

Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in caso di allarme, emergenza e incidente

Regulation (EU) No 139/2014
ADR.OPS.B.005 Aerodrome emergency planning

Aeroporto di Ancona-Falconara

"Raffaello Sanzio"

ICAO Code: LIPY

IATA Code: AOI



1. Indice generale

1.	Indice generale.....	1
1.1	Riferimenti normativi.....	4
1.2	Scopo e ambito di applicazione.....	4
1.3	Emissione, diffusione e revisione del piano.....	5
1.4	Responsabilità, ruoli e funzioni.....	6
1.5	Obbligo di collaborazione e coordinamento.....	7
1.6	Categoria antincendio dell'aeroporto.....	8
2.	Gestione dell'emergenza: conoscenza e comunicazione.....	9
2.1	Avvio degli stati di allarme, emergenza e incidente.....	9
2.1.1	Sistema di allertamento e flusso delle comunicazioni.....	9
2.2	Verifica dei dispositivi di allerta e comunicazione.....	11
2.3	Salvaguardia di persone e cose.....	11
2.4	Accesso e operazioni in area di movimento.....	11
2.5	Obbligo di riservatezza.....	12
2.6	Esercitazioni.....	12
2.7	Emissione informativa aeronautica.....	13
2.8	Accessi carrabili di emergenza.....	14
2.9	Custodia e rimozione aeromobili.....	14
2.10	Formazione.....	14
3.	Strutture dedicate all'emergenza.....	15
3.1	COE - Centro Operativo per l'Emergenza.....	15
3.2	PCA - Posto di Comando avanzato.....	16
3.3	PUNTO DI RITROVO DEI MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI.....	18
3.4	SALA STAMPA.....	18
4.	Stato di ALLARME.....	19
4.1	ENAV S.P.A.	20
4.2	VIGILI DEL FUOCO.....	21
4.3	PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE.....	21
4.4	ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA.....	22
4.5	FORZE DELL'ORDINE.....	23
4.6	COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO.....	23
5.	Stato di EMERGENZA.....	24
5.1	ENAV S.P.A.	25
5.2	VIGILI DEL FUOCO.....	26



5.3	PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE	27
5.4	ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA	27
5.5	ENAC - DIREZIONE TERRITORIALE	28
5.6	POLIZIA DI FRONTIERA	29
5.7	GUARDIA DI FINANZA	29
5.8	HANDLER	29
5.9	COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO	30
6.	Stato di INCIDENTE	31
6.1	ENAV SPA	32
6.2	VIGILI DEL FUOCO	33
6.3	PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE	35
6.4	ENAC - DIREZIONE TERRITORIALE	36
6.5	POLIZIA DI FRONTIERA	38
6.6	GUARDIA DI FINANZA	38
6.7	HANDLERS E OPERATORE AEREO	39
6.8	ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA	39
6.9	PROTEZIONE CIVILE REGIONE MARCHE	42
6.10	USMAF - SANITA' MARITTIMA E AEREA	42
6.11	COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO	42
7.	PIANO ASSISTENZA ALLE VITTIME DI INCIDENTI AEREI E AI LORO FAMILIARI	43
7.1	Scopo e gestione del documento	43
7.2	Campo di applicazione	43
7.3	Team di contatto	43
7.4	Forze dell'Ordine	44
7.5	Gestore aeroportuale	44
7.6	Sale di assistenza e accoglienza	45
7.7	Modalità di accettazione e registrazione	45
7.8	Ristoro e prime necessità	46
7.9	Supporto psicologico e spirituale	47
7.10	Interpreti	48
7.11	Ufficio informazioni	48
7.12	Centralino telefonico	48
7.13	Monitor informativi, sito web dell'aeroporto, canali social	49
7.14	Ritorno alle normali operazioni	49
7.15	Formazione ed esercitazioni	49



ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Grid map (ambito di applicazione del Piano di Emergenza)
- Allegato 2A - Posizionamento mezzi VVF - Atterraggio per pista 22
- Allegato 2B - Posizionamento mezzi VVF - Atterraggio per pista 04
- Allegato 3 - Numeri telefonici di emergenza e nominativi radio
- Allegato 4 - Sostanze pericolose e rischi presenti in uno scenario di incidente aeronautico
- Allegato 5 - Esempi di NOTAM
- Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo
- Allegato 7 - Modulo familiari/amici e privacy
- Allegato 8 - Modulo passeggeri e privacy
- Allegato 9 - Modulo ANSV - Comunicazione di incidenti/inconvenienti gravi
- Allegato 10 - Mappa a 8 km con la localizzazione degli ospedali
- Allegato 11 - Tempi stimati di intervento VVF per incidente esterno al sedime entro 1.000 metri dal prolungamento delle due testate della pista di volo
- Allegato 12 - Planimetria con le sale dedicate alla gestione dell'emergenza
- Allegato 13 - Figure di coordinamento sanitario Gazzetta Ufficiale - Serie generale n. 91 del 17/04/2008
- Allegato 14- Modulo Riconcilio
- Allegato 15 - Modulo Ricongiungimento



Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in caso di Allarme, Emergenza e Incidente		ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT
Ordinanza 03/2026	Rev. 0	Pagina 4 di 50

Parte generale

1.1 Riferimenti normativi

- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-P1-E) Part 1: Rescue and Fire Fighting;
- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-AN/898) Part 7: Airport Emergency Planning;
- Reg. UE n. 139/2014 e relative Implementing Rules EASA;
- Reg. UE n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e s.m. e 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 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 gennaio 2012 - Dipartimento Protezione Civile: Modifiche alla Direttiva 2 maggio 2006: "Indicazioni per il coordinamento delle emergenze" e successive modifiche;
- Sentenze del Consiglio di Stato n. 5943/2013 e n. 661/2015;
- Circolare ENAC APT 18A del 30/01/2008: Piano di emergenza aeroportuale;
- Regolamento ENAC "Redazione e gestione del piano di assistenza alle vittime di un incidente aereo e loro familiari" Ed. 1 del 5 maggio 2023;
- Linee guida e buone pratiche per l'elaborazione e la gestione del piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari in ambito aeroportuale LG 2023/004-APT - Ed.1 del 06/10/2023
- AIP - Italia - AD2 LIPY;
- Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Ancona adottato con Ordinanza vigente emessa dalla D.T. Regioni Centro ENAC;
- Accordo Quadro e procedure di interfacciamento Ancona International Airport SpA - VVF
- Convenzione ENAC-ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA.
- Regolamento ENAC per la segnalazione immediata di incidente aereo, inconveniente grave o disservizio aeroportuale grave Ed. 1 del 22/12/2021

1.2 Scopo e ambito di applicazione

Il presente "Piano Emergenza Aeronautica" (di seguito PEA) costituisce l'atto fondamentale di pianificazione e coordinamento delle misure da implementare relativamente alle emergenze derivanti da incidente aereo che interessino l'Aeroporto di Ancona "Raffaello Sanzio".

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.

Il 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 di Ancona e che abbia un impatto su un aeromobile e/o sui suoi occupanti.



Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in caso di Allarme, Emergenza e Incidente		ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT
Ordinanza 03/2026	Rev. 0	Pagina 5 di 50

In particolare, il Piano si applica alle seguenti tipologie di eventi:

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

STATO DI EMERGENZA: situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versano l'aeromobile ed i suoi occupanti.

STATO DI INCIDENTE: situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti.

Gli ambiti di applicazione sono differenziati come segue:

IN CASO DI INCIDENTE ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE SI APPLICA IL PIANO NELLA SUA INTEREZZA.

IN CASO DI INCIDENTE NELLE IMMEDIATE VICINANZE, OVVERO NELLE AREE ESTERNE AL SEDIME AEROPORTUALE AD UNA DISTANZA DI 1 KM DALLA PISTA DI VOLO (COSÌ COME RAPPRESENTATO NELLA GRID-MAP) E COMUNQUE ENTRO IL PERIMETRO RITENUTO UTILE DAI VVF IN FUNZIONE DELLO SCENARIO INCIDENTALE, PER UN USO EFFICACE DEGLI AUTOMEZZI DI SOCCORSO AEROPORTUALE, SI APPLICANO SOLO LE PARTI DEL PIANO FUNZIONALI ALLO SCENARIO INCIDENTALE ED ALL'ASSISTENZA RELATIVA AL POST SOCCORSO.

IL COORDINAMENTO DEL SOCCORSO E DEL POST SOCCORSO È GESTITO IN TAL CASO SECONDO QUANTO DISCIPLINATO DAI PIANI DI EMERGENZA PREDISPOSTI DAGLI ENTI TERRITORIALI; SU RICHIESTA DI QUESTI ULTIMI, L'AEROPORTO COLLABORA METTENDO A DISPOSIZIONE TUTTE LE RISORSE DISPONIBILI.

IN TUTTI GLI ALTRI CASI SI APPLICANO I PIANI DI EMERGENZA PREDISPOSTI DAGLI ENTI TERRITORIALI E IL PEA SARÀ APPLICATO PER LA GESTIONE DELLE FASI DI POST SOCCORSO, SECONDO QUANTO DESCRITTO AL PAR. 8.

Qualora si ravvisasse la natura dolosa dell'evento che ha determinato l'attivazione del PEA, il COE, anche nella sua costituzione virtuale, dovrà tempestivamente informare la Polizia di Frontiera. La Polizia di Frontiera, sulla base delle informazioni ricevute, valuterà l'attivazione di protocolli specifici del "Piano Leonardo da Vinci".

Tutte le ulteriori comunicazioni relative alla gestione dell'intervento avverranno secondo quanto previsto dal Piano Leonardo da Vinci fino alla dichiarazione del cessato evento.

1.3 Emissione, diffusione e revisione del piano

Il PEA, predisposto dal Gestore aeroportuale nel rispetto dei requisiti di conformità alla normativa EASA, viene valutato dall'ENAC e successivamente illustrato e condiviso in sede di AEC (Aerodrome Emergency Committee).

A valle della riunione di coordinamento, con esito positivo anche non all'unanimità, il Piano di Emergenza sarà adottato da ENAC con proprio atto ordinatorio ed inserito nel Manuale di Aeroporto del Gestore aeroportuale.

Il Piano verrà revisionato nei seguenti casi:



- riesame da parte dell'Aerodrome Emergency Committee;
- modifiche organizzative, gestionali, norme di riferimento;
- modifiche alle infrastrutture.

Il PEA è disponibile in formato digitale nella sezione riservata del sito www.ancona-airport.com tramite accesso all'area riservata sarà consentito ai membri accreditati all'Aerodrome Emergency Committee (AEC), i quali hanno la responsabilità di dare diffusione del PEA all'interno del proprio Ente/Organizzazione.

Ogni Ente o Servizio aeroportuale 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 recapiti telefonici, dotazioni di apparati e mezzi, nominativi dei componenti dell'AEC e ogni altra informazione che abbia impatto sulle procedure previste dal piano di emergenza.

Variazioni sostanziali ai fini dell'applicazione del PEA saranno anticipate via e-mail dal Gestore ai membri dell'Aerodrome Emergency Committee.

1.4 Responsabilità, ruoli e funzioni

ENAC (Direzione Territoriale Regioni Centro): adotta il Piano di Emergenza 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.

Ancona International Airport SpA: è la Società, titolare del Certificato di Aeroporto Nr. IT.ADR.0034 ai sensi del Regolamento UE n.139/2014 in forza della Convenzione stipulata e sottoscritta con ENAC in data 12.11.2009 gestisce l'Aeroporto di Ancona "Raffaello Sanzio".

Il Gestore aeroportuale predispone, in coordinamento con gli altri Enti coinvolti, il PEA e nell'ambito delle procedure di soccorso, mette a disposizione dei soccorsi le risorse organizzative, le infrastrutture e i mezzi a tal fine individuati.

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.

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

Operativo, Caposcalo di servizio, Accountable Manager, Operational Services Manager, Maintenance Manager, Safety Manager, Security Manager e Relazioni esterne.

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 il preminente compito di allertamento e comunicazione.

Servizio di Soccorso e lotta Antincendio (Vigili del Fuoco): assicura con personale, mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi per il traffico aereo ed assume la direzione tecnica dei relativi interventi. Il tempo di risposta del Servizio di soccorso e lotta antincendio, in condizioni di ottima visibilità e distanza da percorrere, non eccede i tre minuti con un obiettivo operativo di non superare i due minuti, in ciascun punto della pista, dalla notifica dello stato di incidente al momento in cui il primo mezzo antincendio è nelle condizioni di applicare la schiuma ad un rateo almeno pari al 50% della portata. A tal fine, qualsiasi veicolo diverso dal primo intervenuto, necessario per garantire l'erogazione di agenti estinguenti, deve arrivare entro un minuto dal primo intervenuto.



Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in caso di Allarme, Emergenza e Incidente		ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT
Ordinanza 03/2026	Rev. 0	Pagina 7 di 50

Presidio Sanitario Aeroportuale: assicura il primo intervento di soccorso sanitario fino all'arrivo dei soccorsi sanitari esterni (CO 118) e la predisposizione della scorta intangibile. Il Medico del Presidio svolgerà, nelle prime fasi del soccorso, il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS). Custodisce e mantiene in efficienza per il pronto impiego la scorta intangibile.

CO118: assicura la gestione sanitaria dei soccorsi qualora le esigenze mediche richiedano risorse eccedenti quelle disponibili in aeroporto. All'arrivo del personale inviato dalla CO 118, il medico designato da questa, assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il medico del Presidio Sanitario Aeroportuale collaborerà con il DSS assicurando inoltre il coordinamento con il COE.

Compagnia aerea/Operatore aereo: mettono a disposizione le informazioni sul velivolo oggetto dell'emergenza e il personale per le esigenze delle operazioni post- incidente.

La Compagnia aerea/Operatore aereo consegna la lista dei passeggeri al COE entro 2 ore dalla notizia dell'incidente (Art. 20 - reg. UE 996/2010) e fornisce assistenza alle vittime di incidenti aerei e loro familiari.

Forze di Polizia (Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza): assicurano il presidio, la vigilanza e l'ordine pubblico nelle aree interessate sotto il coordinamento del Dirigente della Polizia di Frontiera.

Dogana: coadiuva le Forze di Polizia a facilitare e accelerare il flusso dei passeggeri al fine di sgomberare la Sala Arrivi e predisporre le aree ricovero e ricevimento.

Sanità Aerea (USMAF-SASN): assicura gli adempimenti di legge in materia di profilassi internazionale legata al traffico aereo, d'Igiene pubblica e di Polizia Sanitaria.

L'attività medico-legale della gestione delle salme è affidata ai servizi sanitari regionali (Azienda Sanitaria Territoriale Ancona), con la comunicazione al Ministero della salute e quindi USMAF in caso di malattie infettive e diffusive.

Protezione Civile Regione Marche: Struttura della Regione Marche a cui la normativa nazionale e regionale attribuiscono funzioni relative alla predisposizione dei programmi di previsione e prevenzione dei rischi, nonché la competenza in materia di gestione delle emergenze. Nelle varie fasi, la struttura si attiva in relazione alla tipologia dell'evento.

ANSV: Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. Svolge, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune Raccomandazioni di Sicurezza. Lo scopo delle inchieste dell'ANSV è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi e pertanto hanno unicamente finalità di prevenzione.

1.5 Obbligo di collaborazione e coordinamento

Il coordinamento degli interventi tecnici e di soccorso è svolto, fin dalle fasi iniziali dell'emergenza, dal Responsabile dei Vigili del Fuoco (ROS) che assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi.

L'attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall'ENAC in via preventiva, in sede di Aerodrome Emergency Committee durante le fasi di elaborazione/revisione del Piano. In tale ambito è accertato e condiviso il corretto riparto dei compiti e delle responsabilità tra i vari soggetti coinvolti, che dovranno poi provvedere ad adottare proprie, coerenti procedure, in applicazione di quanto previsto dal PEA.



Tutti gli Enti e i soggetti aeroportuali devono osservare quanto disposto dal presente Piano al fine di garantirne l'efficacia.

1.6 Categoria antincendio dell'aeroporto

Presso l'aeroporto di Ancona il Servizio di salvataggio e antincendio aeroportuale (RFFS) è assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, ai sensi delle normative italiane vigenti nonché di specifico accordo Gestore - CnVVF.

| Il RFFS garantisce mezzi e attrezzature adeguati alla categoria antincendio ICAO 7.



2. Gestione dell'emergenza: conoscenza e comunicazione

2.1 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 (via radio UHF 440.725 MHz ovvero telefonicamente allo 071 5901911) 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, attiva la sirena di allertamento avviando le procedure per gli Stati di Allarme, Emergenza o Incidente.

Gli adempimenti degli Enti e Servizi aeroportuali s'intendono automaticamente 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 s'intendono valide ai fini delle procedure successive.

2.1.1 Sistema di allertamento e flusso delle comunicazioni

L'Aeroporto di Ancona è dotato di un sistema di allertamento per notificare i vari eventi in atto.

Il canale radio UHF TWR (440.725 MHz) costituisce il mezzo di comunicazione primario per gli Enti e soggetti aeroportuali coinvolti nel PEA.

Il canale radio e le linee telefoniche di seguito elencate sono registrati:

1 linea telefonica fissa diretta con la TWR (registrata a cura di ENAV);

1 linea telefonica fissa con il Servizio 118 (registrata a cura dello Servizio 118).

1 linea telefonica diretta punto-punto con la Capitaneria di Porto di Ancona (registrata a cura di ENAV).

Dal momento dell'acquisizione degli Stati di Allarme, Emergenza e/o Incidente, tutti gli enti interessati dovranno effettuare le comunicazioni concernenti le operazioni di soccorso per mezzo di radio, ad eccezione di quelle strettamente interne o di servizio, sulla frequenza: **UHF 440.725 MHz**.

È obbligatorio, per chiunque non sia coinvolto nelle operazioni di soccorso, adottare il silenzio radio sulla frequenza e riservare l'uso delle linee telefoniche alle contingenti necessità dell'organizzazione dei soccorsi.

Le radio portatili devono essere con volume off quando ci si muove tra il pubblico (passeggeri, familiari etc). La verifica di funzionalità degli strumenti di comunicazione radiotelefonica, anche quelli messi a disposizione dal Gestore Aeroportuale, rientra nella responsabilità degli Enti utilizzatori.

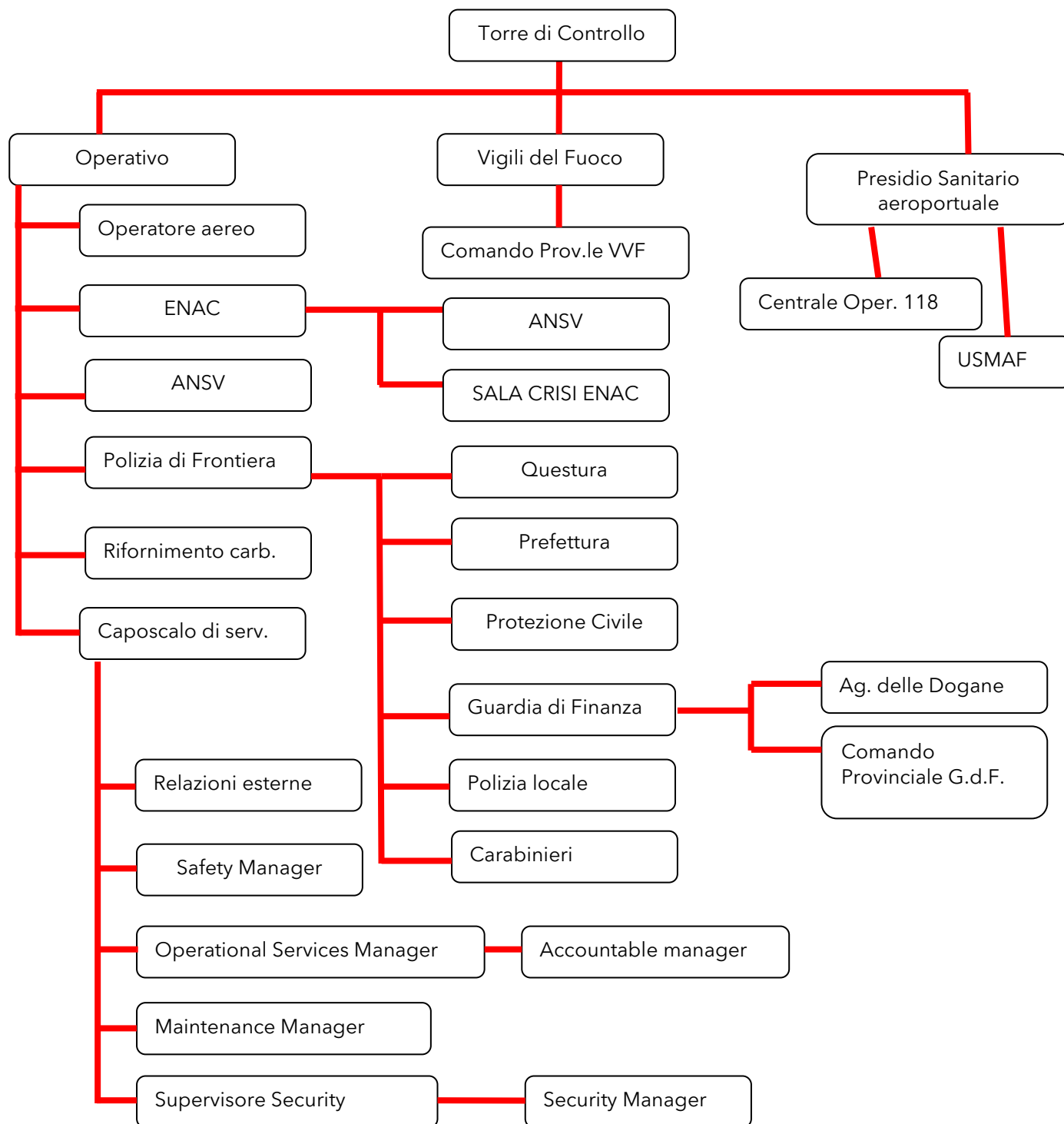
I nominativi di chiamata assegnati ad ogni Ente o soggetto aeroportuale sono indicati nell'allegato 3.

Al fine di evitare ritardi, duplicati nelle chiamate e intralci alle procedure tutti i soggetti interessati si atterranno ad un preciso e definito flusso di comunicazione che dovrà essere rispettato, con chiamate dirette per la notifica degli stati di allarme/emergenza/incidente ed in presenza di un qualsiasi malfunzionamento della sirena di allertamento.

In applicazione del Reg.996/2010 art. 9 comma 1, l'ANSV viene informata dell'accadimento di incidente/inconveniente grave sia dal Gestore aeroportuale che da ENAC.



Di seguito la flow-chart delle comunicazioni:



2.2 Verifica dei dispositivi di allerta e comunicazione

Tutti i giorni, tra le 08:00 e le 08:30LT, compatibilmente con la situazione di traffico aereo in atto, la TWR verifica, previo avviso agli Enti e soggetti interessati, il funzionamento del dispositivo di allertamento. Gli Enti e i soggetti interessati daranno conferma alla TWR del funzionamento del dispositivo di allertamento (SIRENA) attraverso il canale radio UHF TWR. Enti e soggetti interessati comunicheranno alla TWR eventuali inefficienze del dispositivo.

In caso di inefficienza del dispositivo, la TWR ne dà comunicazione attraverso il canale radio UHF TWR a:

- Vigili del Fuoco;
- Presidio Sanitario Aeroportuale;
- Operativo, che a sua volta avvisa la Polizia di Frontiera.

Ripristinata la piena funzionalità del dispositivo di allertamento, lo comunica a quanti precedentemente informati.

2.3 Salvaguardia di persone e cose

Il Comandante Provinciale dei VVF o un suo delegato, in caso di incidente, assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (ROS) ed ha il compito di coordinare presso il COE gli interventi delle diverse squadre di PRESIDIO SANITARIO. Il ROS, inoltre, per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite, può autorizzare la rimozione o lo spostamento di parti del relitto, se possibile, in consultazione con l'ANSV.

L'art. 13 del RE 996/2010 prescrive che fino all'arrivo degli investigatori dell'Autorità investigativa per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (ANSV) nessuno possa modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con la stessa autorità investigativa per la sicurezza. (Sanzione da € 20.000 a € 80.000). Si precisa altresì che, a rilievi effettuati, compatibilmente con le esigenze legate alla pubblica incolumità, il successivo recupero dei rottami deve avvenire in coordinamento con il personale dell'ANSV.

ANSV in data 26/03/2015 ha sottoscritto con la Procura della Repubblica di Ancona un protocollo per le azioni di coordinamento tra le due inchieste, quella giudiziaria e quella tecnica.

2.4 Accesso e operazioni in area di movimento

In caso di emergenza e incidente, tutte le persone e gli automezzi presenti in Area di Movimento e non interessati alle operazioni in atto, devono autonomamente liberare tale area avendo cura di non interferire con l'eventuale movimento dei mezzi di soccorso e con la loro predisposizione alla gestione dell'emergenza. In caso di incidente e per il tempo strettamente necessario all'intervento, la zonizzazione ed il colore indicati nel TIA sono sospesi al fine di agevolare le operazioni di soccorso.

Al fine di una precisa e univoca localizzazione dell'area delle operazioni di soccorso è fatto obbligo ad ogni soggetto di fare esplicito riferimento alla GRID MAP (Allegato 1).

Una copia della GRID MAP dovrà essere tenuta in opportuna evidenza presso le sedi operative di tutti i soggetti interessati dalle operazioni di emergenza e a bordo di tutti i veicoli che accedono in airside. Inoltre, ogni soggetto che interviene nell'area dell'evento è tenuto ad indossare dotazioni che lo rendano riconoscibile.



LA DICHIARAZIONE DI ALLARME/EMERGENZA/INCIDENTE NON COSTITUISCE AUTORIZZAZIONE DI ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA; PERTANTO QUALSIASI ENTE/OPERATORE, SENZA ECCEZIONE ALCUNA, PER ACCEDERE A TALE AREA, DEVE SEMPRE RICHIEDERE ED OTTENERE L'AUTORIZZAZIONE DALLA TWR VIA RADIO SULLA FREQUENZA UHF 445.450 MHZ.

IN CASO DI INCIDENTE TALE OBBLIGO CESSA QUANDO LA TWR, UNA VOLTA CHE L'AREA DI MANOVRA È LIBERA DA TUTTI GLI AEROMOBILI (AD ECCEZIONE DI QUELLO/I INCIDENTATO/I) ED IL NOTAM DI CHIUSURA DELL'AEROPORTO E' STATO PUBBLICATO, COMUNICA AI SOGGETTI COINVOLTI NEL SOCCORSO, LA POSSIBILITÀ DI INGRESSO SENZA AUTORIZZAZIONE.

IN CASO DI INCIDENTE ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE O NELLE AREE ESTERNE AL SEDIME AEROPORTUALE AD UNA DISTANZA MASSIMA DI 1 KM DALLA PISTA DI VOLO, L'AEROPORTO È DA CONSIDERARSI AUTOMATICAMENTE CHIUSO, FINO A NUOVA COMUNICAZIONE DA PARTE DI ENAC.

In caso di INCIDENTE e pista chiusa, sono autorizzate solo le operazioni di soccorso con elicotteri.

Tali operazioni sono effettuate sotto la responsabilità del Comandante dell'Elicottero ed in coordinamento con la TWR.

2.5 Obbligo di riservatezza

È fondamentale che tutti gli operatori si astengano dall'effettuare dichiarazioni a persone esterne riguardanti la causa dell'incidente, nomi e condizioni di salute dell'equipaggio o dei passeggeri, responsabilità e/o altre informazioni sensibili.

È assolutamente vietata la realizzazione e diffusione di materiale audio, video e/o fotografico, così come l'utilizzo dei social media (Facebook, Instagram, You Tube, Twitter ecc.) per divulgare informazioni riservate.

Cartelli di divieto di tali attività verranno esposti dal personale di security nei punti di raccolta del Terminal e nelle sale di accoglienza per incentivare il rispetto di tale divieto.

In caso di incidente o emergenza, nessuno è autorizzato a rilasciare alcuna informazione di sorta, senza l'autorizzazione dell'Autorità Competente.

Il/i nome/i delle persone a bordo non dovrà essere reso pubblicamente disponibile e la massima cura dovrà essere posta nella conservazione dei documenti relativi al volo.

In particolare sarà necessario prestare la massima attenzione nella protezione di tutti i documenti prodotti durante l'emergenza, siano essi ufficiali o non.

Liste passeggeri, flight manifest, carte di imbarco, etichette bagaglio ecc. dovranno essere raccolte, anche da eventuali cestini della spazzatura e consegnati al COE così come appunti, scritte su carta comune, bozze, ricevute, fotocopie di documenti, ecc. dovranno essere smaltiti in modo da prevenire ogni abuso.

In nessun caso, tali documenti dovranno rimanere in un'area aperta e accessibile rischiando così che i media o il pubblico possano avere accesso a informazioni riservate.

2.6 Esercitazioni

La valutazione dell'adeguatezza delle procedure d'emergenza si realizza attraverso periodiche esercitazioni che saranno oggetto di valutazione e vigilanza da parte dell'ENAC.



Le attività di pianificazione delle esercitazioni vengono svolte anche in funzione delle eventuali esigenze di addestramento specialistico individuate e comunicate al Gestore dal Comando VVF (ad es. testare nuove procedure o specifici ambiti di intervento, garantire la familiarizzazione con la grid map, ecc.).

Gli Enti e i Soggetti Aeroportuali coinvolti nel Piano di Emergenza Aeroportuale hanno l'obbligo di partecipare alle esercitazioni su scala totale e parziale. Le esercitazioni sono organizzate dal Gestore con la seguente cadenza:

Esercitazioni su scala totale

Sono programmate ad intervalli non superiori a due anni al fine di testare la capacità di coordinamento in termini di soccorso e gestione dell'evento. Al fine di ottenere il massimo beneficio, sarà individuata una squadra di critici osservatori, (critique team) che fornirà le proprie osservazioni in fase di debriefing.

Esercitazioni parziali

Sono programmate con cadenza trimestrale al fine di:

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

Le esercitazioni sono predisposte sia di giorno che di notte con diversi scenari e differenti condizioni climatiche.

Le esercitazioni sono precedute da un briefing nell'ottica di definire congiuntamente le azioni preventive e seguite da un debriefing per individuare le azioni correttive finalizzate al miglioramento della gestione delle emergenze e che possano essere recepite nel relativo piano.

Analogamente si procede con un de-briefing a seguito di ogni attivazione del PEA relativa a reali Stati di Emergenza o Incidente.

Simulazioni lato airside con l'attivazione del PEA possono comportare limitazioni alle operazioni degli aeromobili dovute alla ridotta disponibilità dei mezzi antincendio e all'eventuale penalizzazione dell'area interessata dall'esercitazione fino alla chiusura totale dello scalo.

A seguito delle esercitazioni, tutti i soggetti coinvolti nell'applicazione del PEA, qualora ravvisassero criticità di intervento nel corso delle esercitazioni, sono tenuti a trasmettere la propria proposta di emendamento al PEA al Gestore Aeroportuale, il quale provvede, a seguito di opportuna valutazione nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee ad inserirla nel Piano al fine della eventuale successiva approvazione/adozione da parte di ENAC.

2.7 Emissione informativa aeronautica

Il Gestore Aeroportuale, salva ratifica dell'ENAC, emette NOTAM di chiusura dell'aeroporto in caso di STATO DI INCIDENTE all'interno del sedime aeroportuale o nelle aree esterne al sedime entro 1 KM.

Il Gestore, inoltre, provvede ad emettere NOTAM in caso di declassamento del servizio antincendio successivamente alla comunicazione via radio da parte dei VVF.

Esempi di NOTAM sono riportati nell'allegato 5.



2.8 Accessi carrabili di emergenza

L'accesso primario all'airside è rappresentato dal varco carraio accanto al quale è presente il "punto di ritrovo" per i mezzi di soccorso esterni.

I cancelli di emergenza sono indicati nell'allegato 1 GRID MAP:

Cancello di emergenza n. 1 - Il cancello immette direttamente su "Via del Fossatello"

Cancello di emergenza n. 2 - Il cancello immette direttamente su "Via del Fossatello"

Cancello di emergenza n. 3 - Il cancello immette su una strada sterrata che si congiunge con "Via del Fossatello".

L'apertura dei cancelli di emergenza per l'uscita dei mezzi di soccorso è stabilita dai VVF in base al luogo dell'incidente.

I cancelli di emergenza 1, 2 e 3 vengono aperti dai VVF o dalla Società di Gestione per far uscire i mezzi esterni al soccorso e devono rimanere presidiati fino all'arrivo delle Forze dell'Ordine.

I mezzi di Soccorso esterni possono uscire anche se non sono ancora presenti sul posto le Forze dell'Ordine.

Ai sensi del Piano Nazionale di Sicurezza - parte B cap. 1 - 1.2.1.1/NC, sono esonerati dai controlli di security le persone e i veicoli che rispondono a grave minaccia per la vita o la proprietà.

In ottemperanza al Reg. UE 996/2010, art.11, gli investigatori incaricati dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Volo possono accedere immediatamente senza restrizioni e senza ostacoli al luogo dell'incidente.

2.9 Custodia e rimozione aeromobili

Una volta assicurate le attività di soccorso, l'aeromobile incidentato sarà isolato e posto nella disponibilità delle Autorità competenti sulle indagini giudiziarie e aeronautiche e rimosso in base a quanto indicato nel Manuale di Aeroporto.

2.10 Formazione

Ogni Ente, Società ed Organizzazione coinvolti nelle azioni contemplate nel PEA dovrà garantire la continuità delle azioni ed operazioni di competenza nonché ad una formazione periodica del proprio personale adibito ai compiti previsti nel Piano.

Inoltre, il personale degli enti coinvolti dovrà essere addestrato al fine di conoscere il layout aeroportuale, la grid map, i contatti telefonici, le sale e le aree dedicate all'emergenza.



3. Strutture dedicate all'emergenza

3.1 COE - Centro Operativo per l'Emergenza

In caso di incidente, le procedure sono coordinate dal Centro Operativo di Emergenza (COE), quale massimo conoscitore "in situ" delle potenzialità e dell'organizzazione aeroportuale.

Il COE si riunisce in autoconvocazione, in caso di stato di incidente presso l'ufficio dei Capi Scalo della società di gestione al piano terra lato air side del fabbricato centrale (vecchia aerostazione). Qualora indisponibile, il gestore individuerà altro locale idoneo. Il COE, presieduto dal Direttore Aeroportuale o da un suo delegato, è riservato e composto da delegati con potere decisionale dei seguenti soggetti:

- ENAC
- ENAV
- Gestore aeroportuale
- Presidio sanitario Aeroportuale
- Guardia di Finanza
- Dogana
- Polizia di Frontiera
- Protezione Civile
- VVF
- Operatore aereo coinvolto
- Centrale Operativa 118 che istituisce una "Funzione Sanità" specifica in seno al COE
- Usmaf - Sanità Marittima e aerea
- Istituzioni, Enti e società necessari alla gestione dell'emergenza in considerazione delle caratteristiche dell'evento.

Nelle more dell'intervento dell'ENAC, il Gestore aeroportuale rappresenta lo stesso Ente e pertanto, coordina, in nome e per conto dell'ENAC stesso, le operazioni sul sedime aeroportuale, cooperando 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.

Il COE adotterà ogni provvedimento ritenuto necessario in merito al coordinamento delle misure di contingency tra cui:

- Supportare le richieste che provengono dal PCA (Posto di Comando Avanzato);
- Recepire le informazioni e gli aggiornamenti dal PCA;
- Coordinare l'assistenza degli illesi e dei familiari dei passeggeri tramite il Caposcalo di Servizio;
- Presidiare le aree di assistenza, le aree destinate ai superstiti, ai familiari e gli accessi principali all'aeroporto;
- Supportare le attività medico-legali connesse al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme;
- Organizzare il piantonamento dei resti dell'aeromobile sul luogo dell'incidente e gestire gli effetti personali recuperati;
- Gestire le richieste di limitazioni/chiusura dell'aeroporto o parti di esso e coordinare l'emissione del relativo NOTAM;
- Coordinare le 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 e/o all'esterno dello scalo;
- Ripristinare prima possibile l'operatività aeroportuale e gestire il traffico residuo in arrivo e partenza.



3.2 PCA - Posto di Comando avanzato

In prossimità dell'area dell'incidente, su indicazione del ROS dei VVF, è stabilito ed approntato un Posto di Comando Avanzato (PCA) reso identificabile mediante l'utilizzo del mezzo ROSSO 1 (Pick up).
Al ROS è affidata la responsabilità del coordinamento del PCA e la gestione delle comunicazioni, direttamente o per il tramite di personale da lui individuato.

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.

Presso il PCA convergeranno:

ROS - Direttore Tecnico dei Soccorsi identificato da una pettorina alta visibilità con scritta ROS

DSS - Direttore Soccorsi Sanitari identificato da una pettorina alta visibilità con scritta DSS (*1)

POLIZIA DI FRONTIERA per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica (Pettorina POLIZIA)

*1 - Le figure di coordinamento sanitario sono individuate come indicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie generale n. 91 del 17/04/2008 (allegato 13).

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.

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

classificare e dimensionare correttamente l'incidente fornendo via radio al COE 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
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
delimitare, isolare e piantonare l'area di crash ed il relitto.

AREE DI PRESIDIO SANITARIO

Il ROS (VVF), di concerto con il Direttore dei Soccorsi Sanitari, stabilisce le aree destinate a:

- Area di raduno iniziale o collection area
- Area TRIAGE
- PMA - Posto Medico Avanzato per la stabilizzazione dei feriti: può essere sia una struttura (tende o idoneo locale all'interno dell'aerostazione o di un hangar.
- Area di trasporto





PCA: Posto di Comando Avanzato

Area di raduno iniziale - Collection Area



PMA: Posto Medico Avanzato per la stabilizzazione dei feriti



Area di trasporto verso il terminal per il ricongiungimento o presso gli ospedali



3.3 PUNTO DI RITROVO DEI MEZZI DI SOCCORSO ESTERNI

Il Punto di Ritrovo per i soccorsi esterni è stabilito presso l'area attigua al varco carraio.

Il Punto di Ritrovo è individuabile mediante segnaletica.

In caso di inagibilità del varco, il COE valuterà e comunicherà l'accesso alternativo. La movimentazione dei mezzi di soccorso, verso e dall'area dell'incidente, avrà sempre come luogo di partenza e d'arrivo il Punto di Ritrovo, a meno di diverse indicazioni del COE.

Personale del Gestore farà la spola tra il Punto di Ritrovo e l'area dell'incidente accompagnando i mezzi di soccorso esterni.

3.4 SALA STAMPA

La sala stampa è individuata nella zona antistante i banchi check-in 6-12 del terminal partenze; è l'area in cui vengono radunati gli organi di informazione e dalla quale si provvede alla diffusione dei comunicati stampa.

La gestione delle attività di informazione istituzionale nonché i rapporti con la stampa spettano all'ENAC e ANSV per gli ambiti di rispettiva competenza.

Il Gestore, qualora espressamente autorizzato dalla Compagnia, e ai sensi della normativa vigente in materia di privacy, potrà pubblicare sul proprio sito le stesse informazioni presenti sul sito della Compagnia al fine di favorire il flusso delle informazioni controllate e dare indicazioni rispetto ai tempi di chiusura/riapertura dell'aeroporto.



4. Stato di ALLARME

Stato di allarme

Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti. Alla notifica dello Stato di Allarme i soggetti interessati si pongono in una condizione di allerta, in ascolto radio sulla frequenza UHF 440.725 vigilando sugli sviluppi degli eventi e predisponendosi ad intervenire. L'impiego dell'Area di Manovra è sempre subordinato ad autorizzazione della TWR e in costante contatto radio sulla frequenza UHF 440.725.

IMPORTANTE

Chiunque è a conoscenza di elementi che comportino la modifica dello stato di Allarme in Stato di Emergenza/Incidente, dovrà contattare la TWR per le disposizioni contenute nel rispettivo capitolo.



Allarme

4.1 ENAV S.P.A.

La TWR attiva la sirena di allertamento collegata con:

- ☐ l'Operativo
- ☐ l'ufficio della Polizia di Frontiera
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale
- ☐ il Centralino dei Vigili del Fuoco

Riceve conferma sulla frequenza 440,725 da:

- ☐ il distaccamento dei Vigili del Fuoco

Utilizzando la frequenza 440,725 MHz, comunica lo stato di emergenza mediante il seguente messaggio: "A tutte le stazioni da FALCO TWR ALLARME oppure EMERGENZA oppure INCIDENTE ripeto"

A seguire comunica, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ riferimento GRID MAP (se applicabile)
- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m, eventuali mezzi coinvolti e danni
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di persone a bordo (presenza di feriti)
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Riceve conferma sulla frequenza 440,725 da:

- ☐ l'Operativo
- ☐ il distaccamento dei Vigili del Fuoco
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale

Provvede a far liberare eventuali mezzi dall'area di manovra.

Compatibilmente con le operazioni di volo in atto, la TWR renderà disponibile la pista di volo esclusivamente all'aeromobile in emergenza consentendo l'utilizzo dell'area di manovra unicamente ai mezzi e al personale di soccorso.

In caso di operazioni in atto che non possano essere interrotte prima della gestione dell'emergenza, la TWR avviserà della situazione in essere i mezzi a terra coinvolti nelle operazioni di soccorso, per le azioni di competenza.

Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà con avviso telefonico e/o radio sulla freq. 440, 725 MHz.



Allarme

Disattivazione stato di allarme senza conseguenze

Qualora l'allarme cessi senza conseguenze, avvisa via radio gli Enti coinvolti con il seguente messaggio: "A tutte le stazioni da FALCO TWR FINE ALLARME ripeto FINE ALLARME" e attende l'esito della verifica di agibilità nella parte interessata dall'evento prima di riprendere l'attività di traffico aereo da/per l'aeroporto. In caso di avaria radio, la comunicazione verrà effettuata via telefono.

4.2 VIGILI DEL FUOCO

Ricevuto il segnale di allarme, VVF:

- | conferma via radio alla TWR sulla frequenza 440,725 MHZ.
- ☐ Informa il Comando Provinciale di Ancona;
- ☐ Posiziona i mezzi senza interessare l'area di manovra;
- ☐ Comunica alla TWR che i mezzi sono pronti ad intervenire.

Riceve dalla TWR, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Disattivazione stato di allarme senza conseguenze

Al ricevimento dell'informazione di fine allarme da parte della TWR, provvedono a far rientrare uomini e mezzi comunicandolo alla TWR "Falco Torre da Rosso 1, Vigili rientrano".

Nel caso di inefficienza dell'apparato radio comunicheranno l'avvenuto rientro su telefono registrato.

Comunicano la fine dello stato di allarme alla Comando Provinciale di Ancona.

4.3 PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE

- ☐ Ricevuto il segnale di allarme da parte della TWR dà conferma via radio sulla frequenza 440,725 MHZ utilizzando la seguente fraseologia "Bianco - allarme ricevuto".
- ☐ Raggiunge i propri mezzi di soccorso restando in attesa di ulteriori comunicazioni.

Avvisa, in via preventiva:

- ☐ la Centrale Operativa Ancona Soccorso 118.

Riceve dalla TWR, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo



Allarme

- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Disattivazione stato di allarme senza conseguenze.

Al ricevimento dell'informazione di fine ALLARME da parte di TWR, provvedono a far rientrare uomini e mezzi comunicandolo alla TWR "Falco Torre da Bianco, il Bianco è operativo".

Nel caso di inefficienza dell'apparato radio comunicheranno l'avvenuto rientro su telefono registrato.

Comunicano la fine dello stato di allarme alla Centrale Operativa Ancona Soccorso 118.

4.4 ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA

L'Operativo ricevuto il segnale di allarme da parte della TWR dà conferma via radio sulla frequenza 440,725 MHZ utilizzando la seguente fraseologia "Dorica - allarme ricevuto".

Fornisce alla TWR, se disponibili, informazioni riguardanti:

- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo (stampare lista passeggeri)
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate.

| Concorda con la TWR lo stand da assegnare al volo in base alla pista in uso.

In caso di presenza a bordo dell'aeromobile di merci pericolose, ne dà comunicazione via radio al Centralino Vigili ed invia tutta la documentazione disponibile (es. NOTOC, e documentazione allegata alla merce) a: **dist.an.aerop.falconaramarittima@vigilfuoco.it**.

L'Operativo avvisa telefonicamente dello stato di allarme:

- ☐ Caposcalo di servizio
- | ☐ Società di rifornimento per la sospensione di tutte le operazioni di rifornimento
- ☐ Compagnia aerea/Operatore aereo
- ☐ Polizia di Frontiera

Il Caposcalo di servizio avvisa telefonicamente:

- | ☐ Security varco carraio per apertura immediata varco carraio e presidio continuo fino al termine dello stato di allarme, l'operatore al varco avvisa il Security Manager
- ☐ Operational Services Manager che a sua volta avvisa l'Accountable Manager
- ☐ Varco passeggeri Security pax
- ☐ Maintenance Manager
- ☐ Safety Manager
- ☐ Relazioni esterne

Avvisa via radio, tutti gli operatori di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,725 MHz, utilizzando la seguente fraseologia "ALLARME IN CORSO, SINTONIZZARSI SUL CANALE 440, 725".

Negli orari in cui non è presente il Caposcalo di servizio, l'Operativo effettua le chiamate assegnate al Caposcalo di servizio.



Allarme

Disattivazione stato di allarme senza conseguenze.

Nel caso in cui la fase di allarme cessi senza conseguenze, l'Operativo:

- ☐ procede a fare effettuare una verifica di agibilità nell'area interessata dall'evento;
- ☐ si reca sottobordo al fine di compilare e trasmettere ad ANSV e al Safety Manager il modulo di "Comunicazione incidenti e Inconvenienti gravi" (Allegato 9). Il modulo viene integrato da fotografie qualora la tipologia di avaria richieda immagini illustrative.
- ☐ Comunica la fine dello Stato di Allarme agli Enti/soggetti allertati

4.5 FORZE DELL'ORDINE

Tutto il personale rimane in ascolto radio sulla frequenza 440, 725 mhz.

4.6 COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO

Ricevuta comunicazione dello stato di allarme dall'Operativo, si pone a disposizione per tutte le esigenze connesse con la procedura in atto, fornendo tutti i dati in proprio possesso relativi al Volo.



5. Stato di EMERGENZA

Stato di emergenza

Situazione nella quale un aeromobile ha o si sospetta che abbia, difficoltà tali da far sussistere il pericolo che avvenga un incidente.

Alla notifica dello Stato di Emergenza i soggetti interessati si pongono in una condizione di allerta, in ascolto radio sulla frequenza UHF 440.725 vigilando sugli sviluppi degli eventi e predisponendosi ad intervenire.

IMPORTANTE

Chiunque è a conoscenza di elementi che comportino la modifica dello stato di Emergenza in Stato di Incidente, dovrà contattare la TWR per le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di incidente".



Emergenza

5.1 ENAV S.P.A.

La TWR attiva la sirena di allertamento collegata con:

- ☐ l'Operativo
- ☐ l'ufficio della Polizia di Frontiera
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale
- ☐ il Centralino dei Vigili del Fuoco

Riceve conferma sulla frequenza 440,725 da:

- ☐ il distaccamento dei Vigili del Fuoco

Utilizzando la frequenza 440,725 MHz, comunica lo stato di emergenza mediante il seguente messaggio: "A tutte le stazioni da FALCO TWR ALLARME oppure EMERGENZA oppure INCIDENTE ripeto"

A seguire comunica, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ riferimento GRID MAP (se applicabile)
- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m, eventuali mezzi coinvolti e danni
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di persone a bordo (presenza di feriti)
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Riceve conferma sulla frequenza 440,725 da:

- ☐ l'Operativo
- ☐ il distaccamento dei Vigili del Fuoco
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale

Provvede a far liberare eventuali mezzi dall'area di manovra.

Compatibilmente con le operazioni di volo in atto, la TWR renderà disponibile la pista di volo esclusivamente all'aeromobile in emergenza consentendo l'utilizzo dell'area di manovra unicamente ai mezzi e al personale di soccorso.

In caso di operazioni in atto che non possano essere interrotte prima della gestione dell'emergenza, la TWR avviserà della situazione in essere i mezzi a terra coinvolti nelle operazioni di soccorso, per le azioni di competenza.

Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà con avviso telefonico e/o radio sulla freq. 440, 725 MHz.



Emergenza

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze

Qualora l'emergenza cessi senza conseguenze, avvisa via radio gli Enti coinvolti con il seguente messaggio: "A tutte le stazioni da FALCO TWR FINE EMERGENZA ripeto FINE EMERGENZA" e attende l'esito della verifica di agibilità nella parte interessata dall'evento prima di riprendere l'attività di traffico aereo da/per l'aeroporto.

In caso di avaria radio, la comunicazione verrà effettuata via telefono.

Attende conferma da parte dell'Operativo:

- dell'agibilità dell'Area di Movimento
- della classe antincendio dell'aeroporto
- eventuali limitazioni del Presidio Sanitario Aeroportuale

5.2 VIGILI DEL FUOCO

Ricevuto il segnale di allarme, VVF:

- Danno conferma via radio alla TWR sulla frequenza 440,725 MHZ;
- Si schierano come da Piano di Emergenza (allegato 2)

Una volta completato lo schieramento: "Falco Torre da ROS - mezzi posizionati come da piano di emergenza". TWR: "ROS da Falco Torre - ricevuto mezzi schierati come da Piano di Emergenza".

- ☐ Informa il Comando Provinciale di Ancona;

Dopo l'atterraggio dell'aeromobile in emergenza, i VVF lo seguiranno in pista:

ROS: "Falco TWR da ROS, aeromobile in vista, ci accodiamo"

TWR: "Ricevuto, Falco TWR"

VVF scortano l'aeromobile fino al raccordo in coincidenza del quale il Comandante del Volo deciderà di liberare la pista.

Qualora riscontrino condizioni di rischio, i VVF chiederanno a TWR di fermare l'a/m su una posizione da loro ritenuta idonea.

Successivamente, l'ingresso in apron dell'aeromobile in emergenza dovrà essere preceduto dal benessere dei VVF, con comunicazione alla TWR e all'Operativo.

Riceve dalla TWR, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze

Al ricevimento dell'informazione di fine emergenza da parte della TWR, provvedono a far rientrare uomini e mezzi comunicandolo alla TWR "Falco Torre da Ros, Vigili rientrano".



Emergenza

Comunicano all'Operativo il nulla osta per la ripresa delle operazioni e la copertura della classe antincendio.

Nel caso di inefficienza dell'apparato radio comunicheranno l'avvenuto rientro su telefono registrato.

Comunicano la fine dello stato di allarme alla Comando Provinciale di Ancona.

5.3 PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE

- ☐ Ricevuto il segnale di emergenza da parte della TWR dà conferma via radio sulla frequenza 440,725 MHZ utilizzando la seguente fraseologia "Bianco - Stato di emergenza ricevuto";
- ☐ Raggiunge i propri mezzi di soccorso accodandosi ai VVF;
- ☐ Resta in attesa di ulteriori comunicazioni per intervenire.

Avvisa, in via preventiva:

- ☐ la Centrale Operativa Ancona Soccorso 118.

Riceve dalla TWR, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.

Al ricevimento dell'informazione di fine emergenza da parte di TWR, provvedono a far rientrare uomini e mezzi comunicandolo alla TWR "Falco Torre da Bianco, il Bianco è operativo".

Nel caso di inefficienza dell'apparato radio comunicheranno l'avvenuto rientro su telefono registrato.

Comunicano la fine dello stato di allarme alla Centrale Operativa Ancona Soccorso 118.

5.4 ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA

L'Operativo ricevuto il segnale di emergenza da parte della TWR dà conferma via radio sulla frequenza 440,725 MHZ utilizzando la seguente fraseologia "Dorica - emergenza ricevuta".

Fornisce alla TWR, se disponibili, informazioni riguardanti:

- ☐ numero di passeggeri e personale a bordo (stampare lista passeggeri)
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate.

Concorda con la TWR lo stand da assegnare al volo in base alla pista in uso.



Emergenza

In caso di presenza a bordo dell'aeromobile di merci pericolose, ne dà comunicazione via radio al Centralino Vigili ed invia tutta la documentazione disponibile (es. NOTOC, e documentazione allegata alla merce) a: **dist.an.aerop.falconaramarittima@vigilfuoco.it**.

L'Operativo avvisa telefonicamente dello stato di emergenza:

- ☐ Caposcalo di servizio
- ☐ ENAC - Direttore aeroportuale o reperibile
- ☐ Società di rifornimento per la sospensione di tutte le operazioni di rifornimento
- ☐ Operatore aereo
- ☐ Polizia di Frontiera

Il Caposcalo di servizio avvisa telefonicamente:

- ☐ Security varco carraio per apertura immediata varco carraio e presidio continuo fino al termine dello stato di emergenza, l'operatore al varco avvisa il Security Manager
- ☐ Varco passeggeri Security pax
- ☐ Operational Services Manager che a sua volta avvisa l'Accountable manager
- ☐ Maintenance Manager
- ☐ Safety manager
- ☐ Relazioni esterne

Avvisa via radio tutti gli operatori di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,725 MHz, utilizzando la seguente fraseologia "EMERGENZA IN CORSO, SINTONIZZARSI SUL CANALE 440, 725 e dare priorità ai mezzi di soccorso (ripetere due volte)".

Negli orari in cui non è presente il Caposcalo di servizio, l'Operativo effettua le chiamate assegnate al Caposcalo di servizio.

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.

Nel caso in cui la fase di emergenza cessi senza conseguenze, l'Operativo:

- ☐ procede a fare effettuare una verifica di agibilità nell'area interessata dall'evento;
- ☐ si reca sottobordo al fine di compilare e trasmettere ad ANSV e al Safety Manager il modulo di "Comunicazione incidenti e Inconvenienti gravi" (Allegato 9). Il modulo viene integrato da fotografie qualora la tipologia di avaria richieda immagini illustrative.
- ☐ Comunica la fine dello Stato di emergenza agli Enti/soggetti allertati

5.5 ENAC - DIREZIONE TERRITORIALE

A seguito della telefonata del Gestore, L'ENAC mantiene i contatti con il Caposcalo di servizio o con l'Operativo (quando il caposcalo non è presente) e segue lo stato di avanzamento dell'emergenza. Adotta o ratifica gli eventuali provvedimenti di carattere aeronautico.

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.



Emergenza

Nel caso in cui la fase di emergenza cessi senza conseguenze, comunica la fine dello Stato di Emergenza agli Enti allertati.

5.6 POLIZIA DI FRONTIERA

Tutto il personale rimane in ascolto radio sulla frequenza 440, 725 mhz.

La Polizia di Frontiera cura i servizi di ordine pubblico di propria competenza con l'ausilio delle altre Forze dell'Ordine.

Acquisita l'attivazione dello stato di emergenza avvisa:

- la Guardia di Finanza aeroportuale
- la Questura di Ancona
- la Prefettura di Ancona
- la Protezione Civile (SOUP)
- Polizia locale di Falconara Marittima
- Tenenza dei Carabinieri di Falconara Marittima

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.

Nel caso in cui la fase di emergenza cessi senza conseguenze, comunica la fine dello stato di Emergenza agli Enti allertati.

5.7 GUARDIA DI FINANZA

Acquisita l'attivazione Stato di emergenza, La Guardia di Finanza informa:

- Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza;
- l'Agenzia delle Dogane.

| In costante ascolto radio, mantiene il coordinamento continuo con la Polizia di Frontiera.

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.

Nel caso in cui la fase di emergenza cessi senza conseguenze, comunica la fine dello stato di Emergenza agli Enti allertati.

5.8 HANDLER

| Ricevuta la comunicazione via radio di sintonizzarsi sulla frequenza 440,725 MHz, gli operatori rimangono in costante ascolto e provvedono a:

- Spostare i mezzi operativi in posizione tale da non interferire con le operazioni di soccorso;
- Tutti gli operatori in movimento dovranno fermarsi immediatamente per non interferire col transito dei mezzi d'emergenza cui daranno precedenza assoluta.



Emergenza

Le attività di assistenza potranno riprendere ad avvenuto schieramento dei mezzi di soccorso.

Disattivazione stato di emergenza senza conseguenze.

Nel caso in cui la fase di emergenza cessi senza conseguenze, comunica la fine dello stato di Emergenza ai propri operatori.

5.9 COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO

Ricevuta comunicazione dall'Operativo, fornisce tutte le informazioni riguardanti il volo.

Collabora con il Comandante del Volo affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto, da far pervenire il prima possibile ad ENAC e al Gestore.



6. Stato di INCIDENTE

Stato di incidente

Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti.
Nel presente Piano il termine "aeromobile" è sempre usato al singolare; ciò non esclude che l'incidente possa coinvolgere più aeromobili.



6.1 ENAV SPA

Incidente

La TWR attiva la sirena di allertamento collegata con:

- ☐ l'Operativo
- ☐ l'ufficio della Polizia di Frontiera
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale
- ☐ il Centralino dei Vigili del Fuoco

Qualora il sistema di allertamento fosse dichiarato guasto o inutilizzabile, la TWR provvederà con avviso telefonico e/o radio sulla freq. 440, 725 MHz.

Utilizzando la frequenza 440,725 MHz, comunica lo stato di incidente mediante il seguente messaggio: "A tutte le stazioni da FALCO TWR Incidente ripeto incidente".

Se la posizione dell'aeromobile è conosciuta:

- comunica i riferimenti cartesiani della grid map
- e/o
- qualsiasi altro riferimento utile all'identificazione della zona interessata

se la posizione è sconosciuta:

- la direzione di atterraggio/decollo dell'aeromobile
- e/o
- ultima posizione nota

Su richiesta dei VVF, accende gli AVL alla massima intensità.

Riceve conferma sulla frequenza 440,725 da:

- ☐ VVF effettua read-back alla TWR
- ☐ Operativo
- ☐ il Presidio Sanitario Aeroportuale

A seguire comunica, se disponibili, le informazioni riguardanti:

- ☐ riferimento GRID MAP (se applicabile)
- ☐ natura e/o causa dell'allarme
- ☐ il tipo di a/m, eventuali mezzi coinvolti e danni
- ☐ numero del volo
- ☐ numero di persone a bordo (presenza di feriti)
- ☐ quantità di carburante
- ☐ eventuali sostanze pericolose trasportate
- ☐ tempo stimato all'atterraggio
- ☐ direzione di atterraggio



Incidente

Provvede a far liberare eventuali mezzi dall'area di manovra.

Compatibilmente con le operazioni di volo in atto, la TWR renderà disponibile la pista di volo esclusivamente all'aeromobile in emergenza consentendo l'utilizzo dell'area di manovra unicamente ai mezzi e al personale di soccorso.

In caso di operazioni in atto che non possano essere interrotte prima della gestione dell'emergenza, la TWR avviserà della situazione in essere i mezzi a terra coinvolti nelle operazioni di soccorso, per le azioni di competenza.

Sospende il traffico aereo da/per l'Aeroporto, sino a diversa disposizione da parte di ENAC, fatta eccezione per gli eventuali aeromobili interessati al servizio di soccorso.

Successivamente, alla dichiarazione ufficiale di pista chiusa ovvero con NOTAM pubblicato, la TWR comunicherà che tutti i mezzi sono autorizzati ad accedere in area di manovra per lo svolgimento delle operazioni di soccorso.

Collabora con gli Enti interessati alle operazioni di soccorso, fornendo ogni indicazione utile.

Riceve informazione da parte dei VVF del declassamento del servizio antincendio e dello stimato dei tempi di ripristino.

Fine stato di incidente e ripresa delle operazioni

Con la pubblicazione del NOTAM di ripresa delle Normali Operazioni (AERODROME RESUMED TO NORMAL OPS), la TWR avvisa sulla frequenza 440,725 MHZ che l'ingresso in manovra è subordinato ad autorizzazione da parte della TWR.

Operativo, Presidio Sanitario Aeroportuale e VVF effettuano read-back alla TWR.

6.2 VIGILI DEL FUOCO

Ricevuto il messaggio dello stato di incidente, confermano alla TWR via radio sulla frequenza 440,725 MHZ il read-back utilizzando la seguente fraseologia "TWR da ROS - Stato di incidente ricevuto, Posizione grid map ..."

Successivamente:

Si portano, previa autorizzazione della TWR, sul luogo dell'incidente indicato dalla TWR in accordo ai riferimenti cartesiani di cui alla mappa reticolare (GRID MAP), con uomini e mezzi secondo le esigenze dettate dal tipo di soccorso da prestare

Qualora la TWR abbia comunicato che le coordinate del crash non siano note, i VVF provvederanno ad effettuare attività di ricerca

Informano il Comando Provinciale di Ancona

Assumono la completa direzione delle operazioni di salvataggio, soccorso e antincendio

Attivano la catena di comando secondo le proprie pianificazioni e procedure operative

Comunicano via radio alla TWR ed agli Enti/Società coinvolte l'arrivo sul posto col seguente messaggio "A tutti gli operatori ROSSO ... sul posto" intendendo così l'avvenuto arrivo sul luogo dell'incidente, pronti per effettuare le eventuali operazioni d'estinzione/evacuazione dell'aeromobile incidentato

Avvisano TWR e Operativo dell'eventuale declassamento della classe antincendio indicandone il tempo stimato (NOTAM a cura dell'Operativo)



Incidente

Indicano all'Operativo il cancello da aprire per l'uscita dei mezzi di soccorso (l'entrata dei mezzi esterni avverrà dal varco carrabile)

Indicano al Presidio Sanitario Aeroportuale quale cancello di emergenza verrà utilizzato per l'uscita dei mezzi di soccorso

Concordano con il medico del Presidio Sanitario Aeroportuale l'avvicinamento delle ambulanze al luogo dell'evento
Concordano con il medico del Presidio Sanitario Aeroportuale e poi con il DSS della CO118 l'avvicinamento delle ambulanze al luogo dell'evento.

Provvedono all'evacuazione dei passeggeri verso la collection area

Comunicano via radio che è stato istituito il PCA - Posto di Comando Avanzato (identificabile con il pick-up Rosso ed il lampeggiante acceso)

Posizionano dei coni al fine di definire la zona operativa accessibile solo con esplicita autorizzazione da parte dei VVF e specificano la direzione di avvicinamento sicura alla collection area



PCA - Posto di Comando Avanzato

Area di raduno iniziale - Collection area



Il PCA tramite ROS riporta al COE:

- Necessità operative;
- Periodici aggiornamenti sulle operazioni di soccorso;
- Tempi previsti per il termine delle varie operazioni.

Quando la zona rossa è stata messa in sicurezza, VVF spengono le luci lampeggianti blu dei mezzi di soccorso lasciando acceso solo il pick-up che identifica il PCA.



Incidente

Fine dello Stato di incidente

Comunicano via radio UHF all'Operativo il momento in cui sono state ultimate le operazioni di soccorso e di ripristino della categoria 7 antincendio, con il seguente messaggio:

"Operativo da ROS, soccorso ultimato, Vigili del Fuoco in SETTIMA categoria".

Danno parere per la rimozione dell'aeromobile in sicurezza.

6.3 PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE

Conferma via radio alla TWR sulla frequenza 440,725 MHZ il messaggio dello stato di incidente utilizzando la seguente fraseologia "Bianco - Stato di incidente ricevuto"

Comunica lo stato di incidente alla Centrale Operativa 118

Il medico del Presidio Sanitario Aeroportuale svolge la funzione di DSS (Direttore Soccorsi Sanitari) fino all'arrivo del Direttore dei Soccorsi Sanitari inviato dalla CO 118

Giunto sul luogo dell'incidente comunica via radio "Bianco sul posto, inizio triage"

Comunica alla Centrale Operativa 118 una stima dell'evento e collabora con il Responsabile della Centrale Operativa 118

Comunica alla Centrale Operativa 118 che l'ingresso avverrà tramite il varco carraio (punto di ritrovo accanto al varco carrabile) e l'uscita dei mezzi avverrà attraverso il cancello di emergenza indicato dai VVF (cancello di emergenza 1, 2, 3)

Comunica lo stato di incidente alla Sanità marittima e aerea

Effettua una prima ricognizione e comunica via radio il numero dei mezzi esterni che arriveranno in aeroporto e comunica via radio gli aggiornamenti fino all'arrivo del DSS designato dalla Centrale Operativa 118. Successivamente, sarà il DSS designato dalla Centrale Operativa 118 che comunicherà al COE gli aggiornamenti.

Inoltre il DSS, presso l'area di raduno iniziale - Collection area, di concerto con il ROS (VVF) concorda con esso l'area dedicata a:

Triage

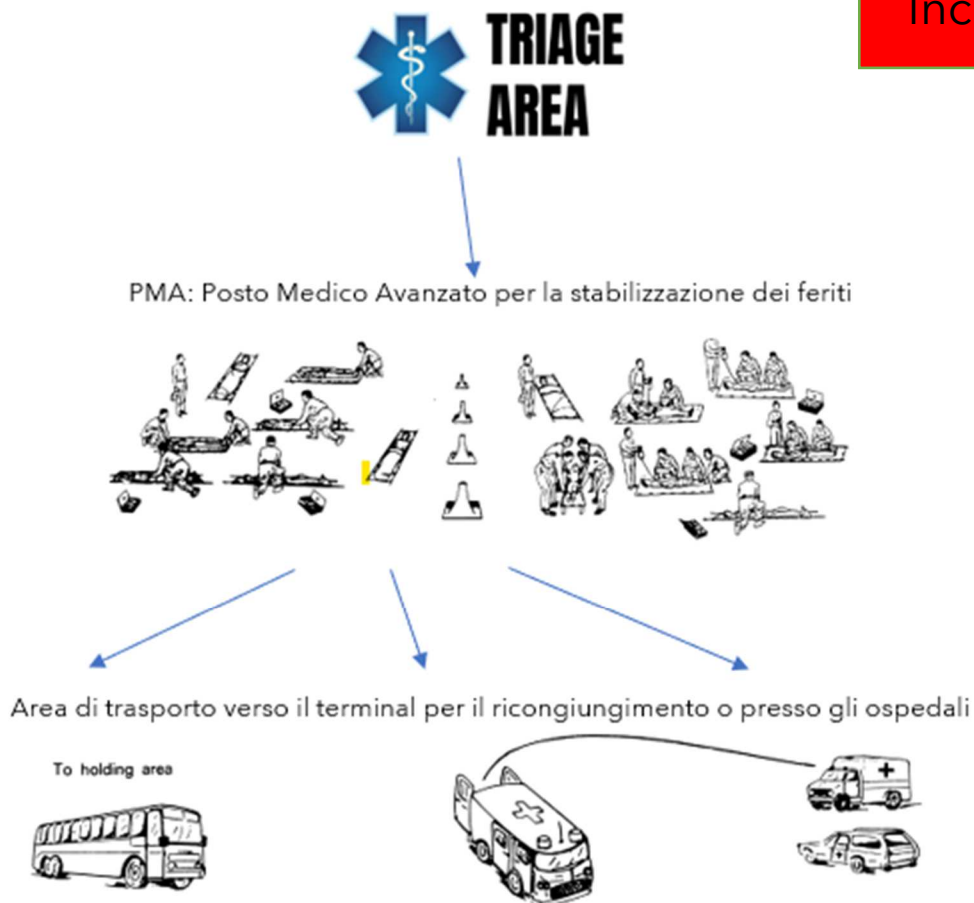
Posto Medico Avanzato per la stabilizzazione dei feriti

Area di trasporto verso il terminal per il ricongiungimento o presso gli ospedali

Avvisa alla Sanità Marittima e aerea l'eventuale presenza di deceduti



Incidente



Il medico del Presidio Sanitario Aeroportuale comunica via radio gli aggiornamenti fino all'arrivo del DSS designato dalla Centrale Operativa 118.

Successivamente, sarà DSS che comunicherà al proprio referente presso il COE gli aggiornamenti.

Fine dello Stato di incidente

Bianco 1 comunica via radio UHF all'ufficio operativo, il momento in cui sono state ultimate le operazioni di assistenza da parte del 118 con il seguente messaggio:

"Operativo da Bianco, soccorso ultimato, si conferma copertura del Presidio Sanitario Aeroportuale".

Il Primo Soccorso Aeroportuale comunica la fine dello Stato di Incidente alla Sanità Marittima e aerea.

6.4 ENAC - DIREZIONE TERRITORIALE

La Direzione Territoriale:

adotta o ratifica i provvedimenti di carattere aeronautico

informa la Sala Crisi dell'ENAC

informa l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV).



Incidente

Il Direttore di Aeroporto ENAC o personale delegato:

si reca al COE nel più breve tempo possibile, mantenendo nel frattempo il contatto costante con il COE per il monitoraggio dell'evoluzione dell'evento.

Nelle more dell'intervento dell'ENAC, il Gestore aeroportuale rappresenta lo stesso Ente e pertanto, coordina, in nome e per conto dell'ENAC stesso, le operazioni sul sedime aeroportuale, cooperando 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.

Presiede il COE, ratifica i provvedimenti emessi in sua assenza e adotta gli ulteriori provvedimenti di competenza, coordinandosi con gli altri soggetti istituzionali e privati che ne fanno parte.
Nomina il Team di Contatto e indica il proprio delegato all'interno del Team di Contatto.
Coordina il rilascio delle informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari
Gestisce, tramite la sala crisi, l'attività di informazione istituzionale e cura i rapporti con la stampa.
Riceve, tramite COE, la conferma da parte dei VVF e del DSS che le operazioni di soccorso antincendio e sanitario hanno avuto termine.

Se nell'incidente gli occupanti dell'aeromobile risultano illesi e non sono stati causati danni a terzi, sentita l'ANSV (eccetto che per aeromobili di Stato) e il Vettore/Esercente, dà disposizione al Gestore di rimuovere il relitto ponendolo al di fuori dell'area di manovra in zona di sicurezza.

Se nell'incidente risultano feriti o deceduti gli occupanti dell'aeromobile o siano stati causati danni a terzi, concorda con gli Enti preposti all'ordine pubblico, e con il Vettore/Esercente, il piantonamento dell'aeromobile e della zona circostante.

Al termine degli eventuali rilievi di ordine giudiziario, su Nulla Osta del Magistrato e di ANSV dispone, unitamente al Vettore, affinché la Società di Gestione provveda alla rimozione del relitto posizionandolo al di fuori dell'area di manovra ed in zona di sicurezza.

Fine dello Stato di incidente

In sede di COE, la Direzione Territoriale una volta ricevuta:

Dai VVF la conferma di "soccorso ultimato"

L'agibilità dell'infrastruttura da parte del Maintenance Manager

La disponibilità degli Aiuti Visivi Luminosi da parte di ENAV

Il ripristino del servizio antincendio alla 7 categoria da parte dei VVF

Il ripristino del Presidio Sanitario Aeroportuale

La comunicazione di eventuali limitazioni operative

Comunica:

alla TWR la fine dello stato di incidente, la categoria antincendio disponibile e la ripresa delle normali attività di volo confermando che le operazioni di soccorso sono terminate e che l'Area di Movimento è agibile.

Provvede quindi a dare disposizioni all'Operativo per la cancellazione dei relativi Notam emessi e di emettere Notam "AD RESUMED TO NORMAL OPS"



6.5 POLIZIA DI FRONTIERA

Incidente

La Polizia di Frontiera cura i servizi di ordine pubblico di propria competenza con l'ausilio delle altre Forze dell'Ordine.

Acquisita l'attivazione dello stato di incidente avvisa:

- la Guardia di Finanza aeroportuale
- la Questura di Ancona
- la Prefettura di Ancona
- la Protezione Civile (SOUP)
- Polizia locale di Falconara Marittima
- Tenenza dei Carabinieri di Falconara Marittima
- Il Magistrato, qualora previsto

La Polizia di Frontiera, con l'ausilio delle altre Forze dell'Ordine presenti, cura i servizi di ordine pubblico di propria competenza; nella fattispecie:

- Invia risorse presso il PCA
- Presidia la zona interessata dall'incidente
- Presidia le aree destinate al ricovero di feriti e illesi e la sala salme
- Provvede ad inviare un proprio mezzo munito di radio UHF TWR in caso di utilizzo dei cancelli di emergenza
- Agevola il transito dei mezzi di soccorso
- Fornisce supporto per il contenimento dei passeggeri incolumi sottobordo
- Impedisce che sul luogo dell'incidente affluiscano estranei al soccorso, al contempo provvedendo a piantonarlo, facendo sì che, fino all'arrivo dell'ANSV e del Magistrato, nessuno modifichi lo stato del luogo dell'incidente, né prelevi da esso campioni, muova l'aeromobile o effettui campionamenti del suo contenuto o del suo relitto, (salvo che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione in consultazione con l'ANSV e con il Magistrato, al fine di assicurare la corretta preservazione delle evidenze utili all'inchiesta di sicurezza)
- Assume la custodia degli effetti personali recuperati sul luogo dell'incidente
- Fornisce supporto per l'apertura delle porte della sala arrivi in fase di allestimento delle sale
- Con il supporto del personale della security aeroportuale, provvede al presidio e al controllo dell'accesso alle sale di accoglienza e di assistenza, nonché alla gestione dell'ordine pubblico
- Scorta i membri dell'equipaggio nel tragitto verso la sala Crew
- Comunica ai familiari delle vittime coinvolte nell'incidente aereo il decesso del proprio congiunto.

6.6 GUARDIA DI FINANZA

Acquisita l'attivazione dello Stato di Incidente, la Guardia di Finanza:

- Informa il Comando Provinciale della Guardia di Finanza
- informa l'Agenzia delle Dogane
- collabora con la Polizia di Frontiera



Incidente

provvede ad inviare un proprio mezzo munito di radio UHF TWR in caso di utilizzo dei cancelli di emergenza.

6.7 HANDLERS E OPERATORE AEREO

Ricevuta la comunicazione via radio dall'Operativo, gli handler interrompono le proprie attività sia all'interno del Terminal passeggeri che sull'area di movimento.

Il Caposcalo di servizio mantiene i collegamenti con il Vettore fino all'arrivo del GO-TEAM di Compagnia.

Cancella i dati del volo presenti nel DCS della compagnia.

La Compagnia aerea consegna a ENAC e ANSV la lista passeggeri certificata entro 2 ore dall'incidente.

Eventuali liste passeggeri possono essere fornite anticipatamente apponendo la dicitura "Lista non certificata".

6.8 ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA

L'Operativo ricevuto il segnale di incidente da parte della TWR dà conferma via radio sulla frequenza 440,725 MHZ utilizzando la seguente fraseologia "Dorica - Stato di incidente ricevuto".

Fornisce alla TWR, se disponibili, informazioni riguardanti:

- numero di passeggeri e personale a bordo (stampare lista passeggeri)
- quantità di carburante
- eventuali sostanze pericolose trasportate

In caso di presenza a bordo dell'aeromobile di merci pericolose, ne dà comunicazione via radio al Centralino Vigili ed invia tutta la documentazione disponibile (es. NOTOC, e documentazione allegata alla merce) a dist.an.aerop.falconaramarittima@vigilfuoco.it

L'Operativo avvisa:

Via radio, tutti gli operatori di mettersi in ascolto sulla frequenza 440,725 MHz, utilizzando la seguente fraseologia "INCIDENTE IN CORSO, SINTONIZZARSI SUL CANALE 440, 725 e sospendere tutte le operazioni in area di movimento" (ripetere due volte)

Caposcalo di servizio

ENAC

Polizia di Frontiera

Società di rifornimento

Operatore aereo

ANSV (con invio dell'allegato 9 mettendo in copia Operational Services Manager e Safety Manager)

ENAV - Direttore TWR

Negli orari in cui non è presente il Caposcalo di servizio, l'Operativo effettua le chiamate assegnate al Caposcalo di servizio.



Incidente

L'Operativo provvede a:

far sospendere tutte le operazioni area di Movimento
inviare un operatore per l'apertura dei cancelli di emergenza in base alle indicazioni dei VVF
rendere disponibile la scorta intangibile
inviare bus interpista a disposizione per il trasporto degli illesi
richiedere alla SOUP della Protezione Civile l'invio di un carro luci per l'illuminazione dello scenario
disporre l'effettuazione della staffetta ai mezzi di soccorso esterni

Segregare la documentazione relativa al volo (file del volo) con divieto di divulgazione dei dati verso l'esterno;
Emettere, salva ratifica dell'ENAC, NOTAM di chiusura aeroporto o declassamento/indisponibilità mezzi antincendio (Esempi di NOTAM nell'allegato 5).

Il Caposcalo di servizio avvisa telefonicamente:

Security varco carraio per apertura immediata varco carraio e presidio continuo fino al termine dello stato di incidente, l'operatore al varco avvisa il Security Manager
Varco passeggeri Security pax
Operational Services Manager che a sua volta avvisa l'Accountable manager
Maintenance Manager
Safety manager
Relazioni esterne

Il Caposcalo di Servizio:

apre il locale adibito al COE e funge da riferimento del Gestore aeroportuale fino all'arrivo dell'Operational Services Manager
ordina la chiusura dei varchi security pax per il deflusso dei passeggeri
ordina l'apertura delle sale/aree come previsto nel "Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari"
richiede annuncio che invita le persone in attesa a recarsi presso il terminal arrivi
richiede aggiornamento monitor voli
contatta i bar per fornire generi di conforto alla sala attesa parenti e amici
Individua gli addetti a cui assegnare il ruolo di runner (per fotocopie, consegna moduli, acquisto beni di prima necessità, etc)
Partecipa al COE e annota le informazioni ricevute dal PCA
Registra l'orario di inizio triage comunicato via radio dal Bianco
Predispone il personale che opererà nel Team di Contatto

OPERATIONAL SERVICES MANAGER (o suo delegato):

Partecipa al COE;
Mantiene i contatti con il Caposcalo di Servizio per avere aggiornamenti sulla gestione del post-soccorso;
Attiva le procedure previste per la rimozione dell'a/m, previa formale autorizzazione ricevuta dalle Autorità competenti;
Stima i tempi di riapertura dell'aeroporto.



Incidente

IL SECURITY MANAGER (o suo delegato):

Reperisce e coordina le risorse security per il presidio delle sale per la gestione del post-soccorso.

MAINTENANCE MANAGER (o suo delegato):

Partecipa al COE

effettua una ispezione delle infrastrutture di volo e dell'aerostazione al fine di accertarne le condizioni di agibilità o di ripristino

IL SAFETY MANAGER (o suo delegato) provvede a:

acquisire copia del modulo trasmesso ad ANSV "COMUNICAZIONE DI INCIDENTI/INCONVENIENTI GRAVI (art. 4, comma 3, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18)

Comunicare all'investigatore dell'ANSV le condizioni ambientali e pericoli derivanti dal carico trasportato

Stampare il bollettino meteo

Annotare i nominativi di eventuali testimoni dell'evento

Effettuare video e foto panoramiche, di dettaglio dell'area e delle tracce al suolo (dinamica d'impatto)

Utilizzare la grid map descrivendo la collocazione dei rottami

Recarsi sul luogo dell'incidente e preservare, per quanto è possibile, le prove e le evidenze relative all'incidente in attesa degli investigatori ANSV

Assistere gli investigatori dell'ANSV

Inviare la notifica al sistema ECCAIRS

L'ACCOUNTABLE MANAGER:

Partecipa al COE

Con il Responsabile delle Relazioni esterne gestisce l'acquisizione e la diffusione delle informazioni all'esterno in coordinamento con il Vettore e con ENAC.

Fine stato di incidente e ripresa delle operazioni

L'Operativo provvede alla cancellazione dei Notam emessi riguardanti la chiusura dell'aeroporto e, su indicazione dell'ENAC, trasmette il Notam "AD RESUMED TO NORMAL OPS"

La rimozione dell'aeromobile può avvenire previo nulla osta da parte di:

ANSV¹

Autorità giudiziaria tramite Polizia di Frontiera

¹ Ai sensi dell'art. 13 del regolamento UE n. 996/2010, sino all'arrivo degli investigatori dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto e del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione del direttore tecnico dei soccorsi e, ove possibile, in consultazione con l'ANSV, al fine di assicurare la corretta preservazione delle evidenze utili all'inchiesta di sicurezza.



ENAC
Proprietario dell'aeromobile
VVF

Incidente

6.9 PROTEZIONE CIVILE REGIONE MARCHE

A seguito della comunicazione da parte della Polizia di Frontiera, la Sala Operativa Unificata Permanente (SOUP) attua la propria procedura interna.

In particolare:

informa il Presidente della Giunta Regionale
garantisce l'allerta ai Comuni limitrofi interessati
Invia proprio personale che raggiunge il COE e si pone funzionalmente a disposizione per la valutazione e l'attuazione delle misure a tutela della popolazione a qualunque titolo coinvolta, per la prosecuzione della erogazione dei servizi pubblici essenziali e per la salvaguardia dei beni e delle infrastrutture
Pone a disposizione il volontariato di protezione civile secondo le unità e le specializzazioni richieste dai responsabili delle operazioni di soccorso
Mantiene attivo ed operativo il centro funzionale per la meteorologia per assicurare la disponibilità di tutte le informazioni di carattere meteo-climatico utili per la gestione dell'emergenza
Assicura la messa a disposizione di materiali assistenziali e di pronto intervento eventualmente necessari
Qualora l'evento lo richieda, attiva la componente psicosociale delle istituzioni e del volontariato, per il supporto psicologico alle vittime e/o comunque alla popolazione interessata dall'evento.

6.10 USMAF - SANITA' MARITTIMA E AEREA

Riceve comunicazione dello Stato di Incidente da parte del Presidio Sanitario Aeroportuale.

Partecipa al COE
In caso di comunicazione relativa alla presenza di deceduti, allerta i servizi cimiteriali
Contatta e si coordina con la Polizia mortuaria per le attività medico legali connesse al recupero, altrasferimento e alla gestione delle salme.

6.11 COMPAGNIA AEREA/OPERATORE AEREO

Ricevuta comunicazione dall'Operativo, comunica al COE tutti i dati relativi all'evento.
Il Caposcalo del vettore, o suo rappresentante, partecipa al COE ponendosi a disposizione per tutte le esigenze connesse con la procedura in atto.
Fornisce all'ANSV, all'ENAC e al COE, entro 2 ore dall'evento, la lista certificata dei passeggeri e dell'equipaggio imbarcati sull'aeromobile incidentato. La lista dei passeggeri, oltre che in formato cartaceo ed elettronico, deve essere preferibilmente prodotta in formato Excel.
Attiva il numero verde gratuito, il proprio Piano di Emergenza ed il Piano di assistenza alle vittime a ai loro familiari in coordinamento con il COE.
Invia il proprio personale addestrato (SAT) che riceve un formale passaggio di consegne con il Team di contatto. La compagnia, da quel momento, in qualità di responsabile dell'assistenza, di concerto con il Team di Contatto valuta, caso per caso, in relazione alla effettiva esigenza, le modalità di un eventuale intervento integrato.



Allerta i tecnici di Compagnia per metterli a disposizione dei VVF e della squadra rimozione aeromobile.

In accordo con ENAC, autorizza la Società di Gestione all'espletamento delle operazioni di rimozione aeromobile.

7. PIANO ASSISTENZA ALLE VITTIME DI INCIDENTI AEREI E AI LORO FAMILIARI

7.1 Scopo e gestione del documento

Il presente Piano di Assistenza alle Vittime di Incidente Aereo e loro Familiari, quale sezione specifica del PEA, individua le risorse organizzative, di personale e logistiche necessarie per l'esecuzione dei propri compiti previsti dal Regolamento "Redazione e gestione del piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari" Ed. 1 del 05/05/2023.

Il Piano di Assistenza è redatto dal Gestore aeroportuale con la collaborazione e il supporto di tutti gli enti coinvolti nella gestione delle emergenze aeroportuali in sede di Aerodrome Emergency Committee.

Il Gestore aeroportuale provvede all'aggiornamento del piano e alla sua condivisione con tutti i soggetti coinvolti e con i vettori aerei che operano stabilmente sul proprio scalo per promuovere un dialogo al fine di assicurare la continua, coerente ed efficace assistenza alle vittime e ai loro familiari.

A coloro che subiscono una perdita a causa di un incidente aereo, il periodo di tempo immediatamente successivo l'incidente ha un forte carico emotivo di sofferenza e dolore.

Pertanto, il presente piano è studiato ed elaborato in un'ottica di "PEOPLE FIRST".

7.2 Campo di applicazione

Il presente piano è operativo a seguito di attivazione da parte del COE che si riunisce in autoconvocazione a seguito della dichiarazione dello Stato di incidente sul sedime aeroportuale.

In ragione della possibilità che un incidente aereo possa verificarsi al di fuori dell'ambito di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale per Incidente Aereo, il gestore dell'aeroporto di partenza e di arrivo forniscono la necessaria assistenza alle persone coinvolte, coordinandosi con le autorità competenti.

Il coordinamento del soccorso e del post soccorso è gestito in tal caso secondo quanto disciplinato dai piani di emergenza predisposti dagli enti territoriali; su richiesta di questi ultimi, l'aeroporto collabora mettendo a disposizione tutte le risorse disponibili.

7.3 Team di contatto

Il Team di contatto si costituisce in caso di Stato di Incidente, esso:

è attivato dal COE tramite il Caposcalo di Servizio anche nel caso di non immediata disponibilità del personale di ENAC

è composto da due o più persone, delle quali almeno un rappresentante dell'ENAC e uno del gestore aeroportuale, e non appena disponibile:

— un referente del Vettore Aereo



- un referente della Protezione Civile per la parte di supporto psicologico
- un referente della Polizia

fornisce, alle persone coinvolte e ai loro familiari, tutte le informazioni disponibili circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso e assistenza, coordinandosi con il COE. Le informazioni devono essere concrete, pertinenti e fornite nel modo più tempestivo possibile con un linguaggio semplice, evitando gergo tecnico e acronimi

fornisce un briefing di aggiornamento sulla base dell'evolversi della situazione rispettando le tempistiche comunicate

riporta al COE (tramite il caposcalo di servizio) le informazioni rilevanti ai fini della gestione dell'assistenza dei familiari e delle vittime e le eventuali necessità di assistenza che dovessero emergere, richiesta di trasporti, esigenze particolari, ecc

7.4 Forze dell'Ordine

Le Forze dell'Ordine nell'ambito delle proprie prerogative e competenze, con specifico riferimento al tema dell'assistenza alle persone coinvolte e di quanto indicato dal Regolamento ENAC:

Polizia di Stato e Guardia di Finanza provvedono a presidiare e controllare l'accesso alle sale di accoglienza e di assistenza nonché alla gestione dell'ordine pubblico con il supporto del personale della security aeroportuale;

Polizia di Stato provvede a comunicare ai familiari delle vittime coinvolte nell'incidente aereo il decesso del proprio congiunto, coadiuvate eventualmente da personale specializzato nel supporto emotivo e psicologico.

7.5 Gestore aeroportuale

All'interno dell'organizzazione del Gestore aeroportuale viene identificata la figura del Caposcalo di servizio come referente a partecipare al Team di Contatto o, in sua assenza, altro delegato, formato, nominato dal COE

Il Caposcalo di Servizio:

riunisce presso il proprio ufficio tutto il personale alle proprie dipendenze, il Supervisore Security ed il personale degli uffici amministrativi del Gestore per coordinare le successive azioni ed assegnare a ciascuno i compiti da svolgere;

contatta la SOUP della Protezione Civile Regione Marche per chiedere supporto per la gestione dell'assistenza e per attivare le associazioni per l'assistenza di natura psico-sociale;

Se l'incidente avviene durante l'orario di chiusura degli esercizi commerciali, richiede l'apertura straordinaria agli esercenti;

Allerta il personale non in servizio per coordinare l'eventuale cambio turno in un'ottica di presenza continuativa di personale dedicato durante le prime fasi dell'emergenza.

In considerazione del fatto che, non tutti gli amministrativi hanno il TIA con accesso in airside, viene loro comunque garantito l'accesso alle aree sterili laddove necessario anche in assenza di tesserino aeroportuale (TIA).



7.6 Sale di assistenza e accoglienza

Durante lo stato di incidente il referente del gestore presso il COE se già insediato o il Capo Scalo di Servizio decide la sequenza di attivazione delle sale, in base alla situazione contingente e alla disponibilità immediata dello staff per poterle presidiare, come di seguito specificate:

1. Sala accoglienza familiari	Terminal arrivi piano terra lato landside	Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo Allegato 7 - Modulo familiari/amici
2. Sala accoglienza familiari membri dell'equipaggio	Terminal partenze 1° piano (accanto alla sala riunioni)	Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo Allegato 7 - Modulo familiari/amici
3. Sala assistenza passeggeri	Area riconsegna bagagli di fronte al Presidio Sanitario Aeroportuale	Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo Allegato 8 - Modulo passeggeri
4. Sala assistenza membri d'equipaggio	Gate 5/6 terminal partenze	Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo Allegato 8 - Modulo passeggeri
5. Luogo di ricongiungimento	Terminal arrivi - area riconsegna bagagli	Allegato 6 - Opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo

Le sale sopracitate vengono allestite all'occorrenza ed identificate con appositi cartelli.

In relazione alla tipologia di evento, all'interno dell'area terminal possono essere utilizzati degli spazi compartimentati al fine di garantire una migliore gestione e una maggiore riservatezza.

Nelle sale è messo a disposizione delle persone coinvolte e dei loro familiari l'opuscolo informativo dei diritti in caso di incidente aereo e la modulistica sopra indicata.

In ogni sala è presente almeno 1 operatore delle Forze dell'Ordine (Polizia di Stato e Guardia di Finanza) supportato da personale security aeroportuale in modo da impedire l'accesso a chi non sia un familiare/amico delle persone coinvolte nell'incidente.

7.7 Modalità di accettazione e registrazione

Per ogni sala, è prevista la presenza di un operatore del gestore aeroportuale supportato, se presente, dalla Protezione Civile/Regione marche, che deve:

– SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI:

Registrare nel modulo (Allegato 7) nomi e cognomi dei familiari avendo cura di venire incontro a ogni loro richiesta relativa a necessità primarie e di assistenza psicosociale.

E' richiesto di annotare anche informazioni specifiche sul passeggero, come descrizione fisica, numero e/o indirizzo di recapito e qualunque altro dettaglio utile che possa permettere il riconcilio con il proprio familiare, riguardo al parente coinvolto nell'incidente di cui il familiare richiede informazioni.

Ad ogni familiare viene fatto indossare un braccialetto identificativo per una più veloce individuazione.



– SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO:

Registrare nel modulo (Allegato 7) nomi e cognomi dei familiari dei membri dell'equipaggio avendo cura di venire incontro a ogni loro richiesta relativa a necessità primarie e di assistenza psicosociale.

– SALA ASSISTENZA PASSEGGERI:

Registrare nel modulo (Allegato 8) nomi e cognomi delle persone sopravvissute nell'incidente avendo cura di venire incontro a ogni loro richiesta relativa a necessità primarie e di assistenza psicosociale.

– SALA ASSISTENZA MEMBRI DI EQUIPAGGIO:

Registrare nel modulo (Allegato 8) nomi e cognomi delle persone sopravvissute nell'incidente avendo cura di venire incontro a ogni loro richiesta relativa a necessità primarie e di assistenza psicosociale.

– LUOGO DI RICONGIUNGIMENTO

Collocata presso il Terminal arrivi area riconsegna bagagli è il luogo in cui avviene il ricongiungimento fisico fra il passeggero illeso e i suoi familiari. Modulo ricongiungimento (Allegato 15).

I moduli di cui sopra (allegati 7 e 8) raccolti e ordinati in ordine alfabetico, vengono consegnati alla Funzione Sanità all'interno del COE, per il tramite del Team di Contatto, ove saranno oggetto di gestione ed elaborazione, ai fini delle operazioni di ricongiungimento. Modulo riconcilio (Allegato 14).

Il personale che interviene per il supporto psico-sociale è assegnato prioritariamente a:

1. Sala accoglienza familiari
2. Sala accoglienza familiari membri d'equipaggio
3. PMA
4. Sala assistenza passeggeri
5. Sala assistenza membri d'equipaggio
6. Luogo di ricongiungimento
7. Area deceduti

Nelle sale devono essere disponibili le brochure ENAC "Assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari" (Allegato 6).

7.8 Ristoro e prime necessità

Il personale aeroportuale del Gestore, con il supporto della Protezione Civile/Regione Marche, provvede a garantire i bisogni di base come cibo, acqua, riparo e servizi igienici oppure bisogni specifici come assistenza sanitaria, vestiti o ciò che serve per nutrire i bambini piccoli (tazze e biberon) o animali.

Occorre assicurarsi che le persone vulnerabili non siano trascurate, bambini, adolescenti, persone con problemi di salute, persone con disabilità visibili o nascoste.

Occorre garantire le informazioni circa l'evento, sulle persone coinvolte, sui diritti, su come accedere ai servizi e agli aiuti di cui hanno bisogno.

L'attivazione dei servizi di ristoro presso le sale di accoglienza avviene con chiamata diretta al Responsabile del bar da parte del Caposcalo di servizio.

E' garantita la disponibilità e la distribuzione di acqua e bibite non alcoliche nelle sale di accoglienza:



PMA
Sala assistenza passeggeri
Sala assistenza membri d'equipaggio
Sala accoglienza familiari
Sala accoglienza familiari membri d'equipaggio

Particolare attenzione è posta nel raccogliere e soddisfare i bisogni delle persone coinvolte nell'incidente e presenti nelle sale.

Il Gestore, con il supporto della Protezione Civile, mette a disposizione il seguente materiale:

- Sedie, cuscini, brandine, coperte
- bevande (acqua, bibite) e snack
- infradito, sandali o altre calzature a taglia unica;
- calze necessario per l'igiene personale (assorbenti, set dentifricio/spazzolino);
- accesso a computer e Wi-Fi
- carica-batterie per dispositivi mobili
- ciabatte elettriche e prolunghe
- accesso ai telefoni
- accesso ai servizi igienici
- sicurezza della sala
- porta blocchi rigidi (clipboard)
- formulari di registrazione
- penne
- quaderni, libri da colorare, matite
- giocattoli
- ciotole per animali (acqua e cibo secco)

È responsabilità del Gestore aeroportuale con la collaborazione dei capiscalo di servizio garantire il mantenimento delle scorte per la pronta disponibilità in caso di bisogno e di contattare la Protezione Civile per richiedere l'ulteriore materiale in caso di necessità.

L'assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari passa anche attraverso il rispetto delle norme di igiene e sicurezza delle sale di accoglienza.

Risulta fondamentale offrire un ambiente ordinato e pulito, veicolando un'immagine di sicurezza e disponibilità.

A tal fine, il Gestore attiva un presidio costante per la pulizia delle sale e di tutti i servizi igienici prevedendo un potenziamento delle risorse e una copertura oraria continua a sopperire alle esigenze emergenziali.

7.9 Supporto psicologico e spirituale

Il meeting point per il personale per il supporto psico-sociale è presso il desk della Regione Marche all'ingresso del terminal arrivi. Presso il desk verrà consegnato il badge Psicologo (Allegato 22).

Il personale volontario della Protezione Civile/Regione Marche con specifica preparazione in psicologia dell'emergenza per la corretta e professionale gestione delle criticità emotive e relazionali ha accesso alle sale e aree dedicate per il supporto necessario.

A seconda della tipologia di assistenza verranno individuate aree o uffici per assistere "casi particolari".



Laddove venisse manifestato il desiderio di un supporto spirituale per affrontare la situazione di emergenza, l'addetto alla sala di accoglienza contatta il referente della professione di fede del richiedente.

È importante che l'operatore ascolti con rispetto, e senza giudicare, le credenze spirituali o le domande che le persone potrebbero avere, non imponendo le proprie credenze, o le proprie interpretazioni spirituali o religiose dell'evento critico e non mostrandosi né d'accordo né in disaccordo con una credenza spirituale o un'interpretazione della situazione d'emergenza, anche qualora venisse richiesto.

7.10 Interpreti

All'interno del personale della società di gestione e delle società subappaltatrici sono in organico vari collaboratori di madrelingua in grado di intervenire con i passeggeri e relativi parenti/amici nella loro lingua.

7.11 Ufficio informazioni

L'ufficio informazioni, per la sua posizione di centralità nel Terminal, costituisce il primo punto di contatto per tutti coloro che necessitano di informazioni e assistenza. Gli addetti indirizzano le persone nelle sale o nei punti dedicati, siano essi familiari/amici, giornalisti, volontari giunti in supporto.

7.12 Centralino telefonico

In attesa della pubblicazione di un numero verde da parte del Vettore Aereo e al fine di decongestionare il flusso di chiamate al centralino telefonico, il Gestore può attivare un numero dedicato pubblicandolo sulla pagina web dell'aeroporto tramite il supporto dell'ufficio commerciale.

Le informazioni da veicolare telefonicamente saranno comunicate dal caposcalo di servizio agli addetti al Centralino, sentito il Team di Contatto, e potrebbero riguardare, a solo titolo esemplificativo:

1. la conferma di un incidente aereo sullo scalo
2. richiesta di informazioni sulla presenza a bordo di familiari o amici
3. richiesta di informazioni sullo stato di salute dei passeggeri a bordo
4. possibilità di contatto con passeggeri a bordo
5. informazioni su eventuali altri voli sullo scalo (dirottamenti, riprotezioni)
6. informazioni sull'apertura dello scalo nei giorni successivi

È importante ricordare che chi chiama potrebbe essere preso da forti emozioni e preoccupazioni e pertanto potrebbe non essere in grado di comunicare in maniera chiara e lucida, è quindi importante gestire il rapporto telefonico con un atteggiamento attento, empatico e professionale.

Affinché tutti gli operatori possano dare informazioni in maniera analoga, sono state elaborate una serie di frasi contenute nel raccoglitore per assicurare un messaggio unico verso l'esterno.

Va inoltre assicurato che siano trascritti tutti i dati di chi chiama, così da rintracciare chiunque in modo tempestivo in caso di necessità. A tal fine gli addetti compilano l'allegato 7.

I moduli, debitamente raccolti e ordinati in ordine alfabetico, vengono consegnati alla Funzione Sanità all'interno del COE, per il tramite del Team di Contatto, ove saranno oggetto di gestione ed elaborazione, ai fini delle operazioni di ricongiungimento.



IMPORTANTE: Non fare false promesse assicurando magari gli interlocutori che verranno senza meno richiamati e non dare mai informazioni non autorizzate dal COE.

In caso d'emergenza è normale che i giornalisti contattino i numeri pubblicati per ottenere dichiarazioni e/o informazioni.

Il contatto con i giornalisti è gestito direttamente dall'Enac che informa l'Ufficio relazioni esterne del Gestore per la divulgazione sul sito.

7.13 Monitor informativi, sito web dell'aeroporto, canali social

In caso di incidente aereo e conseguente sospensione dell'attività volativa sullo scalo, tutti i monitor di informativa al pubblico andranno oscurati con impostazione di un messaggio preimpostato di informativa al pubblico.

Al contempo il gestore si mantiene in stretto contatto con il COE per la pubblicazione sul sito Internet e sui canali social (Facebook, Instagram ecc...) di:

- Comunicati stampa autorizzati da Enac
- Numero telefonico dedicato

Il sito Internet e le pagine social dovranno essere mantenuti costantemente aggiornati con l'evolversi della situazione.

7.14 Ritorno alle normali operazioni

Conclusa la risposta prevista per le prime 24 ore, inizierà una nuova fase di recupero e di pieno ritorno alla normalità delle operazioni.

Le sale ormai chiuse saranno state riportate alla destinazione originaria e la gestione dell'assistenza sarà ormai interamente in capo alla Compagnia Aerea che avrà istituito tramite proprio personale specializzato il proprio centro di Accoglienza per i Familiari.

È prevedibile il perdurare di interesse dei media nei confronti dell'aeroporto sia nel breve periodo sia in un lasso di tempo più lungo quando verranno organizzate celebrazioni commemorative in occasione degli anniversari dell'evento.

Nella fase di recupero, il Gestore si impegna a garantire un adeguato supporto psicologico a tutti gli operatori intervenuti nell'emergenza al fine di fornire rassicurazione, sostegno e informazione per la normalizzazione del carico emotivo per mezzo dei professionisti dell'AST e del competente Medico del Lavoro.

7.15 Formazione ed esercitazioni

Il personale individuato e deputato all'assistenza alle vittime di incidenti aerei e loro familiari è soggetto ad una formazione iniziale e ad un recurrent training secondo quanto previsto dalla normativa Reg. EU139/2014 ADR.OR.D.017.

Il programma di formazione ha il duplice obiettivo di:



1. Consentire la familiarizzazione con i contenuti del Piano, le funzioni coinvolte, le metodologie di registrazione, le procedure di raccolta dati;
2. Sviluppare consapevolezza, conoscenze e competenze per dare una risposta immediata, strutturata e coordinata in situazioni emergenziali e al correlato disagio socio-psicologico.

Le metodologie formative potranno includere fra gli strumenti didattici l'impiego di materiale audio e video, la visione di filmati e la realizzazione di role play dedicati, al fine di acquisire le necessarie conoscenze sulle "best practices" stabilite a livello internazionale per l'assistenza alle vittime, nonché simulazioni ad hoc che possano favorire l'approccio esperienziale all'emergenza.

Il processo di formazione deve essere necessariamente seguito da esercitazioni e simulazioni di emergenza che mettano in gioco oltre alle conoscenze acquisite anche un atteggiamento personale di reazione all'emergenza.

Gli esercizi di simulazione, se ripetuti molte volte, permettono di appropriarsi, in modo meccanico e tempestivo, di azioni automatizzate.

Le esercitazioni del Piano di Assistenza si integrano a quanto già previste con l'esecuzione delle esercitazioni su scala totale, parziale e esercitazioni "table top".

Tali esercitazioni saranno integrate con scenari ad hoc che testeranno ciclicamente le seguenti attività del Piano di Assistenza:

- Attivazione del Piano e coordinamento delle risorse disponibili;
- Allestimento e presidio delle sale, dei punti di contatto e accoglimento dei familiari;
- Registrazione delle persone coinvolte e loro familiari/amici;
- Attivazione e attività del Team di Contatto

L'attività di debriefing, a seguito di ogni simulazione o esercitazione, con il coinvolgimento di tutti i partecipanti alle sessioni di addestramento, riveste pertanto un ruolo conclusivo e fondamentale in un'ottica di aggiornamento e miglioramento del Piano di Assistenza e dei contenuti formativi ad esso correlati.

