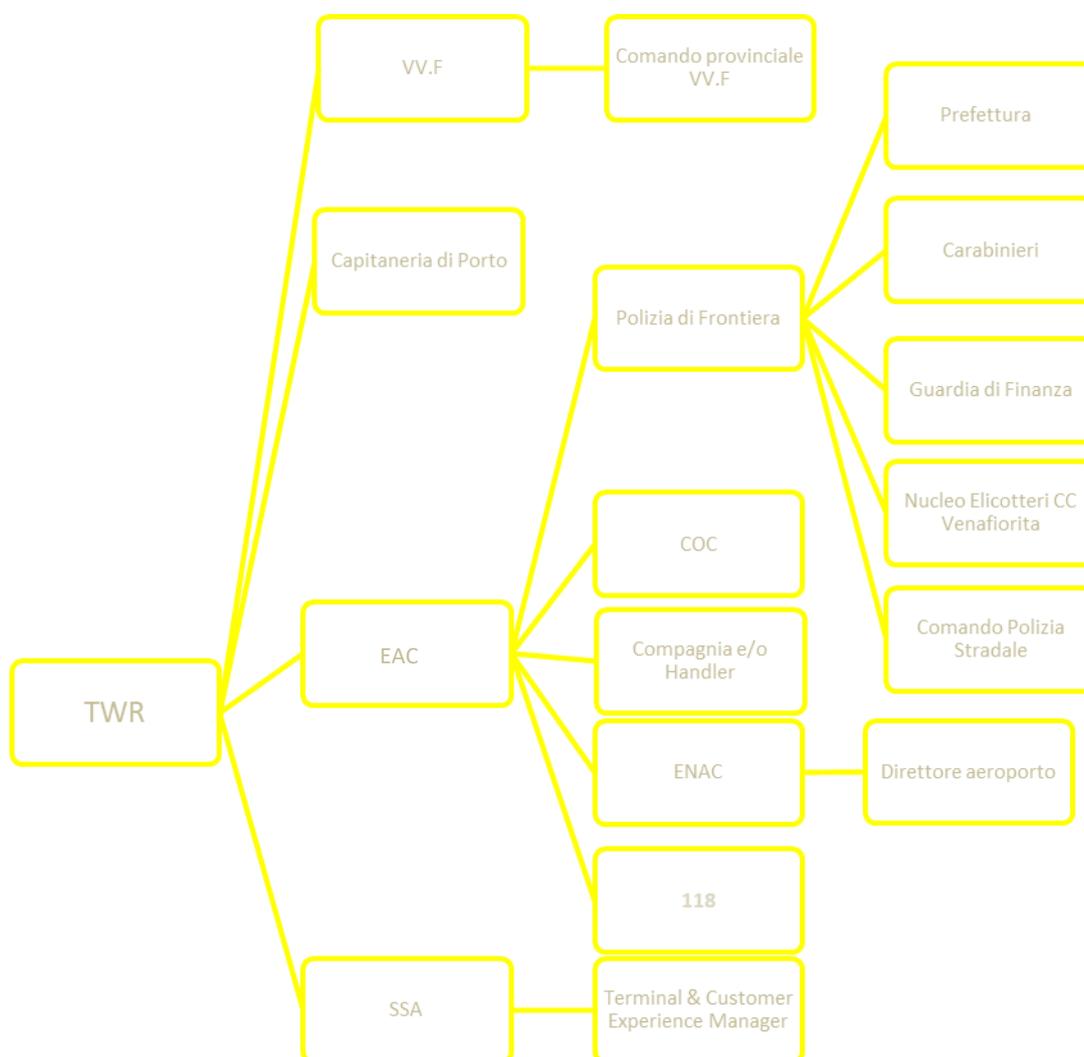
PARTE 2 - 2 STATO DI EMERGENZA

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 stato di incidente.

Acquisito lo stato di emergenza ci si pone in ascolto radio sulla frequenza **440.600 MHz**.

Lo stato di EMERGENZA (segnale luminoso giallo) prevede una piramide di allertamento secondo lo schema seguente:



ENTE: Torre di Controllo

NOMINATIVO RADIO: Torre

ATTIVAZIONE

1. Allerta a mezzo di dispositivi acustico - luminosi gialli, i seguenti Enti:

- VV.F.
- SSA
- GESTORE AEROPORTUALE
- Capitaneria di Porto, ove ne ricorrano le condizioni, tramite linea telefonica punto-punto dedicata

NB: Nel caso si tratti di sversamento carburante, la TWR lo specificherà in frequenza.

NB: Nel caso di avaria del sistema acustico luminoso, lo stato di emergenza è dichiarato via radio sulla frequenza 440.600 MHz dalla TWR mediante il messaggio ripetuto tre volte: "STATO DI EMERGENZA".

2. All'attivazione dello stato di emergenza, a meno che non diversamente dichiarato dal DTS, tutto il contingente dei vigili del fuoco del distaccamento aeroportuale sarà impegnato nelle attività di gestione dell'evento emergenziale, pertanto ENAV intraprenderà le dovute azioni di controllo affinché nessun altro aa/mm interessi la pista e sospenderà le restanti attività di volo in arrivo e in partenza da/per l'aeroporto di Olbia.
3. Provvede al controllo del traffico aereo in atto, secondo le procedure interne delineate dall'ente di appartenenza, rendendo disponibile la pista al solo traffico in emergenza e ad eventuale altro traffico che nel frattempo abbia dichiarato, o si abbia evidenza, di essere riconducibile ad uno stato di emergenza.

GESTIONE/COORDINAMENTO

4. Comunica ai VV.F. all'EAC ed al SSA, tramite radio UHF, ogni informazione disponibile relativamente a:
- tipo di emergenza in corso
 - orario stimato di atterraggio o la posizione al suolo
 - tipo di aeromobile, compagnia e numero di volo
 - pista in uso
 - carburante residuo e merci pericolose a bordo
 - numero passeggeri e numero componenti equipaggio
 - ogni altra informazione utile relativa al volo

DISATTIVAZIONE

5. Ricevuta comunicazione della cessazione dello stato di emergenza e del ripristino della normale operatività dei mezzi antincendio e sanitari e ricevuta dall'EAC comunicazione dell'avvenuto ripristino delle condizioni di agibilità aeroportuale (se del caso), riattiva l'eventuale traffico aereo sospeso, dandone comunicazione in frequenza agli Enti di propria competenza.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: VV.F. **NOMINATIVO RADIO SALA OPERATIVA:** FISSA VIGILI
Distaccamento **NOMINATIVO RADIO MEZZI:** ROSSO UNO, ROSSO DUE, ROSSO TRE
aeroportuale

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione del dispositivo acustico- luminoso giallo e alla comunicazione dello stato di emergenza, il Responsabile della Sala Operativa dà il feed-back premendo il relativo pulsante giallo e allerta la squadra di soccorso.
2. Il DTS contatta la TWR, via radio UHF prendendo il nominativo di "ROSSO 1", per acquisire le informazioni necessarie.
3. Il Responsabile della Sala Operativa notifica lo stato di emergenza al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

GESTIONE/COORDINAMENTO

4. I Vigili del Fuoco provvederanno, secondo le indicazioni fornite dalla TWR, a portare i mezzi necessari per l'intervento nei pressi dell'area di movimento - ove presumibilmente si preveda di dover intervenire - seguendo le proprie procedure interne.
5. Se l'intervento dovrà essere effettuato in pista, i mezzi dovranno essere scaglionati sulla via di rullaggio (TWY "G"), in corrispondenza dei punti di attesa dei raccordi, così da non creare pericolosi ostacoli nel caso di eventuale uscita di pista dell'aeromobile in emergenza ma, nello stesso tempo, in posizione tale da essere in grado di seguire immediatamente l'aeromobile sulla pista subito dopo il suo passaggio e di accompagnarlo sino al suo completo arresto.
6. Nel caso di attivazione stato di emergenza per sversamento di carburante, il DTS, via radio UHF, informa quanti in ascolto se:
 - tutto il contingente dei vigili del fuoco del distaccamento aeroportuale è impegnato nelle attività di gestione dell'evento emergenziale o se vi è capacità antincendio residua, così da eventualmente permettere l'atterraggio e/o il decollo di alcuni aeromobili.
 - Possono proseguire le operazioni di assistenza a terra negli stand attigui a quello interessato dallo sversamento.

DISATTIVAZIONE

7. Comunica sulla frequenza di emergenza la cessazione dello stato di emergenza
8. Ripristina la normale operatività e ne dà comunicazione alla TWR e all'EAC

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente".

Sarà compito del DTS dare informazioni del passaggio di Stato sulla frequenza di emergenza

ENTE: Forze dell'ordine

NOMINATIVO RADIO: Polaria

ATTIVAZIONE

1. La Polizia di Frontiera acquisisce lo stato di emergenza dall'EAC e appronta quindi uomini e mezzi, attendendo dall'EAC le successive comunicazioni circa il tipo di emergenza.
2. Allerta comunicando le informazioni disponibili:
 - Prefettura (Protezione Civile)
 - Guardia di Finanza
 - Carabinieri
 - Nucleo Elicotteri Carabinieri di Vena Fiorita
 - Comando di Polizia Stradale

GESTIONE/COORDINAMENTO

3. La Polizia di Frontiera assume il coordinamento di tutte le operazioni di Ordine Pubblico in ambito aeroportuale:
 - Con le altre Forze dell'Ordine presenti nell'aeroporto, si predispone al presidio dei varchi d'accesso alle aree aeroportuali, per consentire l'eventuale accesso dei mezzi di soccorso
 - Coordina, con la Polizia Stradale, l'intervento per regolare il traffico veicolare e permettere un rapido accesso agli eventuali mezzi di soccorso
 - D'intesa con i Carabinieri, presidia gli accessi all'aeroporto e delle strade circostanti e fornisce pattuglie per l'eventuale scorta e guida dei mezzi di soccorso sino ai punti di raccolta
 - La Polizia di Frontiera predisporrà, secondo proprie procedure interne, la creazione di un cordone di sicurezza intorno all'area interessata dall'emergenza

DISATTIVAZIONE

4. Riceve dall'EAC la comunicazione di cessazione dello stato di emergenza
5. Ripristina la normale operatività e ne dà comunicazione all'EAC.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: GESTORE AEROPORTUALE NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione del segnale acustico - luminoso giallo, un addetto del Gestore Aeroportuale (che da questo momento assume il ruolo di EAC) dà il feedback alla TWR premendo il pulsante giallo e si pone in ascolto radio sulla frequenza di emergenza 440.600 MHZ.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. L'EAC allerta telefonicamente i seguenti Enti,:

- D.A. ENAC
- la Sala Operativa della Polizia di Frontiera
- la Compagnia Aerea interessata tramite il suo handler di riferimento.
- Il COC del Comune di Olbia per informazione su possibili sviluppi, ove ne ricorrano le condizioni,.
- 118
- OSM

comunicando agli stessi i seguenti dati/informazioni disponibili:

- Tipo di scenario: emergenza;
 - Luogo dello scenario: aviazione commerciale/generale, stand, pista, ecc.;
 - Tipo di Aeromobile (commerciale/AG/militare) e suoi elementi identificativi;
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
3. Laddove tali dati non siano tutti immediatamente disponibili, gli stessi verranno comunicati non appena disponibili e comunque, tempestivamente, in maniera tale da consentire a tutti i soggetti coinvolti di porre in essere le rispettive azioni di competenza.
 4. Fornisce, inoltre, ogni altra informazione utile in suo possesso, relazionando alla DA Enac, successivamente, sull'evolversi delle varie fasi dell'emergenza.
 5. Annota, per quanto possibile, gli eventi salienti ed i provvedimenti adottati, con i relativi orari, relazionando successivamente alla D.A. ENAC sull'evolversi delle varie fasi

dell'emergenza e sulle capacità di risposta di tutti i soggetti.

6. L'EAC informerà gli Enti di cui al punto 2 qualora lo stato di emergenza degradi in stato di incidente.
7. Laddove richiesto via radio dal DTS dei VV.F. gli fornisce sempre via radio le eventuali altre notizie nel frattempo pervenute dal Vettore oppure tramite l'Handler, quali:
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
 - Ogni altra notizia utile.
8. L'EAC o suo/i delegato/i:
 - Sospende le operazioni di imbarco nella sala partenze del Terminal per la durata dell'emergenza (non applicabile totalmente o parzialmente nel caso in cui il DTS abbia comunicato capacità antincendio residua)
 - Fa approntare un mezzo con autista da far poi eventualmente intervenire per il trasporto degli illesi
 - Predisporre quanto necessario per l'eventuale attivazione della PMA, sala assistenza illesi, sala assistenza familiari, sala stampa e PRM
 - A meno che non diversamente indicato dal DTS, informa attraverso l'invio di mail gli operatori aeroportuali circa il blocco delle operazioni (usare stessa mailing list per AD Warning).
 - predisporre e richiede all'ENAV l'emissione di un NOTAM per la chiusura della pista e/o dello scalo. La necessità di chiusura viene rappresentata dal Gestore all'Enac, che dispone tale chiusura.

DISATTIVAZIONE

- Se dall'emergenza non è scaturita nessuna conseguenza dispone l'ispezione dell'area interessata e ne da comunicazione alla TWR.
- Ricevuta dalla Polizia l'informazione del ripristino delle normali condizioni di sicurezza e del rientro dei mezzi dei VVF e del SSA, dispone l'ispezione dell'area di movimento interessata dall'aeromobile in emergenza per verificarne l'agibilità.
- Provvede a richiedere la cancellazione del NOTAM se precedentemente emesso.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: SSA

NOMINATIVO RADIO: BIANCO UNO, BIANCO DUE, BIANCO TRE

ATTIVAZIONE

1. Acquisito lo stato di emergenza, il SSA dà il feed-back alla TWR premendo il relativo pulsante giallo e dà avvio al piano interno di emergenza sanitaria.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Sale a bordo dei propri mezzi e quindi raggiunge il luogo di raccolta mezzi di soccorso.
3. Si tiene pronto ad intervenire, in caso di necessità, con i motori in moto ed il personale a bordo ed attende le istruzioni che perverranno via radio dalla TWR.
4. Avverte il Terminal & Customer Experience Manager.

DISATTIVAZIONE

5. Riceve dall'EAC la comunicazione di cessazione dello stato di emergenza.
6. Ripristina la normale operatività e ne dà comunicazione all'EAC.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: Handler accreditato e/o NOMINATIVO RADIO: N/A
Compagnia aerea

ATTIVAZIONE

1. Il rappresentante della compagnia aerea e/o l'handler accreditato riceve dall'EAC la notifica dello stato di emergenza.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Il rappresentante della Compagnia aerea e/o l'handler accreditato comunica immediatamente all' EAC le seguenti notizie:
 - Marca e modello aeromobile;
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
 - Ogni altra informazione ritenuta utile.

DISATTIVAZIONE

3. Riceve dall'EAC la comunicazione di cessazione dello stato di emergenza.
4. Ripristina la normale operatività e ne dà comunicazione all'EAC.
5. Cessato lo stato di emergenza collabora con il comandante dell'aeromobile interessato affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto da far pervenire all'Enac.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: COC

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. Il COC prende atto dello stato di emergenza e resta in attesa di ulteriori comunicazioni telefoniche su eventuali sviluppi della situazione.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Attua il proprio protocollo interno.

DISATTIVAZIONE

3. A seguito della notifica da parte dell'EAC della fine dello stato di emergenza, ripristina la normale attività.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

ENTE: ENAC

NOMINATIVO RADIO: DELTA UNO, DELTA DUE, DELTA TRE

ATTIVAZIONE

1. L'ENAC riceve la notifica dello stato di emergenza dall'EAC

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Dà notizia dell'emergenza al Direttore, fornendo gli elementi in suo possesso.
3. Avvia le proprie procedure interne d'Emergenza.
4. Adotta, in relazione al proprio assetto organizzativo, tutti i necessari provvedimenti di carattere aeronautico.
5. Dà notizia dell'Emergenza all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e alla Sala Crisi dell'Enac.

DISATTIVAZIONE

6. Riceve dall'EAC la comunicazione dell'avvenuto ripristino delle condizioni di agibilità aeroportuale e la cessazione dello stato di emergenza.

Qualora lo Stato di Emergenza degradi in Stato di Incidente si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente"

PARTE 2 - 3 STATO DI INCIDENTE

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

Tale stato viene dichiarato dalla Torre di Controllo quando sia accaduto un incidente aeronautico all'interno del sedime aeroportuale.

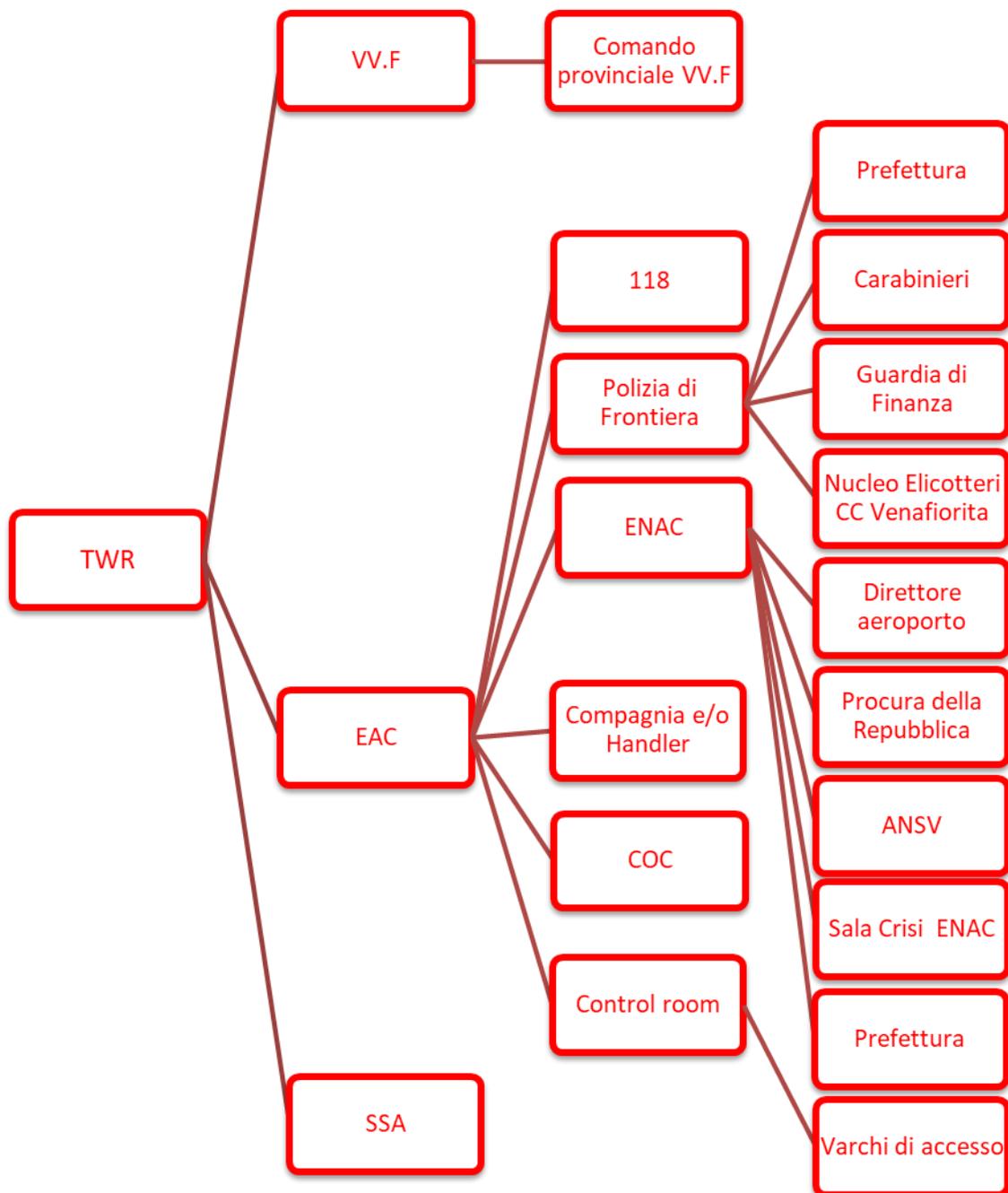
Nel caso in cui l'incidenza avvenga al di fuori del sedime aeroportuale, la Prefettura di Sassari, allertata dalla Polizia di Frontiera, farà scattare il proprio piano di protezione civile.

A seguito dell'attivazione del segnale acustico luminoso rosso da parte della TWR, tutti gli Enti (VVF, SSA e GESTORE AEROPORTUALE) si pongono in ascolto radio sulla frequenza 440.600 MHZ ed applicano direttamente le rispettive procedure elencate nel Piano.

In caso di avaria del sistema acustico luminoso, lo stato di incidente sarà comunicato a mezzo avviso radio dalla TWR sulla frequenza di emergenza, dichiarando per tre volte "STATO DI INCIDENTE".

È FATTO OBBLIGO DEL SILENZIO RADIO FINO AL TERMINE DELLE PRIME COMUNICAZIONI DELLA TWR PREVISTE DALLA PROCEDURA PER STATO DI INCIDENTE.

Lo stato di Incidente (segnale luminoso rosso) prevede una piramide di allertamento secondo lo schema seguente:



ENTE: Torre di Controllo

NOMINATIVO RADIO: Torre

ATTIVAZIONE

1. Sia per i casi di diretta conoscenza sia quando riceve la notizia da chi ne ha avuto per primo notizia, notifica lo stato di incidente, azionando i dispositivi acustico luminosi rossi, ai seguenti Enti: VVF, SSA e EAC.

NB: Nel caso di avaria del sistema acustico luminoso, lo stato di incidente è dichiarato via radio sulla frequenza 440.600 MHz dalla TWR mediante il messaggio ripetuto tre volte: "STATO DI INCIDENTE".

2. All'attivazione dello stato di incidente tutto il contingente dei vigili del fuoco del distaccamento aeroportuale sarà impegnato nelle attività di gestione dell'evento emergenziale, pertanto la Torre di Controllo intraprenderà le dovute azioni di controllo affinché nessun altro aa/mm interessi la pista e sospenderà le restanti attività di volo in arrivo e in partenza da/per l'aeroporto di Olbia.

GESTIONE/COORDINAMENTO

3. Un proprio rappresentante raggiunge la sala COE.
4. Fornisce, non appena in possesso, via radio le seguenti info:
 - tipo e ora dell'incidente;
 - l'ubicazione dell'incidente stesso, individuando il luogo sulla Planimetria Quadrettata dell'Aeroporto (Grid-Map), dandone le relative coordinate;
 - il tipo di aeromobile incidentato;
 - direzione e intensità del vento.
5. Fornisce inoltre, se e non appena in possesso, notizie circa:
 - carburante residuo a bordo;
 - eventuali merci pericolose a bordo, quantità, tipologia e loro ubicazione;
 - numero persone a bordo, inclusi passeggeri a mobilità ridotta;
 - ogni altra informazione utile relativa al volo.
6. Fornisce, se richiesto, ai mezzi di soccorso assistenza e tutte le informazioni e circostanze ritenute utili.
7. Individua il percorso dei mezzi di soccorso c.d. ("corridoio d'emergenza")
8. Riceve dal COE o dall'On-the-scene commander (DTS) uno stimato per la riapertura.
9. Se l'incidente è avvenuto fuori dal sedime aeroportuale, nelle zone indicate dalla grid map aree esterne al sedime, può sospendere il traffico aereo sull'aeroporto.

DISATTIVAZIONE

10. Ricevuta informazione dal COE del ripristino dell'operatività dei mezzi antincendio e sanitari e comunicazione dell'avvenuto ripristino delle condizioni di agibilità aeroportuale, su disposizione del COE, dichiara la fine dello Stato di incidente e riattiva il traffico aereo, dandone comunicazione agli Enti di propria competenza.

ENTE: VV.F. Dist.mento aeroportuale **NOMINATIVO RADIO:** Fissa Vigili
NOMINATIVO RADIO MEZZI: ROSSO UNO, ROSSO DUE, ROSSO TRE

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione dello stato d'incidente, il Responsabile della Sala Operativa dà il feedback premendo il relativo pulsante rosso e allerta la squadra di soccorso.
2. Il DTS contatta via radio UHF la TWR dichiarandosi "PRONTO A RICEVERE" e d'ora in avanti prenderà il nominativo di "ROSSO 1".
3. I VV.F. costituiscono il primo nucleo di intervento in caso di incidente.
4. Il DTS assume il comando delle operazioni di soccorso immediato indossando apposita Safety Jacket identificativa del ruolo. Il Responsabile della Sala Operativa notifica lo stato di incidente al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

GESTIONE/COORDINAMENTO

5. Un proprio rappresentante raggiunge la sala COE.
6. Seguendo le informazioni fornite dalla TWR intervengono tempestivamente sul luogo dell'incidente, seguendo le proprie procedure tecnico-operative.
7. Informano prontamente il COE con le prime valutazioni sulle conseguenze dell'incidente relative a:
 - presenza di deceduti e/o feriti con l'indicazione del loro presunto numero e del loro stato
 - prima valutazione dei danni
8. Posta l'area in sicurezza informa il COE e richiede l'intervento del Servizio Sanitario trasferendogli il coordinamento delle operazioni di soccorso sanitario e collaborando con lo stesso per l'assistenza alle persone coinvolte nell'area di Triage
9. Il Capo Turno (DTS) prende il ruolo di On-the-scene commander assumendo il comando della seconda fase del soccorso nonché il coordinamento di tutte le operazioni sul luogo fungendo da collegamento fra la zona dell'incidente ed il COE nonché con gli enti di soccorso.
10. Individua, conclusa la prima fase del soccorso, l'area di raduno dei superstiti e l'area di smistamento e soccorso dei feriti.
11. Attivano se del caso il PCA (Posto di Comando Avanzato) sul luogo dell'incidente.
12. Informano il COE al momento dell'integrazione del contingente aeroportuale.

DISATTIVAZIONE

13. Comunica al COE il termine di tutte le operazioni di soccorso e dà conferma del rientro al proprio posto e del ripristino (totale o parziale) del contingente antincendio.

ENTE: Forze dell'Ordine

NOMINATIVO RADIO: polaria

ATTIVAZIONE

1. Acquisito lo stato di incidente tramite il EAC, la Polizia di Frontiera comunica lo stato di incidente a:
 - Prefettura
 - Carabinieri
 - Nucleo Elicotteri Carabinieri di Vena Fiorita
 - Guardia di Finanza

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. I rappresentanti delle Forze dell'Ordine raggiungono la sala COE.
3. La Polizia Coordina le operazioni di Ordine Pubblico secondo il proprio piano interforze precedentemente predisposto e raduna tutti gli uomini disponibili
4. Le Forze dell'Ordine Comunicano lo Stato di incidente alle loro sale operative
5. La Polizia provvede ad assicurare il presidio, con le altre Forze dell'Ordine presenti in aeroporto, dei varchi di accesso alle aree aeroportuali consentendo solo il passaggio degli automezzi coinvolti nelle operazioni di soccorso (tali mezzi verranno identificati e i dati - riguardanti tipo, numero ed equipaggiamento - verranno trasmessi al COE, una volta costituito).
6. La Polizia Provvede a scortare dal punto di raccolta al luogo dell'incidente mezzi e personale esterni, provvedendo, a tal fine, a dotarsi di radio UHF sintonizzate sulla frequenza d'emergenza.
7. La Polizia si porta nell'immediatezza, nei pressi del luogo dell'incidente, senza intervenire, attendendo le disposizioni del DTS dei VV.F.
8. Avvenuta la "messa in sicurezza" dell'area dell'incidente, procede a circoscriverne i confini e ad assicurarne il presidio, impedendo a qualsiasi mezzo o persona non autorizzati di avvicinarsi. Per tale compito si potrà avvalere dell'ausilio del servizio di sicurezza del Gestore.
9. Al compartimento della Polizia Stradale, potrà richiedere l'intervento sulle strade adiacenti per regolare il traffico veicolare, al fine di permettere ai mezzi di soccorso esterni un rapido e facile accesso all'aeroporto.
10. D'intesa con i Carabinieri provvederà al presidio degli accessi all'aeroporto e delle strade circostanti ed alla scorta e alla guida dei mezzi di soccorso provenienti dalla città e diretti verso il punto di raccolta.

11. Gli agenti in servizio all'esterno delle zone doganali, in collaborazione con gli addetti Geasar, provvedono a smistare i giornalisti presso sala stampa del Terminal ed i familiari delle persone coinvolte nell'incidente presso i luoghi deputati all'accoglienza.
12. La Polizia sovrintende allo sgombero della sala partenze del Terminal, in collaborazione con il servizio di sicurezza del Gestore, e presidiano l'ingresso e l'uscita sul piazzale, limitando l'accesso ai soli autorizzati.
13. La Guardia di Finanza, se necessario e stabilito dal COE, rafforza il varco doganale e apre il cancello per favorire l'ulteriore accesso dei mezzi di soccorso
14. Gli Enti preposti all'Ordine Pubblico dovranno inoltre:
 - evitare che estranei interroghino membri di equipaggio e passeggeri e/o effettuino riprese cine-fotografiche, tranne che non siano muniti di espressa autorizzazione del COE
 - impedire che il relitto dell'aeromobile sia rimosso o manomesso, sino a quando la Magistratura e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo non avranno espresso il proprio Nulla-Osta al COE

DISATTIVAZIONE

15. Le Forze dell'Ordine, terminate le operazioni connesse allo stato di incidente, ripristinano la normale operatività dei propri settori e ne informano il COE.

ENTE: SSA

NOMINATIVO RADIO: BIANCO UNO, BIANCO DUE

ATTIVAZIONE

1. Acquisito lo stato di incidente dalla Torre, dà il feed-back premendo il relativo pulsante rosso e provvede a dare avvio alle operazioni previste dalle proprie procedure di emergenza e soccorso sanitario.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Il medico del SSA (BIANCO 1) accompagnato dall'infermiere (BIANCO 2) si reca nei pressi del luogo dell'incidente e resta alla distanza di sicurezza di almeno 90 metri dal luogo dell'incidente.
3. Avvenuta la messa in sicurezza dell'area, riceve l'autorizzazione dal DTS ad accedere al luogo dell'incidente ed assume il coordinamento delle operazioni di soccorso sanitario della primissima fase indossando apposita Safety Jacket gialla con la scritta "Medico" identificativa del ruolo.
4. Il medico del SSA indica dove posizionare il carrello della scorta intangibile (carrello 1) nel frattempo trasportato nei pressi dell'incidente.
5. Inizia le operazioni di triage secondo protocollo S.T.A.R.T. comunicando al DTS i seguenti elementi:
 - numero presunto di deceduti, feriti e loro stato
 - numero di ambulanze, sanitari, materiali e attrezzature da far giungere sul luogo dell'incidente
6. All'arrivo dei sanitari del Servizio sanitario 118 trasferisce il coordinamento delle operazioni di soccorso sanitario al medico coordinatore del 118. I collegamenti radio, sulla frequenza di emergenza, dovranno essere tenuti esclusivamente attraverso il medico del SSA (BIANCO 1).
7. All'arrivo dei sanitari del Servizio sanitario 118 l'infermiere (BIANCO 2) raggiunge la PMA, verifica che sia stato disposto tutto correttamente all'uso della scorta intangibile (Carrello 2), dandone comunicazione via radio al DTS e preparandosi a ricevere i feriti per la loro stabilizzazione ed il successivo trasporto in ospedale.
8. Il medico del SSA (BIANCO 1), su indicazione del medico del Servizio sanitario 118 comunica sulla frequenza di emergenza quando sta per iniziare il trasferimento dei feriti dall'area dell'incidente (area TRIAGE S.T.A.R.T.) alla PMA (area TRIAGE S.M.A.R.T.).
9. Il SSA può scortare eventuali Ambulanze del 118 giunte al "punto di raccolta".

DISATTIVAZIONE

10. Comunica al COE il termine delle operazioni di soccorso sanitario.
11. Non appena possibile, ripristinano la normale operatività e ne informano il COE.

ENTE: 118

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. Interviene su chiamata dell'EAC.
2. Partecipa con un proprio rappresentante al COE.

GESTIONE/COORDINAMENTO

3. Provvede ad inviare, secondo il proprio Piano di emergenza sanitaria, i mezzi di soccorso ritenuti necessari in base alla tipologia dell'incidente.
4. I mezzi di soccorso accedono al sedime aeroportuale dall'apposito varco d'accesso dei mezzi di soccorso specificatamente indicato sulla Grid-Map, per confluire sul "Punto di raccolta dei mezzi di soccorso" ubicato sul retro del Distaccamento dei VV.F..
5. Attendono di essere scortati "dal punto di raccolta " al luogo dell'incidente.
6. In attesa dell'arrivo del Medico edl 118 (DSS) identificato da apposita Safety Jacket con la scritta "DSS", il coordinamento dei soccorsi sanitari rimarrà in capo al Medico del SSA (BIANCO 1).

NOTA: Tutte le comunicazioni relative all'incidente dovranno avvenire utilizzando la radio UHF del SSA BIANCO 1 sintonizzata sulla frequenza di emergenza. Il medico coordinatore del 118 dovrà essere assistito in ciò dal medico del SSA.

7. Assumendo il coordinamento di tutte le operazioni di soccorso sanitario sostituisce, nelle operazioni di triage, stabilizzazione e trasporto dei feriti, il SSA.
8. Tutti i passeggeri ed eventuali altri coinvolti devono essere sottoposti ad un Simple Triage and Rapid Treatment (S.T.A.R.T.) ed identificati secondo i codici di gravità (codici colore) mediante l'utilizzo di appositi cartellini da triage:

Codice	Colore	Priorità	Azione
Rosso		1	Immediata
Giallo		2	Urgente
Verde		3	Non urgente

E in funzione dei codici di gravità suddivisi in tre aree distinte.

9. Una volta comunicato in frequenza del corretto allestimento della PMA, nel caso fosse presente più di un medico del Servizio Sanitario 118, uno di questi viene inviato alla suddetta sala assumendo il ruolo di DPMA (Direttore della Postazione Medica Avanzata) identificato da apposita giacca bianca con su scritto "DPMA".

10. Il Medico Coordinatore del 118 affida il gruppo dei verdi al personale incaricato dal gestore aeroportuale giunto sulla scena al trasporto dei passeggeri presso la PMA.

N.B: una persona dell'equipe sanitaria del 118 raggiungerà la sala PMA salendo sul mezzo di trasporto del gestore aeroportuale assieme al primo gruppo dei verdi .

11. Dopo il trasferimento di tutti i pazienti alla PMA, il SSA, il Medico Coordinatore del 118 (DSS) e le equipe sanitarie presenti sul posto si spostano alla PMA e proseguono l'attività di soccorso in tale sede.

DISATTIVAZIONE

12. Comunica al COE il termine delle operazioni di soccorso sanitario.

ENTE: Compagnia aerea e/o handler accreditato

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. Acquisisce lo stato di incidente tramite l'EAC.
2. Partecipa con un proprio rappresentante al COE.

GESTIONE/COORDINAMENTO

3. La Compagnia e/o suo Handler accreditato comunica al COE, nel più breve tempo possibile, le seguenti informazioni:
 - numero componenti equipaggio e passeggeri , indicando se fra di essi sono presenti persone a mobilità ridotta
 - combustibile presunto a bordo
 - carichi pericolosi se presenti a bordo, indicando quantità e ubicazione (informazione da rendere disponibile con immediatezza).
 - ogni altra notizia ritenuta utile
4. Attua il proprio “Piano di assistenza alle vittime e ai loro familiari”, inviando proprio personale presso le sale di assistenza ai familiari, provvedendo, con la collaborazione dell’handler all’assistenza degli stessi e supportando l’handler nella registrazione delle generalità di tutte le persone coinvolte nell’incidente e dei loro familiari.
5. Consegna copia lista passeggeri e dell’equipaggio a bordo e tutti i documenti dell’aeromobile e di carico disponibili al COE nel più breve tempo possibile.
6. Fornisce all’ENAC utili elementi per la redazione di comunicati stampa ufficiali.
7. Con proprio personale o del proprio handler collabora con l’aeroporto nell’allestimento delle sala illesi e la sala assistenza familiari delle vittime, aiutando sia nella distribuzione di beni di prima necessità ed opuscoli informativi.
8. 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, giuduziarie.
9. Con proprio personale o del proprio handler presidia nell’immediatezza la sala stampa.

DISATTIVAZIONE

10. Riceve dal COE la comunicazione della cessazione dello stato di incidente.

ENTE: GESTORE AEROPORTUALE(EAC)

NOMINATIVO RADIO:N/A

ATTIVAZIONE

1. All'attivazione del segnale acustico - luminoso rosso, un addetto del Gestore Aeroportuale (che da quel momento corrisponde alla figura dell'EAC) si reca immediatamente presso la sala COE e dà il feedback alla TWR premendo il pulsante rosso e si pone in ascolto radio sulla frequenza di emergenza 440.600 MHZ.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. L'EAC, raggiunta la sala COE dà telefonicamente notizia dell'incidente ai seguenti Enti:

- Servizio 118
- Sala Operativa della Polizia di Frontiera
- D.A. ENAC
- Control Room aeroportuale
- la Compagnia Aerea interessata tramite suo handler di riferimento
- COC
- OSM

comunicando agli stessi i seguenti dati/informazioni disponibili:

- Tipo di scenario: incidente;
- Luogo dello scenario: aviazione commerciale/generale, stand, pista, ecc.;
- Tipo di Aeromobile (commerciale/AG/militare) e suoi elementi identificativi;
- Numero di passeggeri a bordo;
- Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
- Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
- Presenza di merci pericolose;
- Presenza di armi;
- Carburante presunto presente a bordo;

3. Laddove tali dati non siano tutti immediatamente disponibili, gli stessi verranno comunicati non appena disponibili e comunque, tempestivamente, in maniera tale da consentire a tutti i soggetti coinvolti di porre in essere le rispettive azioni di competenza.
4. Fornisce, inoltre, ogni altra informazione utile in suo possesso, relazionando alla DA Enac, successivamente, sull'evolversi delle varie fasi dell'incidente.
5. Annota, per quanto possibile, gli eventi salienti ed i provvedimenti adottati, con i relativi

- orari, relazionando successivamente alla D.A. ENAC sull'evolversi delle varie fasi dell'incidente e sulle capacità di risposta di tutti i soggetti.
6. Laddove richiesto via radio dal DTS dei VV.F. gli fornisce sempre via radio le eventuali altre notizie nel frattempo pervenute dal Vettore oppure tramite l'Handler, quali:
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero di membri dell'equipaggio a bordo;
 - Numero di passeggeri che necessitano di assistenza (PRM) a bordo;
 - Presenza di merci pericolose;
 - Presenza di armi;
 - Carburante presunto presente a bordo;
 - Ogni altra notizia utile.
 7. L'EAC rimane in costante contatto radio con il DTS dei VV.F.
 8. Predisporre e richiede all'ENAV l'emissione di un NOTAM per la chiusura della pista e/o dello scalo. La necessità di chiusura viene rappresentata dal Gestore all'Enac, che dispone tale chiusura.
 9. Richiede, così come da procedura interna al gestore aeroportuale, di trasportare immediatamente le scorte intangibili:
 - CARRELLO 1 presso il luogo dell'incidente;
 - CARRELLO 2 presso la sala PMA;
 10. Richiede all'handler di predisporre e di inviare immediatamente alla piazzola di raccolta dei mezzi di soccorso i mezzi inter-campo con i relativi autisti per il trasporto dei passeggeri.
 - N.B: Qualora l'aeromobile sia dirottato su Olbia e non sia presente un Handler/rappresentante, l'EAC interesserà la struttura di Handling interna a Geasar che provvederà a fornire le assistenze e comunicazioni previste per l'Handler.
 - N.B: Si coordina con la sala operativa della Polizia di Frontiera nel caso in cui vi sia la necessità di completare dei controlli di frontiera nella hall arrivi extra-schengen.
 11. Invia una risorsa presso la PMA per il suo allestimento.
 12. Si accerta che sia inviata una mail agli operatori aeroportuali circa il blocco delle operazioni (usare mailing list prevista per AD Warning).
 13. Attiva la predisposizione delle sale appositamente individuate per l'accoglienza delle persone coinvolte in un incidente aereo e dei loro familiari, separate tra loro, per passeggeri illesi, familiari dei passeggeri e dell'equipaggio garantendo la presenza in ogni sala di personale di supporto. Detto personale, coadiuvato dal personale addetto della Compagnia Aerea o dell'Handler autorizzato dalla stessa, registrerà le generalità di tutte

le persone coinvolte nell'incidente e dei loro familiari.

14. Richiede anche tramite annunci e previa comunicazione alla sala operativa della Polizia di Frontiera, l'immediata evacuazione dei passeggeri presenti nelle sale di imbarco A7-A10 e della hall arrivi extra-schengen.

N.B: Si coordina con la sala operativa della Polizia di Frontiera nel caso in cui vi sia la necessità di completare dei controlli di frontiera nella hall arrivi extra-schengen.

15. Attiva la predisposizione della sala crew;

16. Qualora necessario, e concordato con il vettore, fornisce i supporti tecnici e strumentali necessari alla rimozione dell'aeromobile e provvede d'urgenza al ripristino dell'area di manovra eventualmente danneggiata.

17. In attesa dell'intervento del vettore, se necessario, e in collaborazione con la protezione civile, provvede a fornire generi di prima necessità agli illesi e ai loro familiari. Provvede, inoltre, a mettere a disposizione di tali soggetti l'opuscolo informativo "Assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari" , predisposto dall'Enac. .

18. Visualizza sui FIDS in area arrivi e partenze dell'aerostazione le informazioni predisposte (se del caso) da ENAC per tali evenienze

19. Raccoglie, attraverso il DTS dei VV.F., le richieste di necessità logistiche provenienti dal Servizio Sanitario.

20. Riceve dalla Compagnia/handler la lista dei passeggeri e dell'equipaggio che verrà trasmessa alla Sala Crisi dell'ENAC e, se necessario alle unità mediche che possono aver bisogno di informazioni per l'assistenza medica ai superstiti.

21. Può richiedere l'attuazione del piano di evacuazione dell'aerostazione, se del caso.

22. Si assicura che un responsabile del servizio di sicurezza aeroportuale sia presente ai filtri di sicurezza del Terminal, con appositi tesserini da distribuire, previa identificazione e autorizzazione del COE, al personale esterno che dovrà accedere alla sala COE.

23. Attiva la predisposizione della sala stampa. Dispone l'allestimento della sala stampa, in collaborazione col personale addetto della Compagnia Aerea o dell'Handler rappresentante della stessa.

24. Attiva la predisposizione della sala salme. Dispone l'allestimento della sala ricovero salme, secondo le istruzioni della Autorità Giudiziaria e dell'Ufficio Sanità Aerea

25. Acquisisce tramite il Vettore o l'Handler interessato, se possibile, la relazione del pilota comandante e la trasmette all'ENAC

26. Fornisce personale formato per la partecipazione al Team di contatto.

27. Verifica i tempi per l'arrivo sul posto del team di contatto.

N.B: l'EAC in merito ai sucitati punti può ricevere disposizioni dal COE. A titolo esemplificativo, ma non esaustivo, il COE potrebbe disporre l'allestimento della sala PMA in differente luogo rispetto a quello pre stabilito da piano.

DISATTIVAZIONE

Dopo aver ricevuto conferma dell'avvenuta rimozione dell'aeromobile incidentato provvede come segue:

28. comunica ad ENAC, anche nell'ambito del COE, il ripristino della agibilità e richiede ad ENAV la cancellazione dei NOTAM eventualmente emanati in precedenza circa la chiusura dell'aeroporto.
29. Ricevuta comunicazione della conclusione delle operazioni connesse con lo stato di incidente, dispone una ispezione straordinaria dell'area di manovra interessata e comunica alla TWR l'agibilità.
30. Ripristina la normale operatività aeroportuale dandone conferma al COE.

ENTE: COE

NOMINATIVO RADIO: COE

ATTIVAZIONE

Il COE viene attivato tramite sistema di tele-allertamento e chiamata dell'EAC.

In caso di incidente il COE è da ritenersi convocato automaticamente presso la sala COE.

GESTIONE E COORDINAMENTO

Il COE è il centro di coordinamento aeroportuale delle situazioni d'emergenza. Si attiva a seguito della dichiarazione dello stato di incidente aereo ed ha il compito di assicurare la supervisione e la corretta gestione delle operazioni di soccorso da parte dei diversi Enti ed operatori aeroportuali coinvolti, al fine di consentire il pronto ripristino dell'operatività dello scalo, ferme restando le rispettive competenze e le responsabilità attribuite ai diversi soggetti partecipanti al PEA, in coerenza con quanto da esso previsto.

- L'ENAC presiede il COE. Nelle more del raggiungimento della sala COE da parte dell'ENAC, il Gestore aeroportuale tramite la figura dell'EAC o altra figura interna al Gestore Aeroportuale tra quelle indicate alla Sez.19 paragrafo 19.1.7 del MdA, assicura il coordinamento delle attività dei soggetti coinvolti, cooperando con i soggetti pubblici, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.
- Al COE, oltre alle figure del Gestore Aeroportuale di cui sopra, partecipano i rappresentanti delle forze istituzionali preposte alla gestione dell'emergenza:
 - ENAC
 - ENAV
 - Vigili del Fuoco
 - 118
 - Polizia di Frontiera
 - Carabinieri
 - Guardia di Finanza
 - Dogana
 - Sanità Aerea
 - Compagnia Aerea o suo agente/handler.

N.B: La mancata presenza di uno o più soggetti non invalida l'attività del COE e la sua composizione potrà essere integrata, in funzione delle necessità, da altre professionalità presenti in aeroporto così come dalle strutture territoriali di Protezione Civile, dalle organizzazioni di volontariato, e da altri enti/istituzioni necessari alla gestione dell'emergenza in considerazione delle caratteristiche dell'evento.

N.B: Il COE coordina e gestisce, presso la sala COE, tutte le misure di carattere operativo, una volta che le prime operazioni di soccorso sono avviate, e gli adempimenti post-incidente.

N.B: Il COE rappresenta il centro di raccolta e diffusione delle informazioni tra il luogo

dell'incidente e gli Enti di soccorso esterno e le competenti Autorità statali, provinciali e comunali.

Nell'ambito del COE si attuano i seguenti adempimenti volti a coordinare l'intervento dei vari soggetti ed in particolare a:

- concordare con la TWR il percorso più breve dei mezzi di soccorso (c.d. corridoio d'emergenza) per agevolare l'intervento dei mezzi di soccorso esterni e della scorta verso e dall'area dell'incidente.
- supportare le richieste che provengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS), il quale, in ogni caso, informa costantemente il COE sulla situazione dell'area di intervento
- gestire eventuali richieste di limitazione/chiusura dell'aeroporto, o parti di esso, e richieste di NOTAM
- indicare i componenti del Team di Contatto deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari
- definire l'area di movimento interdetta a tutti i mezzi e persone non preposti alle operazioni di soccorso assicurandosi che le Forze dell'Ordine provvedano al suo presidio.
- curare che il personale della Compagnia Aerea e dell'handler accreditato redigano l'elenco dei passeggeri ospedalizzati e dei passeggeri incolumi assistiti presso la sala illesi.
- condividere e coordinare le azioni da intraprendere in termini di attività informativa all'interno o all'esterno dello scalo
- supportare le attività medico-legali connesse al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme
- organizzare il piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente
- assicurare che il personale del Gestore, della Compagnia Aerea e dell'handler accreditato redigano l'elenco dei passeggeri ospedalizzati e dei passeggeri incolumi assistiti presso la sala illesi.
- Dopo aver ricevuto conferma dell'avvenuta rimozione dell'aeromobile incidentato, far verificare l'agibilità dell'Area di Manovra, se l'incidente è occorso in tale area, attraverso un'ispezione straordinaria.

DISATTIVAZIONE

- Riceve comunicazione da:
 - VVF circa la conclusione delle operazioni e il ripristino (parziale o totale) del contingente antincendio;
 - SSA e 118 per la comunicazione di conclusione delle attività di soccorso;

- Polizia del ripristino delle normali condizioni di sicurezza

E comunica sulla frequenza di emergenza la cessazione dello stato di incidente.

- Dopo la conferma della fine di tutte le operazioni, il COE provvede a ripristinare operatività aeroportuale, notificandolo alla Torre di Controllo per la completa e normale ripresa del traffico aereo.

ENTE: ENAC

NOMINATIVO RADIO: DELTA UNO, DELTA DUE. DELTA TRE

ATTIVAZIONE

1. L'ENAC - Direzione Aeroportuale, informata dall'EAC dell'attivazione dello stato di incidente raggiunge con un proprio rappresentante i locali del COE.

GESTIONE/COORDINAMENTO

L'EAC riporta al Direttore dell'Aeroporto, o ad un funzionario ENAC reperibile, i primi elementi necessari per le informative agli Organi e Enti destinatari.

Il Direttore di Aeroporto o il funzionario ENAC reperibile, una volta raggiunto il COE presiede il COE e provvede a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza

2. trasmette non appena possibile l'informativa alla Procura della Repubblica, alla Prefettura, all'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo e alla Sala Crisi ENAC.
3. emana i necessari provvedimenti di carattere aeronautico in relazione all'evolversi della situazione,
4. L'ENAC gestisce, tramite la sala crisi, l'attività di informazione istituzionale e intrattiene i rapporti con la stampa, in coordinamento con il COE, per quanto di competenza;
5. Garantisce la collaborazione con l'Ufficio Gestione delle Emergenze - Sala Situazioni Italia della Protezione Civile, fornendo le conoscenze tecniche utili all'intervento, le informazioni relative alle persone coinvolte nell'incidente e quelle utili per l'assistenza alle vittime e ai loro familiari.
6. L'ENAC presiede il COE mantenendo i contatti con la propria Sala Crisi, con le Prefetture e con il Ministero degli Affari Esteri, in caso di coinvolgimento di passeggeri di nazionalità non italiana oppure in caso di coinvolgimento di passeggeri italiani in occasione di un incidente avvenuto all'estero.
7. . Indica il proprio delegato all'interno del Team di Contatto;

DISATTIVAZIONE

8. Riceve comunicazione da parte di del Gestore Aeroportuale circa il ripristino delle normali condizioni di operatività, a seguito di controllo eseguito sulle infrastrutture aeroportuali coinvolte.

ENTE: Control Room

NOMINATIVO RADIO: N/A

ATTIVAZIONE

1. La CTRL room aeroportuale, viene informata dall' EAC dell'attivazione dello stato di incidente.

GESTIONE/COORDINAMENTO

2. Informa i colleghi in servizio ai varchi di sicurezza chiedendo loro di bloccare i normali accessi, consentire l'uscita per l'evacuazione e garantire esclusivamente gli ingressi di persone e mezzi interessati alla gestione dell'emergenza.
3. Prepara i tesserini da consegnare al T1 per gli accessi al COE e invierà una GPG per la consegna degli stessi al T1.
4. Informa il coordinatore presente al T1 che provvederà alla distribuzione dei suddetti tesserini, previa identificazione e autorizzazione del COE, al personale esterno che dovrà accedere alla sala COE.
5. Informa il Security Manager che si recherà al COE

DISATTIVAZIONE

6. Riceve comunicazione dal COE sulla cessazione dello stato di incidente e il ripristino delle operazioni.

ALLEGATO 1 - NUMERI DI EMERGENZA

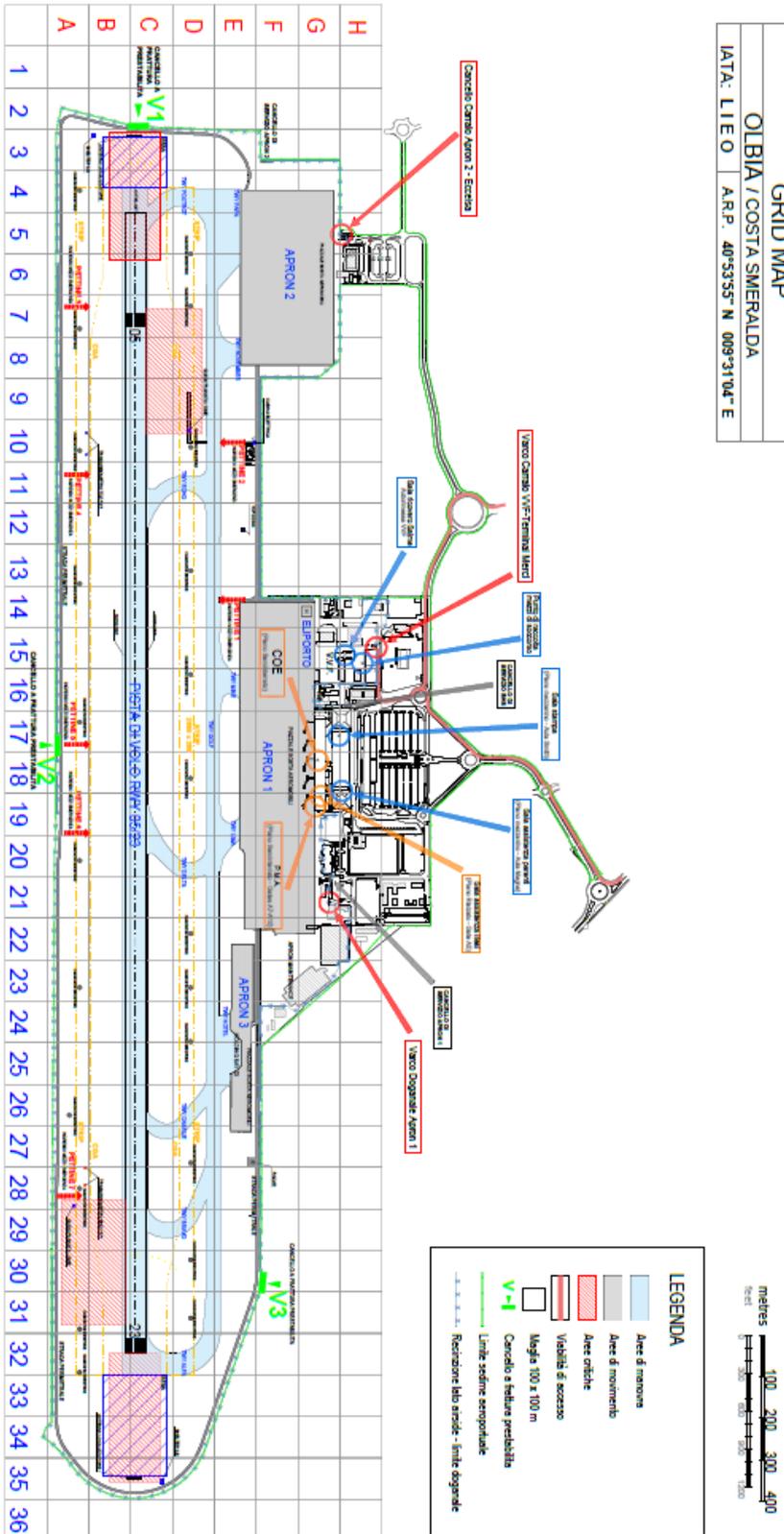
Ente		Rete fissa	Cellulare	Mail
ENAV	TWR	0789 644612		
ENAV	RADAR	0789 644619		
ENAV	Resp. CAAV		320 5695093	carlo.lanciotti@enav.it
VV.F.	Distaccamento Apt	0789 69502		
VV.F.	Resp. Apt		331 5784613	giovanni.fresu@vigilfuoco.it
ENAC	Direttore Sardegna		338 6285802	a.marchesi@enac.gov.it
ENAC	Direzione Aeroportuale Olbia	0789 69101		
ENAC	Sala Crisi	06 45614317 06 44596538 (fax)		salacrisi@enac.gov.it
Polaria	Dirigente		333 9567127	christian.puddu@poliziadistato.it
Polaria	Centrale Operativa	0789 641059		
Control Room		0789 563545		
Carabinieri	centralino	112 0789 6445		
Carabinieri	Vena Fiorita	0789 69290 0789 68789		
GDF	Centralino	117		
GDF	Aeroporto	0789 69496		ss129.protocollo@gdf.it
SSA	Pronto Soccorso Aeroportuale	0789 563457	338 1154671	
118	Servizio Sanitario Locale	118	340 5828208	118@aslsassari.it
118	Responsabile Servizio Sanitario	079 2061982		responsabile.118@aslsassari.it
Geasar	Handling	0789 563434	338 1380109	airside.dutymanager@geasar.it
Geasar	Resp.Handling		348 2566413	antonio.roccaforte@geasar.it
Eccelsa	Handling	0789 563474	348 8061549	handling@eccelsa.com
Eccelsa	Resp. Handling		348 3979365	francesco.cossu@geasar.it
Prefettura	Sassari	079 2150200	348 3979365	protocollo.prefss@pec.interno.it
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo	06 82078207	3281503745	protocollo@pec.ansv.it
USMAT	Ufficio U.T. SMA	06 59944824 06 59949142		usma.portotorres@sanita.it
USMAT	Antonio Collovà			a.collova@sanita.it
USMAT	Margherita Congiu		3357261950	m.congiu@sanita.it
COC	Sindaco Olbia		3357262831	comune.olbia@actaliscertymail.it
Polizia Locale	Dirigente		335 6068947	gmannoni@comune.olbia.ot.it
CP	Capitaneria di Porto	0789 21243 0789 27593	331 6643384	
Geasar	COE	0789 563544 0789 563521 0789563551		
Geasar	COS	0789 563542	346 0277887	cos@geasar.it

Ente		Rete fissa	Cellulare	Mail
Geasar	OSM		345 6060364	caterina.brigaglia@geasar.it
Geasar	Deputy OSM		348 3979366	massimo.giagheddu@geasar.it
Geasar	S&CMM		349 2326082	nicola.deplano@geasar.it
Geasar	Security Manager		347 9835038	silvia.spano@geasar.it
Geasar	Terminal & Customer Experience Manager		349 2280092	federica.nieddu@geasar.it

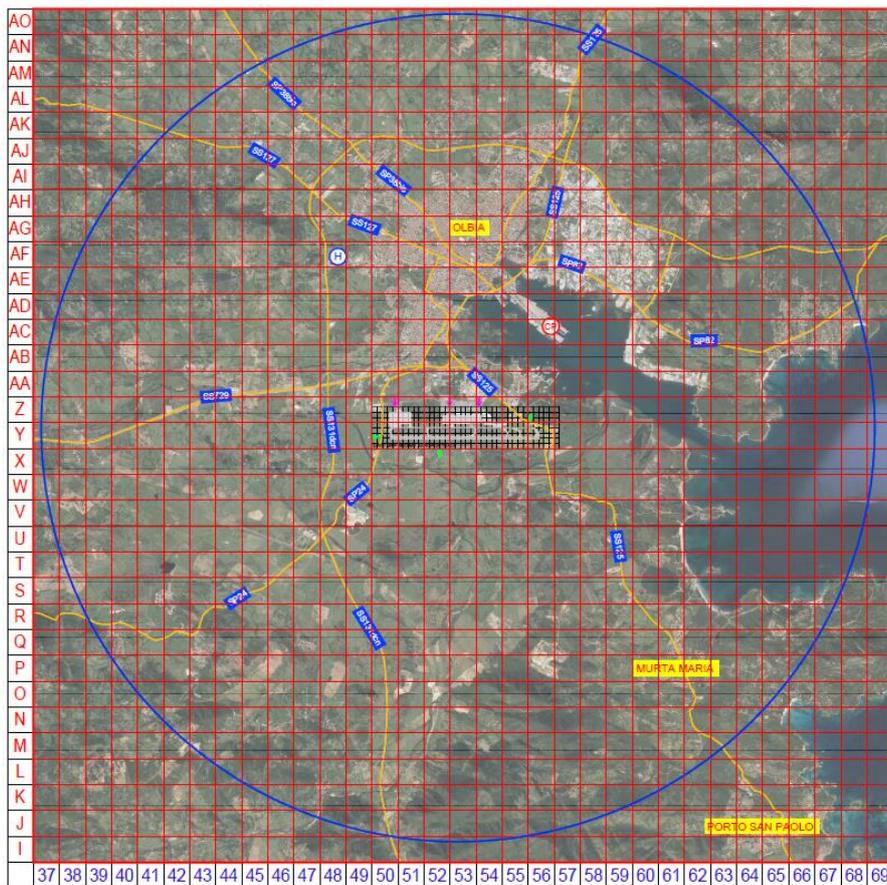
ALLEGATO 2 - NOMINATIVI RADIO

ENTE SOCIETA' COMPAGNIA	NOMINATIVO RADIO
ENAC DIREZIONE AEROPORTUALE	DELTA UNO, DELTA DUE, DELTA TRE, ecc.
POLARIA	POLARIA
VIGILI DEL FUOCO	FISSA VIGILI (sala operativa dei VV.F.)
MEZZI DEI VV.F.	ROSSO UNO, ROSSO DUE, ROSSO TRE, ecc.
TORRE DI CONTROLLO	TORRE
SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE	BIANCO UNO, BIANCO DUE, BIANCO TRE, ecc.
C.O.E.	COE

ALLEGATO 3 - GRID MAP INTERNA (GM)



ALLEGATO 4 - GRID MAP ESTERNA (GME)



LEGENDA

 0 50 m
 DIMENSIONE GRIGLIA (500x500 mt.)

 VILLAGGIO PRIMARIA
 CENTRO ABITATO
 CENTRI ABITATI
 VARCHI DOGANALI
 USUO DI EMERGENZA
 OSPEDALE
 CAPITANERIA DI PORTO
 GRID MAP SEDIME AEROPORTUALE
 GRIGLIA 100x100 mt.


 SCALA 1:20000