



MANUALE DI AEROPORTO

LINATE

Edizione: 1 - Revisione: 0

Codice: MA/LIN/RE139

All.1 - Capitolo: 19

Data: 25/10/2019

Pag. 1 di 81

AEROPORTO di MILANO LINATE



PIANO INCIDENTE AEREO

INDICE

PREMESSA	4
RIFERIMENTI NORMATIVI	5
DEFINIZIONI	6
ACRONIMI	9
PARTE 1- DISPOSIZIONI GENERALI	10
1.1 SCOPO E AMBITO D'APPLICAZIONE	11
1.2 ITER DI APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DEL PIANO	11
1.3 DOCUMENTI DEL PIANO	12
1.4 RESPONSABILITÀ, RUOLI E FUNZIONI	12
1.5 EVENTI PREVISTI	14
1.6 GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE	14
1.6.1 AVVIO DEGLI STATI DI ALLARME, EMERGENZA E INCIDENTE	14
1.6.2 SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO	14
1.6.3 FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI	15
1.6.4 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE	16
1.6.5 MAPPE RETICOLARI	17
1.7 GESTIONE DELL'EVENTO	17
1.7.1 CATEGORIA AEROPORTUALE AI FINI DEL SOCCORSO E DELLA LOTTA ANTINCENDIO	17
1.7.2 INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO	17
1.7.3 POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA)	18
1.7.4 COE - CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA	19
1.7.5 IMPIEGO DELL'AREA DI MANOVRA	20
1.7.6 PUNTO DI RADUNO DEI MEZZI DI SOCCORSO	21
1.7.7 SOCCORSI SANITARI	22
1.7.8 AREE DI PRIMO SOCCORSO	22
1.7.9 AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME	23
1.7.10 CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO	23
1.7.11 OPERAZIONI SUI PIAZZALI	23
1.7.12 CHIUSURA DEGLI STATI DI ALLARME (v. 2.1.1.2 o Emergenza (v. 2.2.1.6)	23
1.7.13 AREE DI RICEVIMENTO, ASSISTENZA E COMUNICAZIONE	23
1.7.14 ASSISTENZA AI PASSEGGERI COINVOLTI NELL'INCIDENTE	25
1.7.15 TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)	25
1.7.16 INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA	26
1.8 VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA	26
1.8.1 AEC AERODROME EMERGENCY COMMITTEE	26
1.8.2 OCT OBSERVER CRITIQUE TEAM	27
1.8.3 ESERCITAZIONI	28
La reale efficacia della pianificazione non può essere pienamente valutata senza una periodica verifica della stessa attraverso esercitazioni dirette a correggere eventuali criticità e garantire la conoscenza da parte di tutto il personale e delle organizzazioni interessate dei ruoli e delle funzioni da svolgere.	28
1.8.4 PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE ESERCITAZIONI	29
1.8.5 DE-BRIEFING	30
1.8.6 AGGIORNAMENTI	30

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

2	PARTE 2 - ADEMPIMENTI	31
2.1	STATO DI ALLARME (livello verde)	32
2.1.1	STATO DI ALLARME - ADEMPIMENTI	32
2.2	STATO DI EMERGENZA (livello giallo)	34
34		
2.2.1	Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo	35
2.2.2	Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio	36
2.2.3	Adempimenti di competenza del Servizio Sanitario Aeroportuale	37
2.2.4	Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale	38
2.2.5	Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea	39
2.2.6	Adempimenti di competenza della Direzione Aeroportuale ENAC	40
2.2.7	Adempimenti di competenza delle Forze di Polizia	40
2.3	STATO DI INCIDENTE (livello rosso)	41
41		
2.3.1	Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo	42
2.3.2	Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio	43
2.3.3	Adempimenti del Servizio Sanitario Aeroportuale	45
2.3.4	Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale	46
2.3.5	Adempimenti di competenza del Centro Operativo per l’Emergenza	48
2.3.6	Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea	49
2.3.7	Adempimenti di competenza della Direzione Aeroportuale ENAC	50
2.3.8	Adempimenti di competenza della Forze di Polizia	51
2.3.9	Adempimenti di competenza della Polizia Locale:	52
2.3.10	Adempimenti di competenza della Dogana:	52
2.3.11	Adempimenti di competenza Servizio di Sanità Aerea:	52
3	EMERGENZA MEDICA	53
3.1	GESTIONE EMERGENZA MEDICA	53
4	ALLEGATI	54
	<i>Allegato A1 – Perimetro Aeroportuale</i>	55
	<i>A1bis – Territorio Limitrofo Aeroportuale</i>	55
	<i>Allegato A2 - Numeri Utili</i>	56
	<i>Allegato A3 – Stato d’Incidente Flow Chart Comunicazioni</i>	58
	<i>Allegato A4 - Dotazione minima COE</i>	59
	<i>Allegato A5 - Nominativi di chiamata assegnati</i>	60
	<i>Allegato A6 - Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione</i>	61
	<i>Allegato A7 – ROS e PCA</i>	65
	<i>Allegato A8 - Servizio Sanitario Aeroportuale – Scorta intangibile</i>	68
	APPENDICE 1 - FLUSSO COMUNICATIVO E DI INTERVENTO DURANTE LA FASE ANTECEDENTE LA COSTITUZIONE DEL COE	77
	APPENDICE 2 - STATO DI ALLARME: AZIONI PRINCIPALI	78
	APPENDICE 3 - STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI	79
	APPENDICE 4 - STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI	80

PREMESSA

Il presente “Piano Incidente Aereo” adottato dall’ENAC con apposita Ordinanza, costituisce l’atto fondamentale di pianificazione e coordinamento delle misure da adottare relativamente alle emergenze derivanti da incidente aereo che interessino l’Aeroporto di Milano Linate.

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

Il Gestore aeroportuale assicura la convocazione dell’Aerodrome Emergency Committee per condividere ed illustrare lo scenario delle esercitazioni, valutare gli esiti delle stesse, concordare eventuali aggiornamenti e revisioni del Piano.

Il valore di una corretta pianificazione è determinato dalla sua idoneità a garantire l’obiettivo di minimizzare gli effetti di un’emergenza o di un incidente, con particolare riguardo al salvataggio di vite umane ed al mantenimento del massimo grado possibile d’operatività aeroportuale. Tali finalità si realizzano assicurando il pronto intervento ed un adeguato coordinamento dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso, stabilendo precise funzioni per ogni Ente e Servizio aeroportuale.

Il complesso degli obiettivi evidenziati si concretizza nella:

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

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

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

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

RIFERIMENTI NORMATIVI

- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-P1-E) Part 1: *Rescue 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*;
- Circolare ENAC GEN 05 A del 12/10/2018: "Piano assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari";
- Legge Regionale del 22 maggio 2004, n. 16: *"Testo unico in materia di protezione civile"*;
- Provincia di Milano – Settore Protezione Civile e GEV: Piano Provinciale di Emergenza e di Protezione Civile (02-2013);
- Prefettura di Milano: Piano delle procedure per la gestione dei deceduti a seguito di catastrofi e di altre emergenze e maxi-emergenze;
- AIP – Italia - AD2 LIMC;
- Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Linate, adottato con Ordinanza vigente emessa dalla D.A.L. ENAC;
- Convenzione ENAC-SEA.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

DEFINIZIONI

Aeroporto	<i>Aerodrome</i>	Area definita, sulla terra o sull'acqua, comprendente tutti gli edifici, impianti ed installazioni, destinata ad essere, completamente o parzialmente, impiegata per la partenza, l'arrivo ed il movimento al suolo degli aeromobili.
Allarme	<i>Local Standby</i>	Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.
Area d'atterraggio	<i>Landing Area</i>	Parte dell'area di movimento riservata all'atterraggio o al decollo degli aeromobili.
Area Doganale	<i>Customs Area</i>	Area aeroportuale sottoposta alla vigilanza ed al controllo della Dogana e della Guardia di Finanza. Detta anche airside.
Area di Manovra	<i>Manoeuvring Area</i>	Parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, con esclusione dei piazzali di sosta e di qualsiasi altra parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di movimento	<i>Mouvement Area</i>	Parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'Area di Manovra, i piazzali e qualsiasi parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di soccorso e prima cura	<i>Care Area</i>	Area in cui sono dispensate le prime cure ai feriti.
Area di NORIA	<i>Check Point</i>	Comprende la noria di evacuazione (grande noria) per il movimento dei mezzi di trasporto sanitario dal PMA verso gli ospedali e viceversa e la noria di salvataggio (piccola noria) per il recupero delle vittime dal luogo dell'evento verso il PMA.
Area di raccolta	<i>Collection Area</i>	Area in cui i feriti sono inizialmente radunati e avviati al TRIAGE.
Area di Sicurezza	<i>Safety Area</i>	Zona immediatamente circostante l'area dell'incidente, di dimensioni commisurate all'entità del pericolo residuo, da mantenersi sgombra.
Area di sicurezza di fine pista	<i>Runway End Safety Area (RESA)</i>	Area simmetrica rispetto al prolungamento asse pista ed adiacente all'estremità della striscia, destinata principalmente a ridurre il rischio di danni ad un aeromobile che effettua un atterraggio troppo corto o troppo lungo.
Area di Triage	<i>Triage Area</i>	Area in cui sono effettuate le operazioni di Triage.
Aree di primo soccorso	<i>First Aid Areas</i>	Aree nei pressi del luogo d'incidente individuate in funzione delle necessità di raccolta, smistamento, prima cura e il trasporto dei feriti.
Autorizzazione ATC	<i>Clearance</i>	Autorizzazione che impegna un aeromobile ad operare a determinate condizioni richieste da un Ente di controllo del traffico aereo. Per convenienza il termine air traffic control clearance viene frequentemente abbreviato in clearance ogni qualvolta usato nelle appropriate circostanze.
Comitato Utenti	<i>Users Committee</i>	Associazione di rappresentanza di Compagnie Aeree e Operatori Aeroportuali.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

Centro Operativo Emergenza (COE)	<i>Emergency Operations Centre</i>	Organismo collegiale istituito per il coordinamento delle attività finalizzate a minimizzare gli effetti di un'emergenza aeronautica, con particolare riguardo all'"apertura" dell'aeroporto ai soccorsi esterni, nonché al mantenimento del massimo grado possibile di operatività aeroportuale. Si riunisce presso la Sala Crisi del Coordinamento di Scalo. Corrisponde al Centro Operativo per l'Emergenza formato dagli Enti aeroportuali coinvolti nella soluzione di qualsiasi crisi riguardante l'aeroporto di Linate.
Direttore Triage	<i>Triage Director</i>	Medico o infermiere incaricato di coordinare le operazioni di triage.
Direttore Soccorsi Sanitari (DSS)	<i>Sanitary Aid Director</i>	Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale responsabile della gestione in loco di tutto il dispositivo di intervento sanitario. Inizialmente coincide con il medico di PSA, sostituito successivamente dal medico del SSUEm 118.
Emergenza	<i>Emergency</i>	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.
Ente di controllo del traffico aereo	<i>Air Traffic Control Unit</i>	Termine generico che può identificare, in relazione all'area o allo spazio aereo controllato (Controlled Airspace), un Centro di Controllo Regionale (Area Control Center – ACC), un Controllo di Avvicinamento (Approach Control Office – APP) ed una Torre di Controllo (Control Tower – TWR).
Esercitazioni di emergenza	<i>Emergency Drill</i>	Simulazione di un incidente o di una emergenza al fine di verifica di un piano di emergenza e analisi dei risultati allo scopo di migliorare l'efficacia del piano stesso.
Gestore Aeroportuale	<i>Airport Operator</i>	Società che in forza di una legge o una convenzione gestisce, parzialmente o totalmente, un aeroporto
Handler		Qualsiasi impresa che fornisca a terzi una o più categorie o sottocategorie di servizi di assistenza di terra.
Incidente	<i>Accident</i>	Un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale: <ul style="list-style-type: none"> a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di essere dentro l'aeromobile, oppure venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette anticorrosamento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

Inconveniente grave	<i>Serious Incident</i>	Un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.
Piazzale	<i>Apron</i>	Area definita su di un aeroporto terrestre, destinata allo stazionamento degli aeromobili per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico delle merci, il rifornimento, il parcheggio o la manutenzione.
Piazzola di parcheggio	<i>Aircraft Stand</i>	Area definita, su di un piazzale, destinata ad essere utilizzata per parcheggiare un aeromobile.
Pista	<i>Runway</i>	Area rettangolare definita, su di un aeroporto terrestre, predisposta per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili.
Posto Medico Avanzato (PMA)	<i>Advanced Medical Post</i>	Dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario delle vittime, localizzato ai margini esterni dell'area di sicurezza o in una zona centrale rispetto al fronte dell'evento. Può essere sia una struttura (tende o containers), sia un'area funzionalmente deputata al compito di radunare le vittime, concentrare le risorse di primo trattamento ed organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti.
Punto di Raduno	<i>Rendezvous Point</i>	Luogo di riferimento verso il quale si recano i veicoli ed il personale di soccorso per essere smistati sul luogo dell'incidente o in altre aree.
Sala Crisi	<i>Crisis Room</i>	Centro operativo d'emergenza. Sede del COE.
Scorta sanitaria	<i>Sanitary Supply</i>	Anche detta "Scorta Intangibile". Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego da parte del Servizio Sanitario Aeroportuale.
Strada perimetrale	<i>Perimeter Road</i>	Strada di servizio adiacente alla recinzione aeroportuale.
Strada di servizio	<i>Service Road</i>	Strada interna all'aeroporto riservata alla circolazione di veicoli destinati alla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali.
Strada di circolazione dei veicoli	<i>Vehicles Circulation Road</i>	Area del piazzale, opportunamente delimitata, destinata alla circolazione di veicoli, autobus e mezzi speciali.
Torre di Controllo	<i>Control Tower</i>	Ente istituito per fornire il servizio di controllo del traffico aereo in un aeroporto.
Triage	<i>Triage</i>	Processo di suddivisione dei pazienti in classi di gravità in base alle lesioni riportate ed alle priorità di trattamento e/o di evacuazione.
Varco Doganale	<i>Customs Passage</i>	Punto di accesso all'Area Doganale dell'aeroporto.
Compagnia Aerea/Vettore	<i>Airline</i>	Qualsiasi soggetto abilitato al trasporto per via aerea di passeggeri, posta, merci, da/per l'aeroporto considerato.
Vigili del Fuoco Aeroportuali	<i>RFFS Rescue and Fire Fighting Service</i>	Servizio Antincendio e Soccorso Aeroportuale fornito dal Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

ACRONIMI

ACC	Centro Controllo di Area
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
AOC	Airlines Operators Committee
APP	Approach Control Service
ARC	Aerodrome Reference Code
ARP	Aerodrome Reference Point
CC	Carabinieri
C.O. PdiS-F	Centrale Operativa Polizia di Frontiera
COE	Centro Operativo per l'Emergenza
COP	Coordinamento Operativo Piazzale Ovest
DSS	Direttore dei Soccorsi Sanitari
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi
ENAC DA	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Direzione Aeroportuale
ENAC DO	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Direzione Operazioni
ENAV	Ente Nazionale Assistenza al Volo
GDF	Guardia di Finanza
LERP	Local Emergency Response Plan
NOTAM	Notice to AirMen Avviso agli aeronaviganti
PCA	Posto di Comando Avanzato
PMA	Posto Medico Avanzato
PSA	Primo Soccorso Aeroportuale
SIPEM	Società Italiana Psicologia per l'Emergenza
SOREU 118	Sala Operativa Regionale Emergenza Urgenza
VVF	Vigili del Fuoco

PARTE 1- DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 **SCOPO E AMBITO D'APPLICAZIONE**

Il presente “**Piano Incidente Aereo**” 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 Milano Linate e che abbia un impatto su un aeromobile e/o sui suoi occupanti.

Nel caso in cui l'incidente coinvolga un aeromobile di Aviazione Generale, il Gestore adotterà le idonee azioni di coordinamento, in funzione delle indicazioni fornite dai soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso volte a gestire le operazioni di post soccorso in maniera da non penalizzare significativamente l'operatività dello scalo, con particolare riferimento ai successivi punti: 1.8.2, 2.3.3.7, 2.3.4.7, 2.3.8.5.

In caso di aeromobile decollato da Milano Linate, o ivi diretto coinvolto in un incidente aereo durante la percorrenza della rotta, il Gestore in coordinamento con Enac Direzione Aeroportuale stabilisce l'eventuale attivazione del piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

Ai fini della valutazione dei percorsi da seguire all'esterno del sedime aeroportuale per assicurare l'intervento dei soccorsi, il Gestore ha effettuato, congiuntamente con i VVF, la valutazione dell'area che si estende per mille metri dalla soglia pista.

Per le aree esterne al sedime aeroportuale si applicano in ogni caso le procedure di intervento stabilite dal Piano Provinciale di Emergenza e di Protezione Civile (02-2013) della Provincia di Milano – Settore Protezione Civile e GEV.

Non sono oggetto di trattazione emergenze di tipo diverso dall'incidente aereo e dall'emergenza medica dichiarata da un aeromobile in arrivo sullo scalo, ovvero emergenze derivanti da eventi naturali o connessi allo svolgimento dell'attività umana, inclusi atti illeciti/terroristici per i quali si fa riferimento al Piano “Leonardo da Vinci”.

1.2 **ITER DI APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DEL PIANO**

Il Piano Incidente Aereo:

- a. è sottoposto alla condivisione dell'Aerodrome Emergency Committee, nell'ambito di un'apposita riunione di coordinamento, prima dei successivi adempimenti di competenza dell'ENAC, finalizzati all'inserimento nell'Allegato 1 Capitolo 19 del Manuale di Aeroporto, approvato dalla Direzione Operazioni ed alla successiva adozione con Ordinanza Aeroportuale.
- b. sono fatte salve modifiche minori che non richiedono approvazione da parte della Direzione Operazioni secondo quanto definito nel Manuale SMS par.2.2.10 relativo alla procedura di change management del Manuale d'Aeroporto. Tali modifiche sono comunque preventivamente valutate e approvate nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee, così come correzioni o rettifiche al Piano d'emergenza proposte al Gestore Aeroportuale da ogni singolo soggetto coinvolto.
- c. Sarà cura d'ogni soggetto individuato dal presente Piano conservare e mantenere aggiornate le copie in proprio possesso.

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:

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

1.3 **DOCUMENTI DEL PIANO**

Il Piano Incidente Aereo contempla i seguenti aspetti:

- a) Responsabilità, ruolo e funzioni dei soggetti coinvolti nel Piano (rif. par.1.4)
- b) Tipologia degli eventi previsti (rif. par.1.5)
- c) Posto di Comando Avanzato (PCA) (rif. par.1.7.3) e Centro Operativo per l'Emergenza (COE rif. Par. 1.8.1)
- d) Informazioni relative a nominativi e contatti telefonici in emergenza (rif. Allegato A2)
- e) 2 grid map dell'Aeroporto:
A1 Perimetro Aeroportuale
A1 bis Territorio Limitrofo Aeroportuale.

1.4 **RESPONSABILITÀ, RUOLI E FUNZIONI**

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

- ENAC (DA): 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.
- Gestore Aeroportuale (SEA SpA): la Società SEA Spa, titolare del Certificato di Aeroporto Nr. IT.ADR.0007 ai sensi del Regolamento UE n.139/2014 in forza della Convenzione stipulata e sottoscritta con ENAC in data 4.09.2001 gestisce l'Aeroporto di Milano Linate (e Malpensa).

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

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.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	--------------------------	-----------------------

- Servizio di controllo del traffico aereo (ENAV - Torre di Controllo - TWR): assicura il controllo di tutto il traffico sull'area di manovra nonché di ogni aeromobile in volo nelle vicinanze dell'aeroporto. Nell'ambito delle operazioni d'emergenza e di soccorso esercita un preponderante compito di allertamento e comunicazione.
- Servizio di Soccorso e lotta Antincendio (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.
- Servizio Sanitario Aeroportuale: assicura il primo intervento di soccorso sanitario fino all'eventuale arrivo dei soccorsi sanitari esterni (118) e la predisposizione della scorta intangibile.
- SSUEm 118 (Servizio Sanitario Emergenza Urgenza 118): assicura la gestione sanitaria dei soccorsi qualora le esigenze mediche richiedano risorse eccedenti quelle disponibili in aeroporto.
- Compagnie aeree o loro rappresentanti: mettono a disposizione le informazioni sul velivolo oggetto dell'emergenza e il personale per le esigenze delle operazioni post-incidente.
- Forze di Polizia (Polizia di Frontiera, Carabinieri 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.
- Polizia Municipale: assicura la gestione della viabilità dell'area aeroportuale aperta al pubblico.
- 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: assicura gli adempimenti di legge in materia di profilassi internazionale legata al traffico aereo, d'Igiene pubblica e di Polizia Sanitaria.

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

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

Particolare cura dovrà essere rivolta alla formazione e all'addestramento del personale secondo quanto previsto dal Training Programme del Gestore e alla verifica dell'equipaggiamento, dei mezzi e delle attrezzature.

Nello specifico i rappresentanti dei vari Enti titolati a partecipare al COE, all'Observer Critique Team e alla gestione dell'assistenza post soccorso nelle aree preposte, dovranno essere adeguatamente formati in accordo con quanto previsto dal Training Programme del Gestore.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	--------------------------	-----------------------

1.5 **EVENTI PREVISTI**

STATO	DEFINIZIONE	ADEMPIMENTI
ALLARME	Situazione in cui, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si ha motivo di ritenere imminente o probabile una condizione di pericolo per un aeromobile.	PARTE 2 - Sezione 1
EMERGENZA	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.	PARTE 2 - Sezione 2
INCIDENTE	Condizione nella quale si è verificato, o si presume avvenuto, un evento dannoso per l'aeromobile e/o i suoi occupanti	PARTE 2 - Sezione 3

1.6 **GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE**

1.6.1 **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** per l'avvio delle procedure di emergenza e soccorso.

La **Torre di Controllo** avuta notizia di una condizione di pericolo o di un incidente di natura aeronautica, in funzione dell'evento occorso, attiva il sistema allarme elettronico 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.

1.6.2 **SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO**

L'Aeroporto di Linate è dotato di un sistema di allarme informatizzato (di seguito denominato **TAM-TAM: Tele Allarme Multimediale – Tele Allertamento Multimediale**) idoneo a notificare in maniera differenziata i vari eventi in atto.

Tale sistema è costituito da un complesso di postazioni collegate in rete: due *unità di attivazione (master)* collocate una presso la **Torre di Controllo** e una presso il Duty Manager e di *unità periferiche (slave)* situate nelle sale operative/uffici degli Enti e operatori aeroportuali coinvolti nelle operazioni di soccorso. La postazione master può essere utilizzata solo dalla Torre di Controllo per l'avvio degli stati di allarme /emergenza/incidente Ad alcune postazioni *slave interattive*, appositamente individuate, il dispositivo consente di acquisire elettronicamente tale notifica e avviare così immediatamente la sequenza di comunicazioni e interventi.

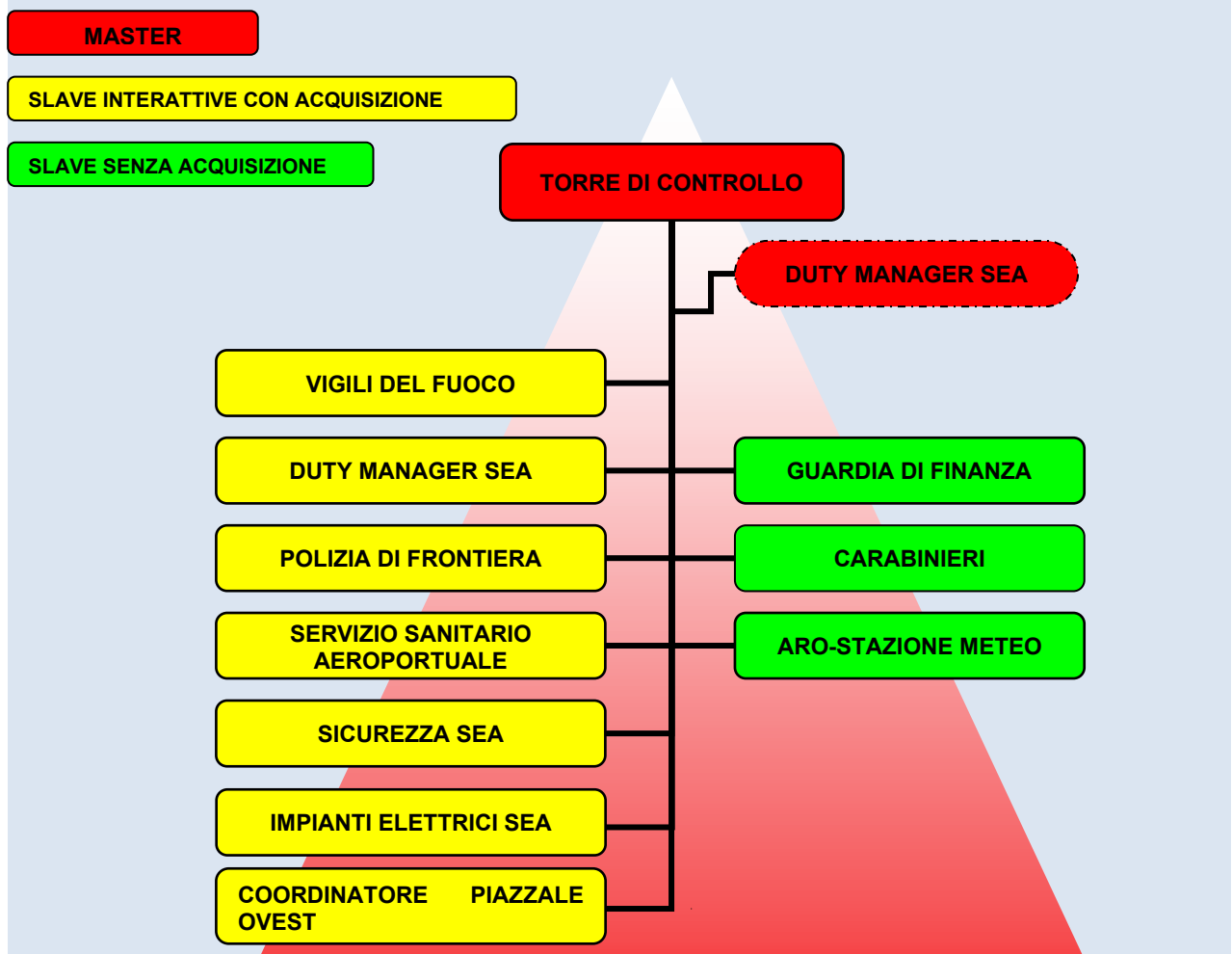


Figura 1.1: **Schema del sistema di allarme elettronico TAM-TAM**

La postazione Master del Duty Manager SEA consente di attivare il sistema **TAM-TAM** per l'avvio degli stati di allarme /emergenza/incidente in caso di oggettiva impossibilità da parte della **Torre di Controllo** a seguito di esplicita richiesta da parte della stessa Torre.

Tale postazione può essere utilizzata dal Duty Manager, inoltre, per forzare l'acquisizione degli stati in essere, in caso di oggettiva impossibilità dei soggetti dotati delle postazioni slave, previa informazione degli stessi.

Il monitoraggio del funzionamento e la manutenzione del sistema rientrano nelle competenze del Gestore Aeroportuale.

1.6.3 FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI

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, schematizzato nella seguente figura.**

Tale flusso dovrà essere precisamente rispettato, con chiamate dirette, nei seguenti casi:

- per la notifica degli stati di allarme/emergenza/incidente e successivi contatti con soggetti **non collegati** al sistema **TAM-TAM** o, se collegati, sprovvisti del dispositivo di acquisizione elettronica;

- in presenza di un qualsiasi malfunzionamento del sistema **TAM-TAM**;
- se una postazione, tra quelle previste, non acquisisca elettronicamente il segnale dello stato dichiarato;

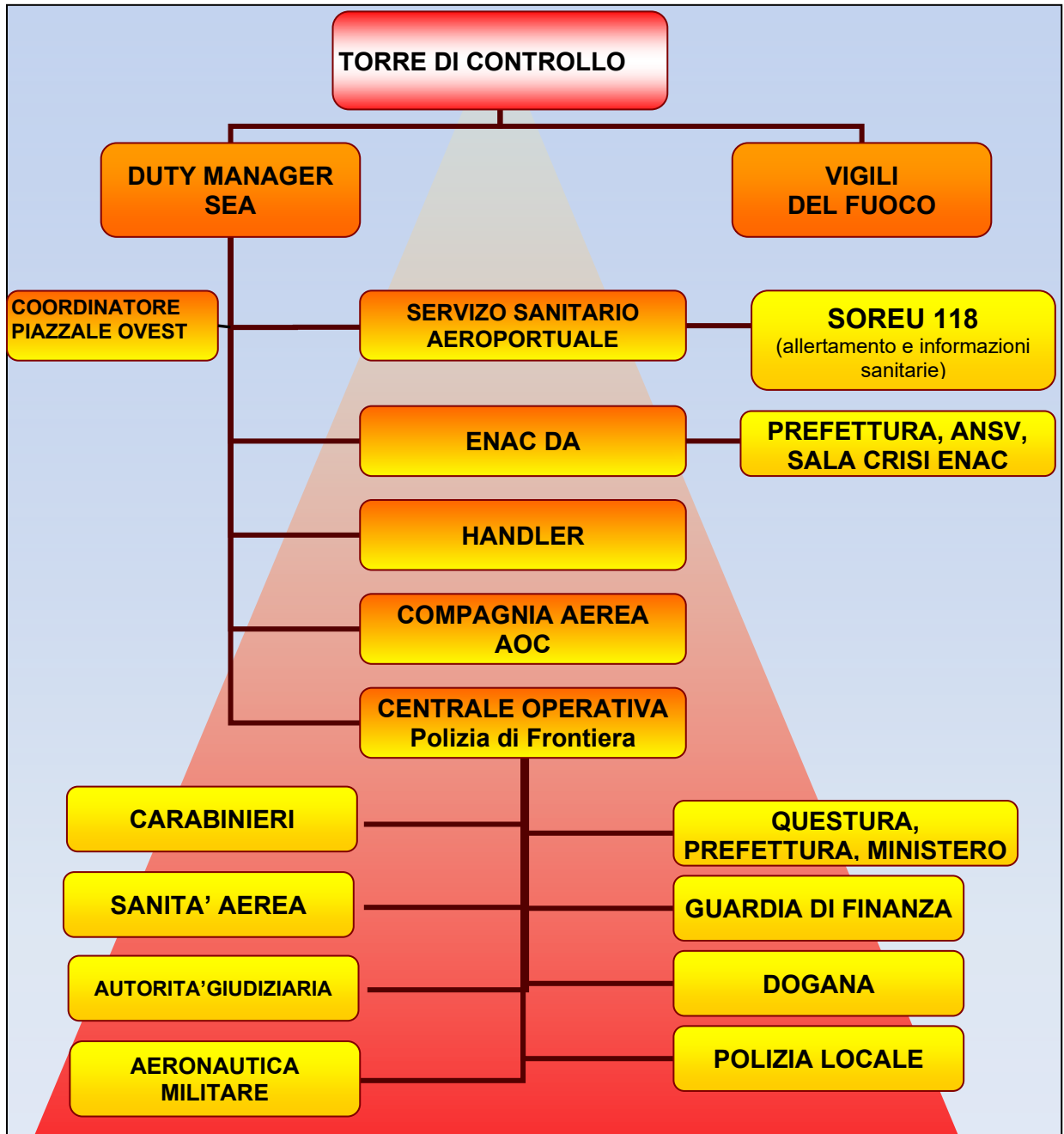


Figura 1.2: *Schema di flusso delle informazioni* (vedi anche Allegato A.3)

1.6.4 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE

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 440.450 MHz

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	--------------------------	-----------------------

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

Ogni soggetto interessato avrà cura che gli operatori incaricati delle comunicazioni siano istruiti sui fondamenti di radiotelefonia aeronautica in linea con quanto previsto dal Training Programme del Gestore.

I nominativi di chiamata assegnati ad ogni Ente o Servizio aeroportuale sono riportati nell'**Allegato A5**.

Nell'Allegato A2 sono riportati i contatti telefonici di riferimento in caso d'emergenza.

La verifica della funzionalità degli strumenti di comunicazione radiotelefonica, anche quelli messi a disposizione dal **Gestore Aeroportuale**, rientra nella responsabilità degli Enti utilizzatori.

1.6.5 MAPPE RETICOLARI

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

- **Allegato A1 – Mappa perimetro aeroportuale**
- **Allegato A1 bis – Mappa territorio limitrofo aeroportuale** La mappa comprende una distanza approssimativa di 8 km. dal centro dell'aeroporto. L'area rappresentata nella mappa non implica in alcun modo l'applicazione del PEA al di fuori del sedime aeroportuale ove si applica in ogni caso il Piano Provinciale.

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

1.7 GESTIONE DELL'EVENTO

1.7.1 CATEGORIA AEROPORTUALE AI FINI DEL SOCCORSO E DELLA LOTTA ANTINCENDIO

La categoria antincendio dell'Aeroporto di Milano Linate riportata nel Manuale d'Aeroporto Cap. 4 par. 4.4, è stabilita alla:

8ª Categoria ICAO.

A seguito d'ogni intervento originato da una condizione di **Incidente** i **Vigili del Fuoco** comunicheranno tempestivamente alla **Torre di Controllo** e al **Duty Manager SEA** il livello di declassamento della **Categoria antincendio** in funzione della quantità residua di agenti estinguenti, di personale e di automezzi ancora disponibili.

1.7.2 INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO

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

Il tempo di risposta del Servizio di soccorso e lotta antincendio, in condizioni di ottima visibilità e superficie 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 (discharge rate foam solution) indicata nella Tabella 1 della AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2). A tal fine, qualsiasi veicolo diverso dal primo intervenuto, necessario per garantire l'erogazione di agenti estinguenti, prevista dalla predetta Tabella 1, deve arrivare entro un minuto dal primo intervenuto, in ottemperanza alla AMC5 ADR.OPS.B010(a)(2)(c).

Ogni soggetto che interviene nell'area dell'evento è tenuto ad indossare dotazioni che lo rendano riconoscibile.

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

Il coordinamento degli interventi tecnici e di soccorso è svolto, fin dalle fasi iniziali dell'emergenza, dal **Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS)** del **Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco** che assume il ruolo di **Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS)**. Il ROS dei Vigili del Fuoco mantiene la funzione di coordinamento per tutta la durata delle operazioni di soccorso o fino al momento di un avvicendamento con un altro responsabile del Corpo Nazionale VVF.

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

1.7.3 POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA)

In prossimità del luogo dell'incidente, sarà stabilito il **Posto di Comando Avanzato (PCA)**, con funzioni di coordinamento sul campo dei soccorsi, ricezione e smistamento delle informazioni, presso il quale convergeranno i responsabili sul posto per le operazioni di soccorso sanitario e per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica.

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

- ROS dei VV.F.
- Responsabile Servizio Sanitario SEA
- Sanitario S.S.U.Em. 118
- Capituono delle Forze dell'Ordine
- Direttore dell'Aeroporto o suo delegato
- Responsabile Sea
- Responsabile Sanità Aerea
- Caposcalo di Compagnia

Tali 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 **Centro Operativo per l'Emergenza (COE)**.

Al fine di garantire un ordinato ed efficace flusso di comunicazioni da e verso il **PCA**, al **ROS/DTS** è affidata la responsabilità di gestirne le comunicazioni, direttamente o per il tramite di personale da lui individuato.

Il **ROS/DTS** individua il punto in cui posizionare il **PCA** e lo comunica tramite radio a tutti gli altri soggetti; il **PCA** può essere spostato in base alle necessità dei componenti e alla logistica.

L'area individuata per il **PCA** è resa identificabile mediante l'utilizzo del mezzo **VICTOR 1** dei **Vigili del Fuoco** predisposto per il supporto tecnico-logistico alle operazioni di soccorso.

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	--------------------------	-----------------------

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

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

1.7.4 COE - CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA

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

- supportare le richieste che provengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi;
- agevolare l'intervento dei mezzi di soccorso esterni e della scorta verso e dall'area dell'incidente;
- recepire le informazioni e gli aggiornamenti dagli Enti presenti sul luogo dell'incidente;
- coordinare l'assistenza dei passeggeri illesi e/o leggermente feriti e dei familiari delle vittime;
- presidiare l'area interessata dall'incidente, delle aree destinate ai superstiti e degli 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 eventuali richieste di limitazioni/chiusura dell'aeroporto o parti di esso e richieste di NOTAM;
- coordinare flussi, priorità di atterraggio o decollo;
- ridurre il disagio dei passeggeri in aerostazione;
- condividere e coordinare le azioni da intraprendere in termini di attività e/o informativa all'interno e/o all'esterno dello scalo;
- ripristinare l'operatività aeroportuale.

Il **Centro Operativo per l'Emergenza (COE)**, situato presso la Sala Crisi del Coordinamento di Scalo al 2° piano dell'aerostazione, è composto dai rappresentanti qualificati del Gestore Aeroportuale e degli Enti istituzionali preposti alla gestione dell'emergenza di seguito indicati:

- Gestore Aeroportuale;
- ENAC;
- Vigili del Fuoco;

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	---------------------------------	------------------------------

- SSUEm 118;
- ENAV;
- Aeronautica Militare Italiana;
- Polizia di Frontiera;
- Carabinieri;
- Guardia di Finanza;
- Polizia Locale;
- Dogana;
- Sanità Aerea;
- Compagnia Aerea o suo agente handler;
- AOC/Comitato Utenti.

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

L'acquisizione e diffusione delle informazioni, anche via radio, agli Enti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni, **sono affidate al Duty Manager SEA** in qualità di rappresentante del **Gestore Aeroportuale**.

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

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

All'acquisizione dello **Stato di Incidente**, il **Duty Manager SEA** rende disponibile la **Sala Crisi (SC)** presso la quale si recano, **senza ulteriore avviso**, i membri del **COE**.

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

La dotazione minima necessaria del **COE** è indicata nell'**Allegato A.4**

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

I partecipanti al COE devono essere formati in accordo a quanto previsto dal Training Programme del Gestore.

In caso di indisponibilità della Sala Crisi del Coordinamento di Scalo il Gestore metterà a disposizione la Sala Alfa (ex CdA) presso la Direzione Generale Sea.

1.7.5 IMPIEGO DELL'AREA DI MANOVRA

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

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

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

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

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

1.7.6 PUNTO DI RADUNO DEI MEZZI DI SOCCORSO

Il Punto di Raduno per i soccorsi interni ed esterni è stabilito presso l'area del Piazzale Nord in prossimità degli arrivi "non Schengen".

Il **Punto di Raduno** è individuabile mediante un **segnale** chiaramente visibile da più direzioni ed adeguatamente illuminato.

I mezzi di soccorso esterni giungeranno al **Punto di Raduno** attraverso il **Varco veicolare 5bis** lungo un percorso interno instradati dalle Forze dell'Ordine.

In caso di inagibilità del varco, il **COE** valuterà e comunicherà l'accesso alternativo.

La movimentazione, verso e dall'area dell'incidente, avrà sempre come luogo di partenza e d'arrivo il **Punto di Raduno**, a meno di diverse indicazioni del **COE**.

Il percorso sarà presidiato da personale delle Forze dell'Ordine coordinato dalla Polizia di Stato.

Personale del Gestore con l'ausilio di follow me, previa comunicazione via radio al COE, farà la spola tra il punto di raduno e l'area di Noria accompagnando i mezzi di soccorso esterni.

Punto di Raduno



1.7.7 SOCCORSI SANITARI

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

Il **Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale** svolgerà, nelle prime fasi del soccorso, il ruolo di **Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS)**.

A tal fine è necessario che il **Gestore Aeroportuale** assicuri che tale figura abbia una formazione specifica nella gestione delle maxi-emergenze e vi sia una rotazione negli incarichi tale da garantire la continuità nella copertura del ruolo.

Al **DSS** si rapporta il **Direttore del TRIAGE**, medico o, in sua assenza, infermiere professionale incaricato di coordinare le operazioni di TRIAGE iniziale.

Il **Direttore dei Soccorsi Sanitari**, qualora sia richiesto dalle esigenze dei soccorsi, disporrà l'immediato utilizzo della "**scorta intangibile**" del Servizio Sanitario Aeroportuale (All. A8).

Qualora le necessità di personale e mezzi di soccorso fossero eccedenti quelle disponibili in aeroporto, il **Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale** farà richiesta d'intervento al **Servizio Sanitario di Emergenza Urgenza (118)**.

Ai fini di garanzia d'efficacia della notifica dell'evento in corso, le modalità di allertamento del **Servizio Sanitario di Emergenza Urgenza (118)** prevedono due distinte chiamate del **Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale**: la prima finalizzata alla notifica dello **Stato di Emergenza o Incidente** (contestuale all'acquisizione dell'evento in atto), la seconda alla comunicazione delle informazioni utili ai fini del soccorso sanitario non appena disponibili. All'atto della notifica dell'evento in corso da parte del **Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale**, la **Centrale Operativa del 118** avvierà comunque le relative procedure di intervento in attesa di successive informazioni.

All'arrivo del personale inviato dalla **Centrale operativa 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 Servizio Sanitario Aeroportuale** collaborerà con il DSS assicurando inoltre il coordinamento con il **COE**.

1.7.8 AREE DI PRIMO SOCCORSO

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

- Area di raduno iniziale dei **codici verdi**;
- Area di TRIAGE: **selezione e smistamento dei feriti**;
- Area di primo trattamento codici **gialli e rossi**;
- Area di trasporto
- Area **codici neri**
- **PCA** (identificato dal mezzo dei VVF)

Secondo le necessità, tali Aree verranno perimetrate dal personale del **Gestore Aeroportuale** e presidiate dalle **Forze di Polizia**.

1.7.9 AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME

Nell'eventualità in cui l'**incidente** occorso provochi vittime, verrà stabilita, su indicazione delle Autorità competenti, un'**area di raccolta temporanea delle salme** in attesa del successivo trasferimento nelle idonee strutture di medicina legale.

1.7.10 CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO

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

Successivamente il **Gestore Aeroportuale**, su indicazione del **COE**, provvederà ad attivare la procedura di rimozione del relitto così come previsto dal Manuale di Aeroporto.

1.7.11 OPERAZIONI SUI PIAZZALI

Per l'intera durata dello Stato di Incidente le operazioni d'imbarco sono sospese.

In caso di dichiarazione dello Stato di Emergenza, le operazioni d'imbarco sui piazzali potranno essere sospese a discrezione del Duty Manager

Le operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo e/o in fase di imbarco/sbarco saranno sospese per l'intera durata dello Stato di Emergenza e/o Incidente.

1.7.12 CHIUSURA DEGLI STATI DI ALLARME (v. 2.1.1.2 o Emergenza (v. 2.2.1.6)

Se dallo sviluppo degli eventi che hanno determinato la condizione di **Stato di Allarme** o di **Emergenza** non è scaturita alcuna conseguenza, la **Torre di Controllo**, sentito:

- Il **Comandante** dell'aeromobile;
- Il **ROS dei Vigili del Fuoco** per il ripristino del servizio di soccorso e antincendio;
- il **Duty Manager SEA** sull'esito dell'ispezione visiva dell'**Area di Movimento** interessata dall'evento;

notifica la fine dello **Stato** in corso inviando il segnale di "cessato evento" con il dispositivo **TAM-TAM**.

Il **Medico del Servizio Sanitario Aeroportuale** notificherà al **Servizio Sanitario di Emergenza Urgenza (118)** la cessazione dello **Stato di Emergenza**.

1.7.13 AREE DI RICEVIMENTO, ASSISTENZA E COMUNICAZIONE

A. Sala illesi (codici verdi)

Non appena dichiarato lo **Stato di Incidente**, in relazione alle prime informazioni sulla natura dell'evento occorso, le **Forze di Polizia** di concerto con la **Dogana** e coadiuvate da personale del **Servizio Security** del **Gestore Aeroportuale**, avvieranno lo sgombero della **Sala Arrivi** dell'Aerostazione passeggeri, all'interno della quale verrà individuata una sala di assistenza delimitata da paratie per le persone sopravvissute all'incidente aereo che, non avendo

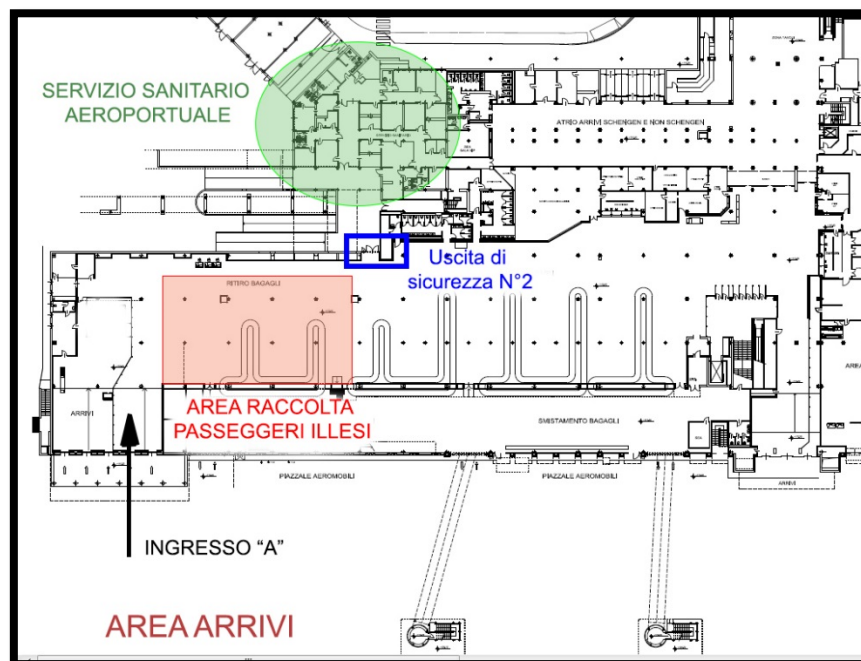
compromesso le proprie funzioni vitali e non essendo in pericolo di vita, sono in grado di muoversi autonomamente (codici verdi).

La sala è dotata di sedute, servizi igienici, telefoni e distributori automatici. Ulteriori generi di conforto sono reperibili dal Gestore e/o dal vettore coinvolto attivando gli operatori "Food and Beverages".

La sala illesi sarà posta in comunicazione con il **Servizio Sanitario Aeroportuale** e la **Sala di ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari (Reunion Area)** mediante l'apertura dell'Uscita di Sicurezza n° 2 della **Sala Arrivi**.

L'accesso alla Sala illesi dall'air side sarà di norma effettuato dall'ingresso **A** (Arrivi Schengen).

Qualora l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri, Il **Direttore dei Soccorsi Sanitari** ha facoltà di disporre l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso il Servizio Sanitario Aeroportuale informando il COE o, qualora non ancora insediato, il Duty Manager, affinché chieda alle Forze di Polizia di interrompere lo sgombero della Sala Arrivi.



Sala Arrivi (piano terra) Area di raccolta passeggeri illesi

Inoltre, il **Gestore Aeroportuale** renderà disponibili, secondo necessità, al momento dell'avvio dello **Stato di Incidente**, anche nell'eventualità che tale evento sia occorso al di fuori del sedime aeroportuale, le seguenti aree:

B. Sala parenti e assistenza familiari

La **Compagnia Aerea** interessata o il suo rappresentante, o in mancanza degli interventi degli stessi, l'**Handler di riferimento**, avrà cura di radunare i parenti delle persone coinvolte nell'incidente e indirizzarli presso la **Sala Piranesi**.

La sala è dotata di sedute, telefoni e servizi igienici. Generi di conforto sono già presenti in sala e reperibili dal Gestore e/o dal vettore coinvolto attivando gli operatori "Food and Beverages".

C. Sala di ricongiungimento passeggeri illesi e familiari (Reunion Area)

La sala Vip adiacente sarà il luogo deputato al ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari nel pieno rispetto della privacy delle persone coinvolte.

D. Sala Equipaggio

La Smart Room del Gestore, situata al 2° piano dell'aerostazione, è riservata all'assistenza dei membri dell'equipaggio qualora fossero illesi (codici verdi). La sala è dotata di sedute, servizi igienici e telefoni. Generi di conforto sono reperibili dal Gestore e/o dal vettore coinvolto attivando gli operatori "Food and Beverages".

E. Sala Autorità

La Sala Bramante, situata al piano terra dell'aerostazione, è riservata all'accoglienza delle Autorità intervenute in conseguenza di un eventuale incidente. La sala è dotata di sedute e opportuni collegamenti telefonici diretti con il COE.

F. Sala Stampa: Linate Centre

La Sala Stampa è ubicata presso il Linate Centre.

Nell' Allegato A6 sono rappresentate le aree di ricevimento, assistenza e comunicazione.

Nel caso in cui l'incidente sia occorso ad un aeromobile di Aviazione Generale, il Duty Manager fornirà indicazioni alternative in relazione all'evento accaduto e alle effettive necessità di ricevimento, assistenza e comunicazione.

1.7.14 ASSISTENZA AI PASSEGGERI COINVOLTI NELL'INCIDENTE

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

Prima dell'inizio delle operazioni i vettori devono obbligatoriamente trasmettere al Gestore il proprio LERP (Local Emergency Response Plan) assicurandone la congruenza con il presente Piano di emergenza.

Le Compagnie Aeree predisporranno gli opportuni accordi per assicurare la presenza di ministri di culti religiosi per l'assistenza e il conforto dei feriti e dei parenti e di personale specializzato nel supporto psicologico per le catastrofi.

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

1.7.15 TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)

In conformità con i Piani di Emergenza Aeroportuali di Linate e Malpensa il **Gestore Aeroportuale** ha realizzato presso il Terminal 2 di Malpensa un centro polifunzionale denominato

EPIC (Emergency Procedures Information Centre) allo scopo di coordinare emergenze di varia natura che coinvolgano gli aeroporti milanesi.

Nell'ambito dell'EPIC, il **Telephone Enquiry Centre (TEC)** è il luogo deputato alla comunicazione verso il pubblico tramite un numero verde (**800 900 638**) messo a disposizione per raccogliere e verificare tutte le informazioni relative alle persone coinvolte nell'evento.

In caso di Incidente, qualora ritenuto necessario, il Responsabile Coordinamento Scalo del Gestore Aeroportuale ed il COE daranno disposizione al Duty Manager per l'attivazione del TEC.

1.7.16 INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA

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

Al fine di evitare qualsiasi situazione che possa comportare un pregiudizio per l'ordine pubblico, le **Compagnie Aeree** interessate o il loro rappresentante e il **Gestore Aeroportuale**, sono tenuti a porre in atto ogni possibile adempimento per fornire assistenza ed informazioni ai passeggeri in attesa.

Le **Compagnie Aeree** o i loro rappresentanti e, in mancanza degli interventi degli stessi, il **Gestore Aeroportuale**, si adoperano affinché sia assicurato ai passeggeri un adeguato livello di confort durante l'attesa in aeroporto provvedendo, se necessario, anche a consentire la fruizione dei servizi di ristoro oltre l'orario consueto di esercizio.

1.8 VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA

1.8.1 AEC AERODROME EMERGENCY COMMITTEE

Per ottenere il massimo beneficio da un'esercitazione di emergenza full scale, l'intero Piano deve essere rivisto periodicamente. A tale scopo è stato istituito l'Aerodrome Emergency Committee con il compito specifico di analizzare, testare e rivalutare il Piano di emergenza aeroportuale.

Il comitato è composto dai rappresentanti qualificati di tutti i soggetti coinvolti nell'applicazione del PEA, con responsabilità per quanto concerne la predisposizione e la gestione degli interventi (crisis preparedness and management). Ogni soggetto è rappresentato da persona in possesso di adeguata autorità e delega.

I soggetti titolati a partecipare all'AEC sono quelli chiamati ad intervenire al COE e rappresentano gli Enti riportati al capitolo "Responsabilità, ruoli e funzioni".

In particolare, l'Aerodrome Emergency Committee:

- ⇒ si riunisce almeno due volte/anno al fine di valutare l'efficacia del Piano;
- ⇒ condivide e definisce il programma delle esercitazioni (tipologia, scenari, pianificazione);
- ⇒ individua la composizione dell'Observer Critique Team per ogni singola esercitazione.

Ogni riunione, compresi i debriefing relativi alle esercitazioni, è oggetto di verbale inviato a tutti i soggetti facenti parte del suddetto comitato.

Compiti

I principali compiti dell'AEC sono:

- identificazione e revisione periodica degli scenari relativi ad eventi critici aeroportuali;
- identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione delle emergenze;
- verifica del coordinamento del Piano di emergenza aeroportuale con i Piani di emergenza territoriali e di altre organizzazioni, coinvolgendo a tal fine nell'AEC gli Enti e le Società operanti al di fuori del sedime aeroportuale;
- assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di eventi;
- attuazione del de-briefing delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti al PEA definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento che ogni soggetto, per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione degli eventi;
- condivisione e approvazione di tutte le parti del PEA e dei suoi aggiornamenti;
- condivisione delle informazioni relative a best practice adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione degli eventi critici;
- valutazione periodica dei sistemi di allarme, delle dotazioni e delle attrezzature che il Gestore rende disponibili ai fini della gestione delle emergenze.

1.8.2 OCT OBSERVER CRITIQUE TEAM

Funzione

La costituzione dell'Observer Critique Team ha come scopo quello di presenziare alle esercitazioni di emergenza, analizzarne i risultati e proporre eventuali revisioni del Piano laddove necessario.

Composizione

Ciascun Ente comunica al Gestore Aeroportuale con sufficiente anticipo rispetto alla pianificazione dell'esercitazione i nominativi delle persone all'interno della propria organizzazione deputate a svolgere questo ruolo.

Requisiti

Al fine di poter valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi di intervento e l'efficacia delle procedure, ai membri dell'Observer Critique Team sono richiesti i seguenti requisiti:

- Conoscenza delle tematiche legate alla gestione di un'emergenza ed in particolare del presente Piano.
- Familiarità con le modalità di gestione di un audit al fine di una valutazione obiettiva dei risultati che consentano di individuare opportunità di miglioramento del sistema di gestione di un'emergenza.

Modalità operative

Il Team partecipa alla fase di pianificazione delle simulazioni al fine di essere allineato rispetto agli obiettivi prefissati e alle aree soggette a verifica.

Le valutazioni sono effettuate utilizzando apposite check list predisposte dal Gestore.

All'interno del Team viene nominato un Team Leader in rappresentanza del Gestore con il

compito di coordinarne il processo in tutte le fasi di intervento, dalla pianificazione dell'esercitazione al debriefing.

1.8.3 ESERCITAZIONI

La reale efficacia della pianificazione non può essere pienamente valutata senza una periodica verifica della stessa attraverso esercitazioni dirette a correggere eventuali criticità e garantire la conoscenza da parte di tutto il personale e delle organizzazioni interessate dei ruoli e delle funzioni da svolgere.

La valutazione dell'adeguatezza delle norme e delle procedure d'emergenza si realizza attraverso periodiche esercitazioni al fine di verificare l'idoneità della risposta del personale, dei mezzi e delle attrezzature di ciascun Ente aeroportuale coinvolto nelle operazioni di soccorso, che deve preventivamente dotarsi di propri piani di emergenza interni, nonché di procedure operative di sicurezza.

La programmazione annuale delle esercitazioni sia su scala totale che parziale è proposta dal Gestore nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee che ne assicura il monitoraggio anche sulla base delle attività dell'Observer Critique Team ai fini dell'eventuale aggiornamento del Piano.

Il Piano è valutato periodicamente tramite le seguenti esercitazioni:

A. Esercitazioni di emergenza full scale

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

I soggetti coinvolti devono essere informati con ampio anticipo dell'arco temporale in cui si prevede lo svolgimento dell'esercitazione.

Ciascuna esercitazione deve consentire di verificare la validità complessiva del Piano; deve inoltre contenere specificità tali che la sequenza delle esercitazioni possa, nel corso degli anni, coprire un ampio spettro di scenari emergenziali, sia in termini di ubicazione che di tipologia di evento.

È fondamentale definire per ciascuna esercitazione obiettivi specifici quali ad esempio:

- Verifica della risposta in avverse condizioni meteo e di notte
- Verifica della risposta in presenza di eventi emergenziali che coinvolgono un aeromobile che trasporta merci pericolose

ponendo la massima cura per garantire il realismo dell'esercitazione.

Le esercitazioni su scala totale sono programmate ad intervalli non superiori ai 18 mesi al fine di predisporre scenari che possano rappresentare le diverse condizioni climatiche.

L'esercitazione è preceduta da riunioni di pianificazione e/o briefing operativi e seguita da un debriefing, per sviluppare l'analisi dei singoli comportamenti e dell'esercitazione nel suo complesso, nonché determinare rettifiche e correzioni.

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.

Nella predisposizione dello scenario da simulare, il safety action group composto dal Gestore (Coordinamento di Scalo e Safety Management System), da Enav e dall'operatore aereo coinvolto

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	PARTE 2 - ADEMPIMENTI
--	--------------------------	-----------------------

nell'esercitazione, considererà i rischi connessi ad eventuali operazioni di scalo residue con particolare attenzione alla movimentazione degli aeromobili e all'interdizione di determinate aree.

B. Esercitazioni di emergenza parziali

Le esercitazioni parziali sono organizzate dal Gestore Aeroportuale nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee, anche su proposta di uno dei soggetti componenti il Comitato e hanno come obiettivo quello di testare uno o più segmenti/fasi del presente Piano, coinvolgendo uno o più soggetti.

Sono effettuate tra un'esercitazione full scale e la successiva, avendo cura di pianificarne almeno due all'anno.

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

Devono essere programmate al fine di:

- valutare modifiche in specifiche parti del Piano;
- valutare l'adeguatezza di specifiche azioni correttive intraprese;
- addestrare nuovo personale;
- valutare l'adeguatezza di nuovi mezzi, infrastrutture, attrezzature etc.

Gli Enti e i soggetti aeroportuali coinvolti nelle esercitazioni parziali vengono individuati di volta in volta in funzione dello scenario che si vuole testare.

Gli esiti delle esercitazioni sono valutati nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee.

C. Esercitazioni di emergenza TABLE TOP

Possono essere organizzate in aggiunta a quelle parziali, con lo scopo di accrescere la consapevolezza delle reciproche modalità di azione, verificare la copertura delle procedure di intervento degli Enti e dei soggetti aeroportuali coinvolti, individuati di volta in volta in funzione dello scenario che si vuole testare, raccogliendo da ognuno elementi esperienziali per individuare aspetti che richiedono integrazioni procedurali, strumentali ed informative.

1.8.4 PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE ESERCITAZIONI

Al fine di consentire a tutti i soggetti coinvolti di concordare e condividere per tempo le finalità e le modalità operative dell'esercitazione, la pianificazione e l'organizzazione delle esercitazioni su scala totale (full scale) segue indicativamente il cronoprogramma indicato nella tabella seguente:

GIORNI	ATTIVITA'
D - 90	Predisposizione scenario e assegnazione compiti nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee.
D - 70	Primo briefing AEC con illustrazione del progetto.
D - 50	Secondo briefing AEC, individuazione dei membri dell'Observer Critique Team e dello scenario.
D - 40	Definizione risorse per supporto in campo (volontari, autisti ecc.).
D - 30	Terzo incontro AEC per condivisione dettagli dello scenario.
D - 21	Quarto incontro AEC e condivisione predisposizione figuranti.
D - 7	Briefing finale con finalizzazione dei compiti.
D	ESERCITAZIONE FULL SCALE
D + 1/20gg	Raccolta dei vari feedback di osservatori e valutatori.
D + 30gg	Debriefing finale sulla base delle valutazioni dell'OCT, proposta di aggiornamento procedure e azioni correttive.

1.8.5 DE-BRIEFING

A seguito di esercitazioni, di attivazioni dello stato di Incidente o al manifestarsi di anomalie in fase di attivazione del PEA, il Gestore convoca l'Aerodrome Emergency Committee, allo scopo di definire e valutare i risultati dell'esercitazione o la risposta all'emergenza in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate.

Nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee:

- ciascun Ente, per le parti di propria competenza, può promuovere eventuali modifiche e/o integrazioni al Piano di Emergenza
- a fronte delle eventuali criticità riscontrate in fase di esercitazione o di eventi reali, si individuano eventuali azioni correttive
- rispetto all'azione correttiva individuata, si identifica il process owner indicando i tempi stimati di implementazione che vengono monitorati in ambito AEC.
- Il Gestore acquisisce evidenze dai soggetti interessati delle azioni correttive intraprese dandone ritorno nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee. A tal fine il Gestore predispone un apposito form nel quale tenere traccia delle suddette azioni.

Tutte le attività di de-briefing, e le azioni di miglioramento concordate sono verbalizzate e trasmesse agli Enti coinvolti nel PEA.

1.8.6 AGGIORNAMENTI

A seguito delle verifiche, tutti i soggetti coinvolti nell'applicazione del Piano di emergenza, qualora ravvisassero criticità di intervento nel corso delle esercitazioni, sono tenuti a trasmettere la propria proposta di emendamento al Piano 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.

PARTE 2 - ADEMPIMENTI

Sezione 1	Stato di Allarme	livello verde
Sezione 2	Stato di Emergenza	livello giallo
Sezione 3	Stato di Incidente	livello rosso

2.1 **STATO DI ALLARME (LIVELLO VERDE)**

Condizione caratterizzata da circostanze nelle quali, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si ha motivo di ritenere imminente o probabile il verificarsi di una situazione di emergenza.

Sono interessati alla condizione di **Allarme** tutti gli Enti e i Servizi aeroportuali collegati al sistema di tele allertamento **TAM-TAM** indicati al punto **1.6.2**, figura 1.1.

Alla notifica dello **Stato di Allarme** i soggetti interessati si pongono in una condizione di allerta, in ascolto radio sulla frequenza **UHF 440.450 MHz** vigilando sugli sviluppi degli eventi e predisponendosi ad intervenire.

L'impiego dell'Area di Manovra è sempre subordinato ad autorizzazione della Torre di Controllo e in costante contatto radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz.

LO SCHEMA SINTETICO DELLE AZIONI PRINCIPALI DEI SINGOLI SOGGETTI NELLO STATO DI ALLARME È RIPORTATO ALL'INTERNO DELL'APPENDICE 2.

STATO DI ALLARME - ADEMPIMENTI

2.1.1.1 La **Torre di Controllo**, ricevuta la notizia di una condizione in cui si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti, ricevute dal **Comandante** dell'aeromobile interessato assicurazioni circa l'insussistenza di una situazione di emergenza in corso, avvia tramite Tam Tam lo **Stato di Allarme** fornendo ai **Vigili del Fuoco** informazioni circa:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none"> – Informazioni preliminari sull'evento; – tipo di aeromobile; – posizione e orario stimato di atterraggio, se trattasi di aeromobile in arrivo; – pista che verrà utilizzata ed ogni successivo cambiamento di pista. – eventuale richiesta del Comandante dell'aeromobile di assistenza visiva da parte di un mezzo dei Vigili del Fuoco (che in tal caso seguirà le fasi di rullaggio dell'aeromobile). – ogni altro riferimento utile.
----------	--

2.1.1.2 Il **Duty Manager SEA** raccoglie le seguenti informazioni sul volo, se disponibili, da:

- **Compagnia Aerea** interessata o dal suo Rappresentante;
- **Il COP operante sul Piazzale OVEST se l'allarme riguarda un aeromobile dell'Aviazione Generale:**

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none"> – numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – numero dei componenti l'equipaggio; – carburante presunto a bordo; – carichi pericolosi imbarcati; – esercente dell'aeromobile.
----------	---

e le fornisce via radio (o qualora necessario, via telefono) a:

- **Vigili del Fuoco;**
- **Torre di Controllo;**
- **Servizio Sanitario Aeroportuale;**
- **Centrale Operativa Polizia di Frontiera;**
- **ENAC DA.**

Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, sentito il **Comandante** dell'aeromobile, il **ROS** dei **Vigili del Fuoco** per il ripristino del servizio di soccorso e antincendio e il **Duty Manager SEA** sull'esito dell'ispezione visiva dell'**Area di Manovra** interessata dall'evento, la **Torre di Controllo** **notifica** tramite Tam Tam la fine dello **Stato di Allarme**.

Nell'eventualità che da una condizione di **Allarme** si passi a una situazione di pericolo tale da prevedere lo **Stato di Emergenza** ovvero sia occorso un **Incidente** le comunicazioni e le azioni già compiute s'intendono valide ai fini delle procedure successive, come da **Sez. 2, 3**.

2.2 **STATO DI EMERGENZA (LIVELLO GIALLO)**

Condizione in cui un aeromobile ha o si sospetta che abbia, difficoltà tali da far sussistere il pericolo che avvenga un incidente.

Le **azioni da intraprendere** hanno l'obiettivo fondamentale di attuare tutte le misure necessarie per ridurre i tempi d'intervento nel caso in cui l'evento degeneri in **Stato di Incidente**.

L'impiego dell'Area di Manovra è sempre subordinato ad autorizzazione della Torre di Controllo e in costante contatto radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz.

LO SCHEMA SINTETICO DELLE AZIONI PRINCIPALI DEI SINGOLI SOGGETTI NELLO STATO DI EMERGENZA È RIPORTATO ALL'INTERNO DELL'APPENDICE 3.

2.2.1 Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo

Torre di Controllo (TWR)

2.2.1.1 Venuta a conoscenza di una condizione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa un aeromobile e i suoi occupanti, avvia tramite Tam Tam lo **Stato di Emergenza**.

2.2.1.2 Fornisce ai **Vigili del Fuoco** informazioni circa:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none">– Informazioni preliminari sull'evento;– tipo di aeromobile;– posizione e orario stimato di atterraggio;– pista che verrà utilizzata ed ogni successivo cambiamento di pista;– ogni altro riferimento utile.
----------	--

2.2.1.3 Sospende il traffico in arrivo e in partenza, informando Milano ACC e i piloti in attesa per il decollo, riguardo i tempi stimati di soluzione dell'emergenza.

2.2.1.4 Istruisce gli aeromobili in rullaggio a fermarsi o, se possibile, a liberare le aree impegnate per far ritorno ai piazzali di sosta.

2.2.1.5 Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, sentito il **Comandante** dell'aeromobile, **ROS** dei **Vigili del Fuoco** e **Duty Manager SEA**, notifica tramite Tam Tam la fine dello **Stato di Emergenza**.

2.2.1.6 Qualora nell'evolversi dello **Stato di Emergenza** ne derivi un incidente, o tale evento sia reputato inevitabile, attiva lo **Stato di Incidente** e dà attuazione alle disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.2 Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio

Vigili del Fuoco

ROS (Responsabile delle Operazioni di Soccorso)

2.2.2.1 Acquisito lo **Stato di Emergenza** provvede a portarsi a bordo dei mezzi antincendio, attivando il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz.

2.2.2.2 Acquisisce via radio dalla **Torre di Controllo** le informazioni del:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none"> – Informazioni preliminari sull'evento; – tipo di aeromobile; – orario stimato di atterraggio; – pista che verrà utilizzata ed ogni successivo cambiamento di pista; – ogni altro riferimento utile.
----------	--

e dal **Duty Manager SEA** le informazioni circa:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none"> – numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – numero dei componenti l'equipaggio; – carburante presunto a bordo; – carichi pericolosi imbarcati; – Esercente dell'aeromobile.
----------	---

2.2.2.3 Schiera nelle aree di movimento funzionali alla gestione dell'emergenza stessa, gli automezzi e il personale secondo le esigenze dettate dal tipo di emergenza in atto, ai sensi di quanto disposto dal proprio Comando Provinciale con le apposite procedure operative di intervento. L'eventuale ingresso in pista è subordinato all'autorizzazione della Torre di Controllo.

2.2.2.4 Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza al termine delle operazioni di controllo comunica alla TWR il ripristino della normale operatività utilizzando la seguente dichiarazione: "CONTROLLO ULTIMATO – OPERATIVI PER LA RIAPERTURA".

2.2.2.5 Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello **Stato di Incidente** i VVF potranno autonomamente entrare in pista scegliendo il percorso più breve senza richiedere autorizzazione alla TWR applicando le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.3 Adempimenti di competenza del Servizio Sanitario Aeroportuale

Servizio Sanitario Aeroportuale

- 2.2.3.1** Acquisito lo **Stato di Emergenza** provvede a raggiungere i mezzi di soccorso, attivando il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz, e schiera i propri mezzi al Punto di Raduno.
- 2.2.3.2** Notifica l'evento occorso e comunica a SOREU **118** le informazioni disponibili sulla situazione in atto.
- 2.2.3.3** Se reputato opportuno, in relazione al tipo di emergenza in atto ed al numero dei passeggeri a bordo dell'aeromobile, richiede a SOREU **118** l'invio di ambulanze e personale medico. Alla notifica dello stato di emergenza (con interesse sanitario), la SOREU predispone ed attiva il soccorso sanitario.
- 2.2.3.4** Qualora dallo sviluppo degli eventi non scaturisca alcuna conseguenza, il medico del Servizio Sanitario Aeroportuale contatta SOREU 118 ed interrompe l'invio dei mezzi comunicando la fine dello **Stato di Emergenza**. Inoltre:
- comunica a SOREU **118** la fine dello **Stato di Emergenza**;
 - riconduce il personale e gli automezzi ai propri posti e ripristina la normale operatività.
- 2.2.3.5** Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi in **Stato di Incidente**, applicherà le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.4 Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale**Duty Manager SEA**

2.2.4.1 Acquisito lo **Stato di Emergenza**, attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz, si pone in ascolto per acquisire le informazioni del gruppo A (natura del pericolo, tipo di a/m, orario stimato di atterraggio, pista utilizzata e ogni altra informazioni utile) e avvia le procedure interne relative alla situazione in atto.

2.2.4.2 Acquisisce le seguenti informazioni sul volo, se disponibili, da:

- **Compagnia Aerea interessata o dal suo Rappresentante;**
- **Il COP operante sul Piazzale OVEST se l'emergenza riguarda un aeromobile di Aviazione Generale.**

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none"> - numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; - numero dei componenti l'equipaggio; - carburante presunto a bordo; - carichi pericolosi imbarcati; - Esercente dell'aeromobile.
----------	---

e le fornisce via radio (o qualora necessario, via telefono) a:

- **Vigili del Fuoco;**
- **Torre di Controllo;**
- **Servizio Sanitario Aeroportuale;**
- **Centrale Operativa Polizia di Frontiera (C.O. PdiS-F)**
- **ENAC DA.**

2.2.4.3 Rende disponibile la SALA CRISI.

2.2.4.4 Valuta la necessità di sospendere le operazioni d'imbarco informando gli Handler di riferimento.

2.2.4.5 Sospende le operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo e/o in fase di imbarco/sbarco per l'intera durata dell'Emergenza.

2.2.4.6 Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, ripristina la normale operatività dopo aver disposto una ispezione nelle aeree interessate dall'emergenza, comunicandone gli esiti alla **Torre di Controllo**.

2.2.4.7 Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello **Stato di Incidente** applica le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.5 Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea

Caposcalo o suo Rappresentante

2.2.5.1 Acquisito lo **Stato di Emergenza** attiva tutte le procedure interne relative all'evento in corso.

2.2.5.2 Fornisce con ogni sollecitudine al **Duty Manager SEA** tutte le informazioni relative a:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none">– numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap;– numero dei componenti l'equipaggio;– carburante presunto a bordo;– carichi pericolosi imbarcati (informazione da rendere disponibile con immediatezza);– Esercente dell'aeromobile.
----------	--

2.2.5.3 Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, ricevuta notifica della fine dello **Stato di Emergenza**, ripristina la normale operatività.

2.2.5.4 Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello **Stato di Incidente** applica le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.6 Adempimenti di competenza della Direzione Aeroportuale ENAC

ENAC DA

- 2.2.6.1 Informata dello **Stato di Emergenza** avvia le procedure di emergenza interne.
- 2.2.6.2 Dà notizia dell'emergenza fornendo le informazioni in suo possesso all'**Agenzia Nazionale Sicurezza Volo** e alla **Sala Crisi di ENAC**.
- 2.2.6.3 Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello **Stato di Incidente** applica le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.2.7 Adempimenti di competenza delle Forze di Polizia

Polizia di Frontiera Carabinieri Guardia di Finanza

- 2.2.7.1 Acquisito lo **Stato di Emergenza** avviano tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
- 2.2.7.2 La **Centrale Operativa Polizia di Frontiera** (C.O. PdiS-F) attiva il contatto radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e acquisisce tutte le informazioni sulla situazione in atto.
- 2.2.7.3 La **Centrale Operativa Polizia di Frontiera** (C.O. PdiS-F) seguendo le direttive del proprio dirigente o del funzionario presente o reperibile, contatterà gli Enti (tra quelli indicati nel piano di intervento di cui al flusso di comunicazioni al punto 1.6.3 figura 1.2) che riterrà opportuno, in relazione al caso concreto, notificandogli lo **Stato di Emergenza**.
- 2.2.7.4 Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, ricevuta notifica della fine dello **Stato di Emergenza**, ripristinano la normale operatività.
- 2.2.7.5 Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello **Stato di Incidente** applicano le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 3**.

2.3 **STATO DI INCIDENTE (LIVELLO ROSSO)**

Si verifica quando un aeromobile, a causa di un avvenimento connesso con l'impiego dello stesso, subisce danni e/o una o più persone riportano lesioni, all'interno del sedime aeroportuale.

Le Azioni da Intraprendere sono finalizzate a minimizzare gli effetti dell'incidente, con particolare riguardo al salvataggio delle vite umane e al rapido ristabilimento delle condizioni d'operatività aeroportuale.

L'impiego dell'Area di Manovra è sempre subordinato ad autorizzazione della Torre di Controllo e in costante contatto radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz.

Se ritenuto opportuno, ovvero su esplicita richiesta del COE, la TWR, potrà sospendere l'obbligatorietà della richiesta di autorizzazione dei mezzi di soccorso per accedere ed operare all'interno dell'area di manovra.

Fraseologia suggerita: **Stato di incidente in corso, effettuare chiamate all'aria per l'accesso ed il movimento in area di manovra.**

Terminato lo stato di incidente e prima del ripristino dell'attività aeroportuale, scatta contestualmente l'obbligo di richiedere a TWR l'autorizzazione ad entrare in area di manovra.

Fraseologia suggerita: **Operazioni di volo riprese. Vietato l'ingresso in area di manovra senza autorizzazione.**

LO SCHEMA SINTETICO DELLE AZIONI PRINCIPALI DEI SINGOLI SOGGETTI NELLO STATO DI INCIDENTE È RIPORTATO ALL'INTERNO DELL'APPENDICE 4.

2.3.1 Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo

Torre di Controllo (TWR)

2.3.1.1 Non appena ricevuta notizia che un incidente aereo è occorso all'interno del sedime aeroportuale o che tale evento sia da ritenersi inevitabile, avvia lo **Stato di Incidente**.

2.3.1.2 Fornisce ai **Vigili del Fuoco** informazioni circa:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none">– Informazioni preliminari sull'evento;– ora in cui l'incidente è avvenuto;– ubicazione del luogo dell'incidente con riferimento alla mappa reticolare in Allegato A.1 ed ogni altro riferimento utile;– tipo di aeromobile.
----------	---

2.3.1.3 Sospende il traffico aereo in arrivo, partenza ed in movimento sull'aeroporto fino a nuovo avviso dandone comunicazione ad **ACC Milano**.

2.3.1.4 Istruisce gli aeromobili in rullaggio, se possibile, a rientrare ai parcheggi.

2.3.1.5 Fornisce indicazioni ai mezzi di soccorso in movimento nell'**Area di Manovra** stabilendo percorsi preferenziali eventualmente concordati con il **Duty Manager SEA**.

2.3.1.6 Se l'incidente è avvenuto fuori dell'**Area di Manovra**, e sia ritenuta dal **COE** possibile la prosecuzione del traffico aereo, sarà informata da questo ultimo del livello di declassamento del Servizio antincendio e ne darà comunicazione a ACC Milano e agli aeromobili in partenza.

2.3.1.7 Invia un proprio rappresentante al COE.

2.3.1.8 Al termine delle operazioni di soccorso su indicazione del **COE** notifica la fine dello **Stato di Incidente** e ripristina il normale traffico aereo sull'aeroporto dandone comunicazione agli Enti di propria competenza.

2.3.2 Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio

Vigili del Fuoco

ROS (Responsabile delle Operazioni di Soccorso)

2.3.2.1 Acquisito lo **Stato di Incidente** attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente.

2.3.2.2 Acquisisce via radio dalla **Torre di Controllo** le informazioni del:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none"> – Informazioni preliminari sull'evento; – ora in cui l'incidente è avvenuto; – l'ubicazione del luogo dell'incidente con riferimento alla mappa reticolare in Allegato A.1 ed ogni altro riferimento utile; – tipo di aeromobile.
----------	--

e dal **Duty Manager SEA** le informazioni circa:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none"> – numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – numero dei componenti l'equipaggio; – carburante presunto a bordo; – carichi pericolosi imbarcati; – Esercente dell'aeromobile.
----------	---

2.3.2.3 Dirige i mezzi antincendio e il personale sul luogo dell'incidente indicato dalla **Torre di Controllo**. Se già schierato sui raccordi entra in pista scegliendo il percorso più breve senza richiedere autorizzazione alla TWR. Se possibile, o in caso di procedure di LVP in atto, notifica alla TWR, nel più breve tempo possibile, l'ingresso in pista e l'evento in corso.

2.3.2.4 Invia un Rappresentante presso il **COE**.

2.3.2.5 Dirige le operazioni di soccorso e lotta antincendio sul luogo stabilendo il Posto di Comando Avanzato e fornendo via radio una descrizione dello scenario con i dati a disposizione.

2.3.2.6 Fa richiesta al **Duty Manager SEA** di qualunque altro mezzo disponibile utile ai soccorsi.

2.3.2.7 Dopo aver avviato le prime operazioni di soccorso e valutata la gravità dell'incidente, dichiara l'area in sicurezza, individua l'area di raccolta dei feriti, l'area di triage e l'area di trattamento (PMA funzionale) presso le quali confluirà il personale addetto ai soccorsi e l'area di sosta/trasporto dove giungeranno i mezzi di soccorso. Stabilisce, di concerto con il Direttore dei Soccorsi Sanitari, il Posto Medico Avanzato.

2.3.2.8 Notifica al **COE** il declassamento della Categoria antincendio dell'aeroporto fornendo informazioni circa:

- il numero degli automezzi e il quantitativo di agenti estinguenti ancora disponibili;

- il tempo previsto per il ripristino dell'intero servizio antincendio.

2.3.2.9 Ultimate le operazioni di soccorso, comunica al **COE** la fine dell'intervento e, ricevuta notifica della fine dello **Stato di Incidente**, dà conferma del rientro del personale, dei mezzi e, in funzione della quantità residua di agenti estinguenti, di personale e di automezzi ancora disponibili dà comunicazione del ripristino della normale operatività o circa i tempi e modalità necessari a riportare l'agibilità e a ristabilire le funzioni dell'aeroporto.

2.3.3 Adempimenti del Servizio Sanitario Aeroportuale

Servizio Sanitario Aeroportuale

- 2.3.3.1** Acquisito lo **Stato di Incidente** attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente, provvedendo a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza come dettagliato al punto 1.7.7.
- 2.3.3.2** Si avvia verso il luogo dell'incidente, rimanendo in ascolto radio, contattando preventivamente la Torre e coordinandosi con il Ros.
- 2.3.3.3** Dispone l'eventuale utilizzo della scorta intangibile.
- 2.3.3.4** Notifica l'evento occorso e le prime informazioni in possesso alla Centrale Operativa del **118**.
- 2.3.3.5** Non appena effettuate le prime valutazioni delle conseguenze dell'incidente comunica al **118** e al **Duty Manager SEA** i seguenti elementi:
- se vi sono persone lesionate;
 - se le persone lesionate possono essere soccorse previo ricovero presso gli spazi aeroportuali senza ricorrere immediatamente agli ospedali esterni, ovvero, il numero – anche presunto – degli infortunati e dei feriti da inviare agli ospedali;
 - il numero stimato di sanitari, ambulanze, materiali, mezzi e attrezzature sanitarie esterne da inviare sul luogo dell'incidente.
- 2.3.3.6** Organizza il primo trasporto dei feriti tra Aree di Soccorso, raduno, TRIAGE e trasporto con i mezzi a disposizione o altri mezzi ritenuti idonei.
- 2.3.3.7** Dispone, qualora non fossero ancora sopraggiunti mezzi e personale del **118**, il trasporto dei feriti verso gli ospedali, coordinandosi con la Centrale Operativa **118**.
- 2.3.3.8** Dispone l'invio dei passeggeri illesi (codici verdi) presso la **Sala Arrivi** garantendo sia l'accompagnamento che l'osservazione sanitaria con personale in assistenza. Qualora l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri, il **Direttore dei Soccorsi Sanitari** ha facoltà di disporre l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso il Servizio Sanitario Aeroportuale informando il Duty Manager.
- 2.3.3.9** Una volta dispiegato il **Posto Medico Avanzato** del **118**, il Responsabile del SSUEm assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il Medico del Servizio sanitario Aeroportuale collaborerà con il DSS e continuerà ad assicurare il coordinamento con il **COE**.
- 2.3.3.10** Notifica al **COE** il termine delle operazioni di soccorso medico e, una volta ricevuta notifica della fine dello **Stato di Incidente**, dà conferma del rientro del personale e dei mezzi al proprio posto.

2.3.4 Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale

Duty Manager SEA

2.3.4.1 Acquisito lo **Stato di Incidente** attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente, provvedendo a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza.

2.3.4.2 Riceve dalla **Torre di Controllo** le informazioni relative a:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none">- Informazioni preliminari sull'evento;- ora in cui l'incidente è avvenuto;- ubicazione del luogo dell'incidente con riferimento alla mappa reticolare in Allegato A.1e ad ogni altro riferimento utile;- tipo di aeromobile.
----------	--

2.3.4.3 Acquisisce le seguenti informazioni sul volo, se disponibili, da:

- **Compagnia Aerea** interessata o dal suo Rappresentante;
- **COP del Piazzale OVEST** se l'incidente riguarda un aeromobile dell'Aviazione Generale:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none">- numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap;- numero dei componenti l'equipaggio;- carburante presunto a bordo;- carichi pericolosi imbarcati;- Esercente dell'aeromobile.
----------	---

e le fornisce via radio (o qualora necessario, via telefono) a:

- **Vigili del Fuoco;**
- **Torre di Controllo;**
- **Servizio Sanitario Aeroportuale;**
- **Centrale Operativa Polizia di Frontiera (C.O. PdiS-F);**
- **ENAC DA.**

2.3.4.4 Sospende le operazioni d'imbarco e quelle di rifornimento carburante con passeggeri a bordo e/o in fase di imbarco/sbarco.

- 2.3.4.5** Informa gli handler di riferimento e ne coordina l'impiego dei mezzi di superficie e del personale ai fini delle necessità dei soccorsi, compresa la messa a disposizione della scorta intangibile del Servizio Sanitario Aeroportuale.
- 2.3.4.6** Attiva la **SALA CRISI**.
- 2.3.4.7** Dispone, congiuntamente con le Forze dell'Ordine, la tempestiva attivazione delle Aree di raccolta dei superstiti e degli eventuali deceduti, e di tutte le Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione.
- Qualora l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri e il **Direttore dei Soccorsi Sanitari** disponga l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso il Servizio Sanitario Aeroportuale, informa le Forze di Polizia al fine di interrompere lo sgombero della Sala Arrivi.
- 2.3.4.8** Concorda con la **Torre di Controllo** i percorsi dei mezzi di soccorso tra le varie Aree di soccorso, smistamento, trasporto e assistenza e i Varchi veicolari dell'aeroporto, comunicandoli alla **Centrale Operativa Polizia di Frontiera** (C.O. PdiS-F).
- 2.3.4.9** A seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte dei Vigili del Fuoco, assicura con l'ausilio dei follow me la spola dei mezzi di soccorso tra il punto di raduno e il punto di crash.
- 2.3.4.10** Contatta, su indicazione del Responsabile CdS SEA, il **Duty Manager SEA** di Malpensa per l'attivazione dell'**EPIC/TEC**.
- 2.3.4.11** Si reca al **COE**.
- 2.3.4.12** Ricevuta comunicazione della conclusione delle operazioni connesse con lo stato di incidente, dispone una ispezione straordinaria dell'area di manovra interessata e ne comunica alla TWR l'agibilità.
- 2.3.4.13** Ripristina la normale operatività dandone conferma al COE.

2.3.5 Adempimenti di competenza del Centro Operativo per l’Emergenza

Centro Operativo per l’Emergenza

- 2.3.5.1** In caso di incidente è da ritenersi convocato automaticamente.
- 2.3.5.2** Coordina e gestisce, presso la **SALA CRISI**, tutte le misure di carattere operativo una volta che le prime operazioni di soccorso sono avviate e gli adempimenti post-incidente.
- 2.3.5.3** Enac coordina il COE quando presieduto.
- 2.3.5.4** Il Gestore Aeroportuale 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 conferitegli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA stesso assegna loro.
- 2.3.5.5** L’acquisizione e diffusione delle informazioni, anche via radio, agli Enti e soggetti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni d’intervento, sono affidate al Duty Manager SEA, in qualità di rappresentante del Gestore Aeroportuale, il quale dovrà altresì mettere a disposizione tutti i supporti logistici ed organizzativi necessari.
- 2.3.5.6** Rappresenta il centro di raccolta e diffusione delle informazioni tra il luogo dell’incidente e gli Enti di soccorso esterno e le competenti Autorità statali, provinciali e comunali.
- 2.3.5.7** In caso d’incidente occorso al di fuori dell’**Area di Manovra**, in funzione del livello declassamento indicato dai **Vigili del Fuoco**, valuta la possibilità più rapida di ripristino del traffico aereo e delle operazioni d’imbarco.
- 2.3.5.8** Cura che personale della **Compagnia Aerea** interessata e del **Gestore Aeroportuale** redigano l’elenco dei passeggeri ospedalizzati e dei passeggeri incolumi assistiti presso la **Sala Arrivi**.
- 2.3.5.9** Dopo aver ricevuto conferma dell’avvenuta rimozione dell’aeromobile incidentato, fa verificare l’agibilità dell’**Area di Manovra**, se l’incidente è occorso in tale area, attraverso un’ispezione straordinaria.
- 2.3.5.10** Dopo la conferma della fine di tutte le operazioni, il **COE** provvede a ripristinare l’operatività aeroportuale, notificandolo alla **Torre di Controllo** per la completa e normale ripresa del traffico aereo. Richiede l’emissione dei relativi **NOTAM** all’**ENAV**.

LO SCHEMA SINTETICO DELLE AZIONI DEI SINGOLI SOGGETTI, PRIMA DELLA COSTITUZIONE FISICA DEL COE, È RIPORTATO ALL’INTERNO DELL’APPENDICE 1.

2.3.6 Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea**Caposcalo o suo Rappresentante**

2.3.6.1 Acquisito lo Stato di Incidente attiva il proprio “Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari” contenuto nel Piano di Emergenza per gli incidenti Aerei.

2.3.6.2 Fornisce con ogni sollecitudine al **Gestore Aeroportuale** tutte le informazioni relative a:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none"> – numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – numero dei componenti l'equipaggio; – carburante presunto a bordo; – carichi pericolosi imbarcati (informazione da rendere disponibile con immediatezza); – Esercente dell'aeromobile.
----------	--

2.3.6.1 Invia un Rappresentante presso il COE garantendo il rilascio di informazioni attendibili e tempestive;

2.3.6.2 Dispone di un proprio "Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari" contenuto nel Piano di Emergenza per gli Incidenti Aerei e individua le procedure da seguire da parte di tutto il personale chiamato ad intervenire in situazioni critiche;

2.3.6.3 Fornisce supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato;

2.3.6.4 Fornisce entro due ore dalla notifica dell'incidente, al COE, all'ANSV, e, se necessario, alle unità mediche che possono aver bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime, la lista dei passeggeri e dell'equipaggio a bordo, e tutti i documenti dell'aeromobile e di carico disponibili.

2.3.6.5 Una volta acquisiti i predetti documenti inibisce l'accesso non espressamente autorizzato a qualsiasi informazione sul volo oggetto dell'incidente.

2.3.6.6 Compila, con la collaborazione del Gestore Aeroportuale gli elenchi dei passeggeri trasportati negli ospedali e di quelli incolumi.

2.3.6.7 Invia proprio personale addestrato o personale di soggetti terzi individuato nel presente Piano presso le aree preposte all'accoglienza dei passeggeri illesi e/o leggermente feriti e dei loro familiari, provvedendo, con la collaborazione del Gestore all'assistenza degli stessi e supportando il Gestore nella registrazione delle generalità di tutte le persone coinvolte nell'incidente e dei loro familiari.

2.3.6.8 Se ritenuto opportuno richiede telefonicamente al Duty Manager l'attivazione via sms dei volontari del “Mutual Support Group” convocandoli presso la segreteria del Coordinamento di Scalo e provvedendo al loro coordinamento.

2.3.7 Adempimenti di competenza della Direzione Aeroportuale ENAC

ENAC DA

- 2.3.7.1 Informati dello Stato **di Incidente** provvede a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza.
- 2.3.7.2 Dà notizia dell'incidente fornendo le informazioni in suo possesso alla **Prefettura**, all' **Agenzia Nazionale Sicurezza Volo** e alla **Sala Crisi ENAC**.
- 2.3.7.3 Invia un proprio Rappresentante presso il **COE**.
- 2.3.7.4 Partecipa con un proprio rappresentante al Team di Contatto deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari.
- 2.3.7.5 Emanando tutti i provvedimenti di natura aeronautica relativi all'evolversi situazione.

2.3.8 Adempimenti di competenza della Forze di Polizia

Polizia di Frontiera Carabinieri Guardia di Finanza

- 2.3.8.1** Acquisito lo **Stato di Incidente**, avviano tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
- 2.3.8.2** La **Centrale Operativa della Polizia di Frontiera** attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente.
- 2.3.8.3** La **Centrale Operativa Polizia di Frontiera** (C.O. PdiS-F) seguendo le direttive del proprio dirigente o del funzionario presente o reperibile, contatterà gli Enti (tra quelli indicati nel piano di intervento di cui al flusso di comunicazioni al punto 1.4.3 figura 1.2 che riterrà opportuno, in relazione al caso concreto, notificandogli lo **Stato di Incidente** e fornendo le informazioni sulla situazione in atto.
- 2.3.8.4** Inviano un Rappresentante presso il **COE**.
- 2.3.8.5** Assicurano, congiuntamente con il **Gestore Aeroportuale**, lo sgombero delle Aree di raccolta superstiti e degli eventuali deceduti salvo diverse indicazioni da parte del Duty Manager in particolare se l'evento riguarda un aeromobile di Aviazione Generale.
- 2.3.8.6** La Polizia di Stato, in qualità di soggetto responsabile del coordinamento del Dispositivo di Sicurezza Aeroportuale, previo accordo con gli altri soggetti coinvolti, assicura, (sia mediante proprio personale che con l'ausilio del personale appartenente alle altre Forze dell'Ordine) la sorveglianza dei Punti di Raduno, delle Aree di soccorso e assistenza, nonché di tutti i percorsi all'interno del sedime aeroportuale e della viabilità stradale interna, al fine di garantire il rapido fluire dei mezzi di soccorso ed evitare ogni interferenza alle operazioni.
- 2.3.8.7** Presidiano il luogo dell'incidente permettendo l'accesso solo al personale impegnato nei soccorsi.
- 2.3.8.8** Acquisiscono dalla **Compagnia Aerea** interessata o eventualmente direttamente dal Servizio Sanitario di Emergenza Urgenza (118) l'elenco dei passeggeri illesi, feriti e ospedalizzati (con indicazione del nosocomio di ricovero) ed una prima possibile lista degli eventuali deceduti, da fornire all'**Autorità Giudiziaria**.
- 2.3.8.9** Nei limiti delle possibilità fornite dalle necessità delle operazioni, prevengono ogni interferenza sulle tracce dell'incidente.
- 2.3.8.10** Al termine delle operazioni di soccorso, una volta ricevuta notifica della fine dello **Stato di Incidente**, danno conferma al **COE** del rientro del personale e dei mezzi al proprio posto, e del ripristino della normale operatività.

2.3.9 Adempimenti di competenza della Polizia Locale:

Polizia Locale

- 2.3.9.1 Acquisito lo **Stato di Incidente**, avvia tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
- 2.3.9.2 Invia un Rappresentante presso il **COE**.
- 2.3.9.3 Gestisce la viabilità del bacino aeroportuale aperto al pubblico al fine di agevolare l'accesso ai varchi aeroportuali da parte dei soccorsi esterni e garantisce la scorta degli stessi verso gli ospedali.
- 2.3.9.4 Al termine delle operazioni di soccorso, una volta ricevuta notifica della fine dello **Stato di Incidente**, danno conferma al **COE** del rientro del personale e dei mezzi al proprio posto e del ripristino della normale operatività.

2.3.10 Adempimenti di competenza della Dogana:

Dogana

- 2.3.10.1 Acquisito lo **Stato di Incidente**, avvia tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
- 2.3.10.2 Invia un Rappresentante presso il **COE**.
- 2.3.10.3 Coadiuvata le **Forze di Polizia** a sgomberare la **Sala Arrivi**.
- 2.3.10.4 Al termine delle operazioni di soccorso dà conferma al **COE** del ripristino della normale operatività.

2.3.11 Adempimenti di competenza Servizio di Sanità Aerea:

Medico della Sanità Aerea

- 2.3.11.1 Acquisito lo **Stato di Incidente**, avvia tutte le procedure interne connesse all'evento in corso.
- 2.3.11.2 Invia un Rappresentante presso il **COE**.
- 2.3.11.3 Nell'eventualità che a causa dell'incidente vi siano stati dei deceduti dispone gli adempimenti di legge in materia di Polizia sanitaria e di tutti i servizi di igiene pubblica.

EMERGENZA MEDICA

3.1 **GESTIONE EMERGENZA MEDICA**

Nel caso di una dichiarazione di “emergenza medica”, diversamente da quanto riportato nelle precedenti procedure, si provvederà ad una gestione tattica in accordo alle informazioni fornite dal pilota e in coordinamento tra il CSO della **Torre di Controllo** e il **Duty Manager SEA**.

In ogni caso sarà garantita all'aeromobile la massima priorità in volo e al suolo per il raggiungimento dello stand e la conseguente assistenza sanitaria.

L'attivazione di questa fase avverrà esclusivamente con linee telefoniche registrate e non con il sistema di teleallertamento.

Nello specifico, alla richiesta di uno stato di emergenza o assistenza medica da parte di un aeromobile, il CSO della **Torre di Controllo** fornirà al **Duty Manager SEA** le seguenti informazioni:

- natura dell'assistenza richiesta, se disponibile;
- tipo di aeromobile e numero di volo;
- orario stimato di atterraggio;
- eventuali penalizzazioni al traffico in arrivo e partenza;
- ogni altra informazione disponibile utile.

Il **Duty Manager SEA**, acquisita la comunicazione da parte del CSO della **Torre di Controllo**, si attiverà per contattare il Servizio Sanitario Aeroportuale e l'handler di riferimento del vettore coinvolto, ponendo a disposizione il personale e gli automezzi ritenuti necessari per la gestione dell'assistenza richiesta ed assegnando la piazzola di parcheggio ritenuta più consona alla tipologia d'intervento.

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	ALLEGATI
--	---------------------------------	-----------------

ALLEGATI

Mappe reticolari dell'aeroporto

***Allegato A1 – Perimetro Aeroportuale
A1bis – Territorio Limitrofo Aeroportuale***

(vedi mappe in dotazione)

Allegato A2 - Numeri Utili

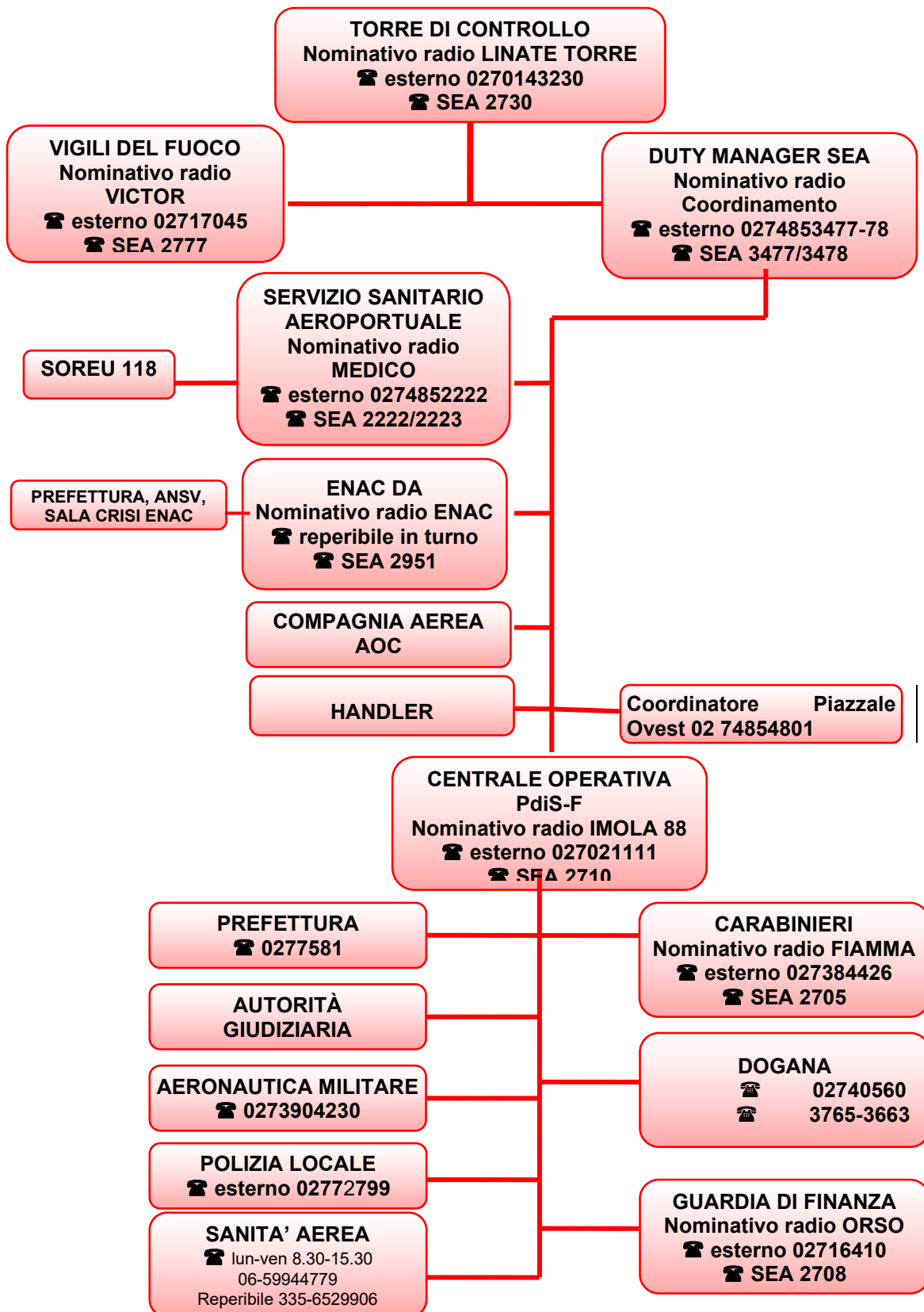
ENTI AEROPORTUALI acquisiscono notifica tramite Teleallertamento	ESTERNO	INTERNO (SEA)
Torre di Controllo	0270143230 0270124385	2730
Vigili del Fuoco	02717045	2777
Servizio Sanitario Aeroportuale	0274852222	2222 2223
Polizia di Frontiera	027021111	2710 2711
Duty Manager SEA	0274853477-78	3477 3478
Security SEA	0274852280	2280
Coordinatore Piazzale Ovest	0274854801	

ENTI AEROPORTUALI <u>non acquisiscono notifica tramite Teleallertamento</u>	ESTERNO	INTERNO (SEA)
ENAC Direzione Aeroportuale	0274852951 (o Reperibile in turno)	2951
Carabinieri	027384426	2705
Guardia di Finanza	02716410	2708
Dogana	02740560	3765 7491
Sanità Aerea	027560760 0659944779	
Polizia Locale	02772799	
Aeronautica Militare	0273904230	
ENAV CA	0270143200	
ENAV ACC	0270143312	
ENAV ARO	0270143209	
ENAV Stazione Meteo	0270143223	

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	Allegato A2 NUMERI UTILI
--	---------------------------------	-------------------------------------

ENTI DI STATO E LOCALI	
PREFETTURA DI MILANO	0277581
PROCURA DELLA REPUBBLICA	025436
PROCURA DI MILANO	0254331
QUESTURA DI MILANO	0262261
COMANDO PROVINCIALE CARABINIERI	0262761 (112)
COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO	0231901 (115)
COMANDO 1^A REGIONE AEREA	0273901
COMUNE DI MILANO	020202
COMUNE PESCHIERA BORROMEO	02516901
COMUNE SEGRATE	02269021
COMUNE SAN DONATO	02527721

Allegato A3 – Stato d'Incidente Flow Chart Comunicazioni

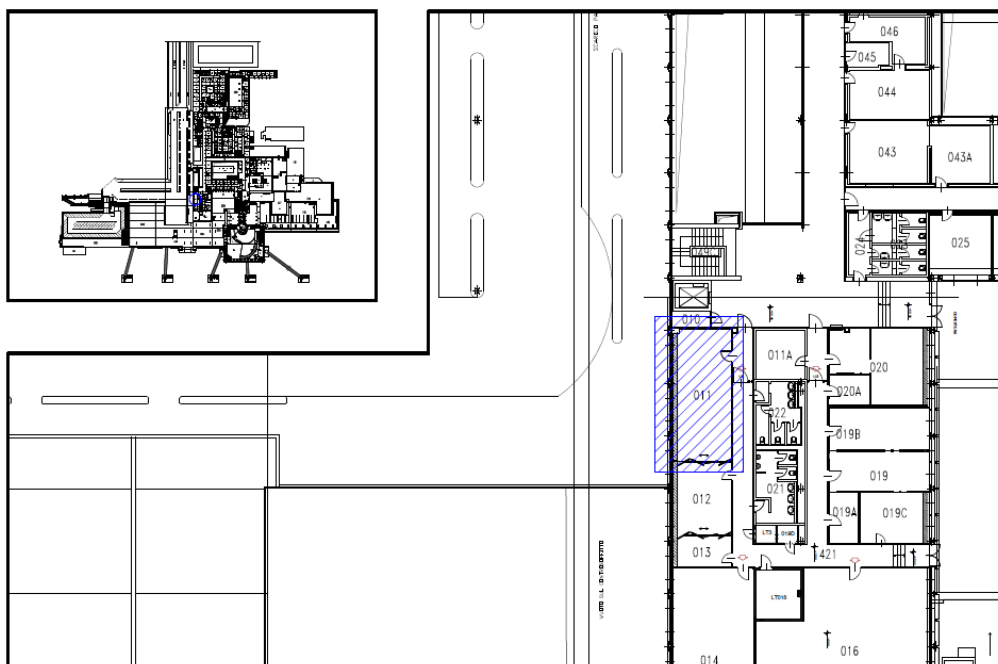


Allegato A4 - Dotazione minima COE

- N.7 telefoni digitali con viva voce sul tavolo, abilitati a chiamate esterne, a disposizione delle Autorità/Enti;
- N. 1 telefono per chiamate esterne;
- N. 2 PC con monitor LCD, collegato a internet, su scrivania;
- N. 1 stampante, integrata con modulo fotocopiatrice fax e scanner;
- N.1 radio fissa, frequenza TWR;
- N.2 monitor al plasma 42" a parete, con sintonizzatore TV e speaker, collegati con cava antenna per ricezione satellitare. Due di questi monitor sono collegati anche con PC per visualizzazione immagini da telecamere e funzionalità internet;
- N.1 orologio con doppia visualizzazione orario (locale e fuso orario utile per situazione di emergenza);
- Mappe reticolari dell'aeroporto Allegato A1;
- Copie Piani di Emergenza;
- N. 1 Video conferenza Easymeeting;
- Sistema integrato cruscotto emergenze e GED;
- N.1 Lavagna.

MAPPA COE

SALA COE AEROSTAZIONE - 2° PIANO



AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	Allegato A5 Nominativi di chiamata assegnati
--	---------------------------------	---

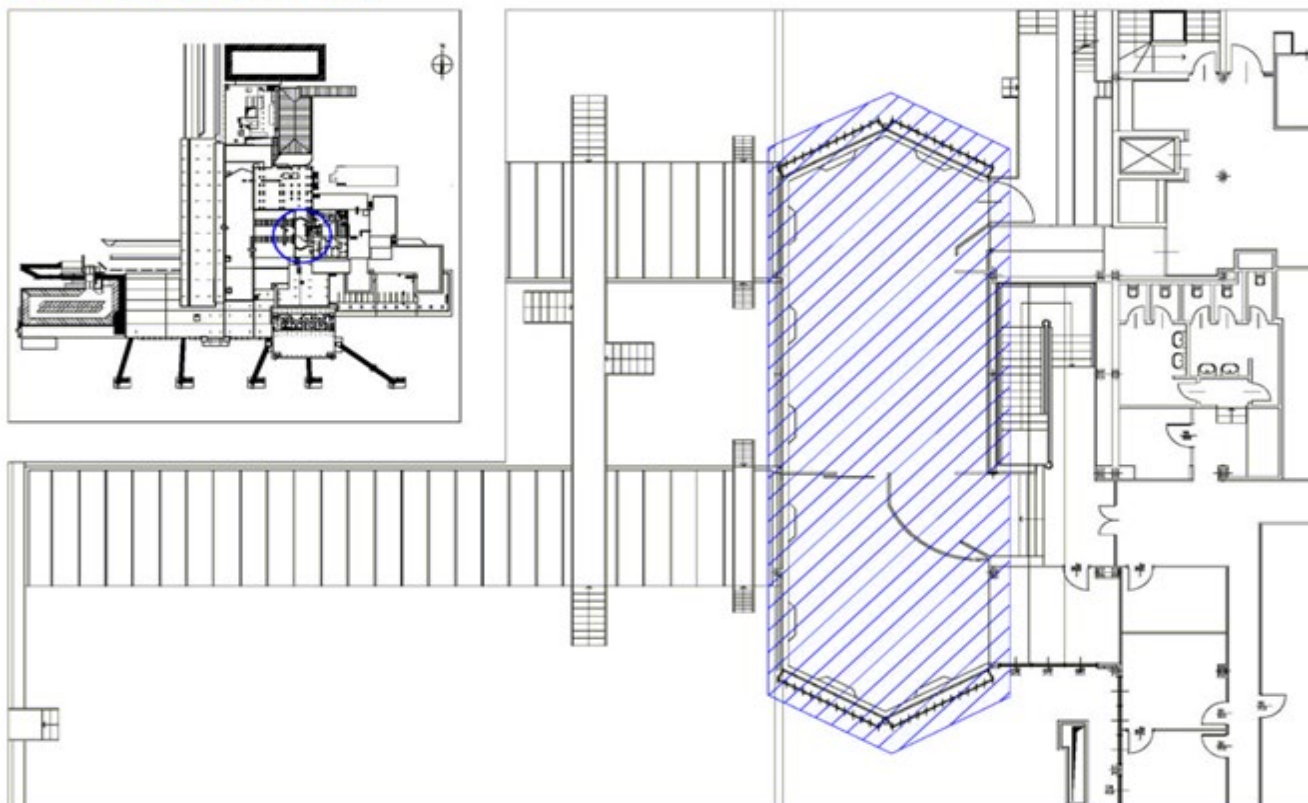
Allegato A5 - Nominativi di chiamata assegnati

ENTE/OPERATORE AEROPORTUALE		NOMINATIVO
TORRE DI CONTROLLO		LINATE TORRE
ENAV		ENAV 1, 2 ...
VIGILI DEL FUOCO	Sala Operativa Aeroportuale	VICTOR 10
	ROS	VICTOR 1
	Mezzi	VICTOR 2; 3; 4 ...
ENAC DA LINATE		ENAC
SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE		MEDICO
GESTORE AEROPORTUALE	Duty Manager SEA – Coord. Scalo	COORDINAMENTO
	Sicurezza	MONZA
	Servizio aa/mm	FOLLOW – ME
	Servizio Infrastrutture	INDIA
	Servizi Impianti Elettrici	SIERRA
POLIZIA DI FRONTIERA		IMOLA 88
CARABINIERI		FIAMMA
GUARDIA DI FINANZA		ORSO
COMPAGNIE AEREE		proprio nominativo
HANDLER		proprio nominativo
COE		COE

Allegato A6 - Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione

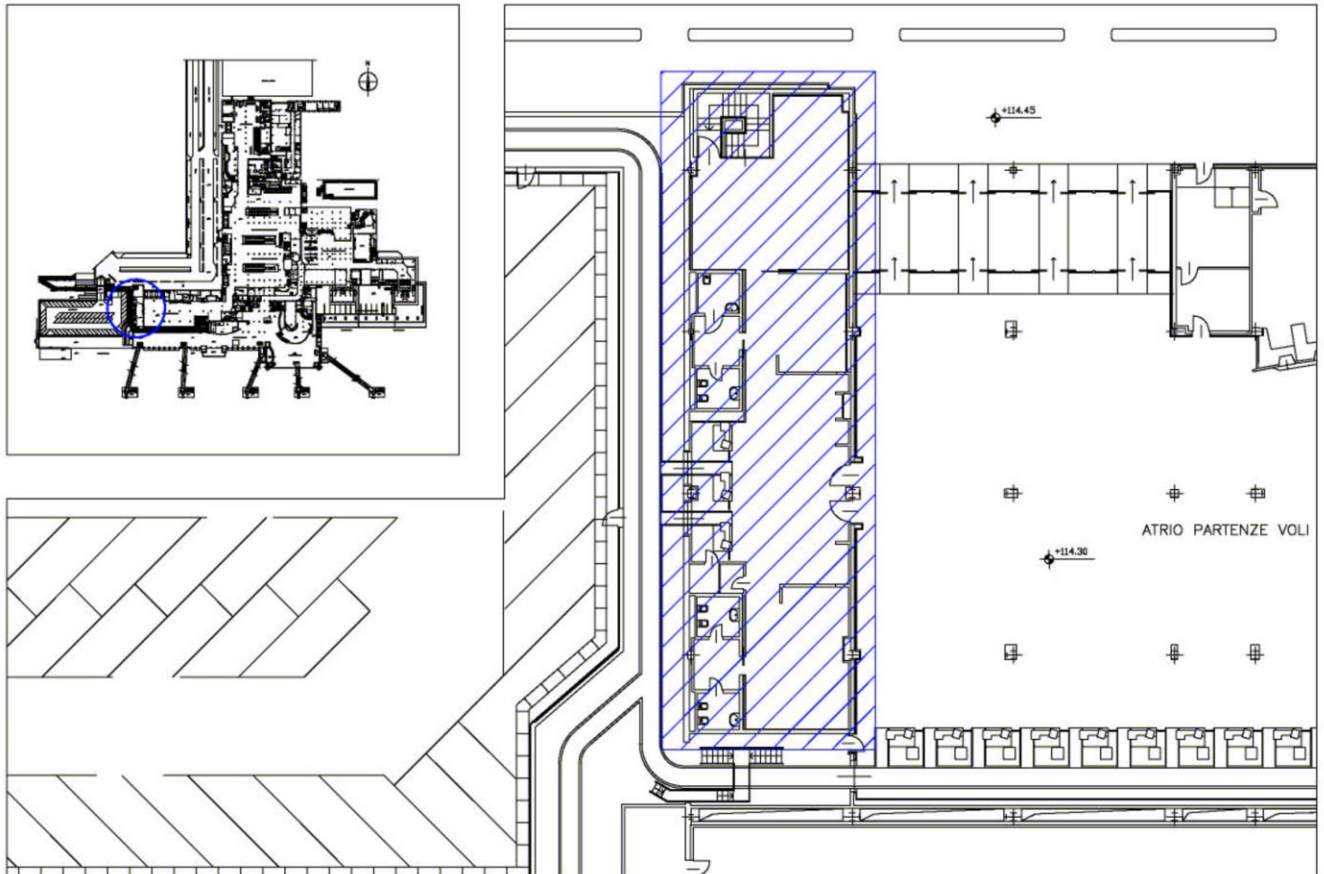
Aerostazione – II° piano – Linate Centre (Press Centre)

LINATE CENTRE



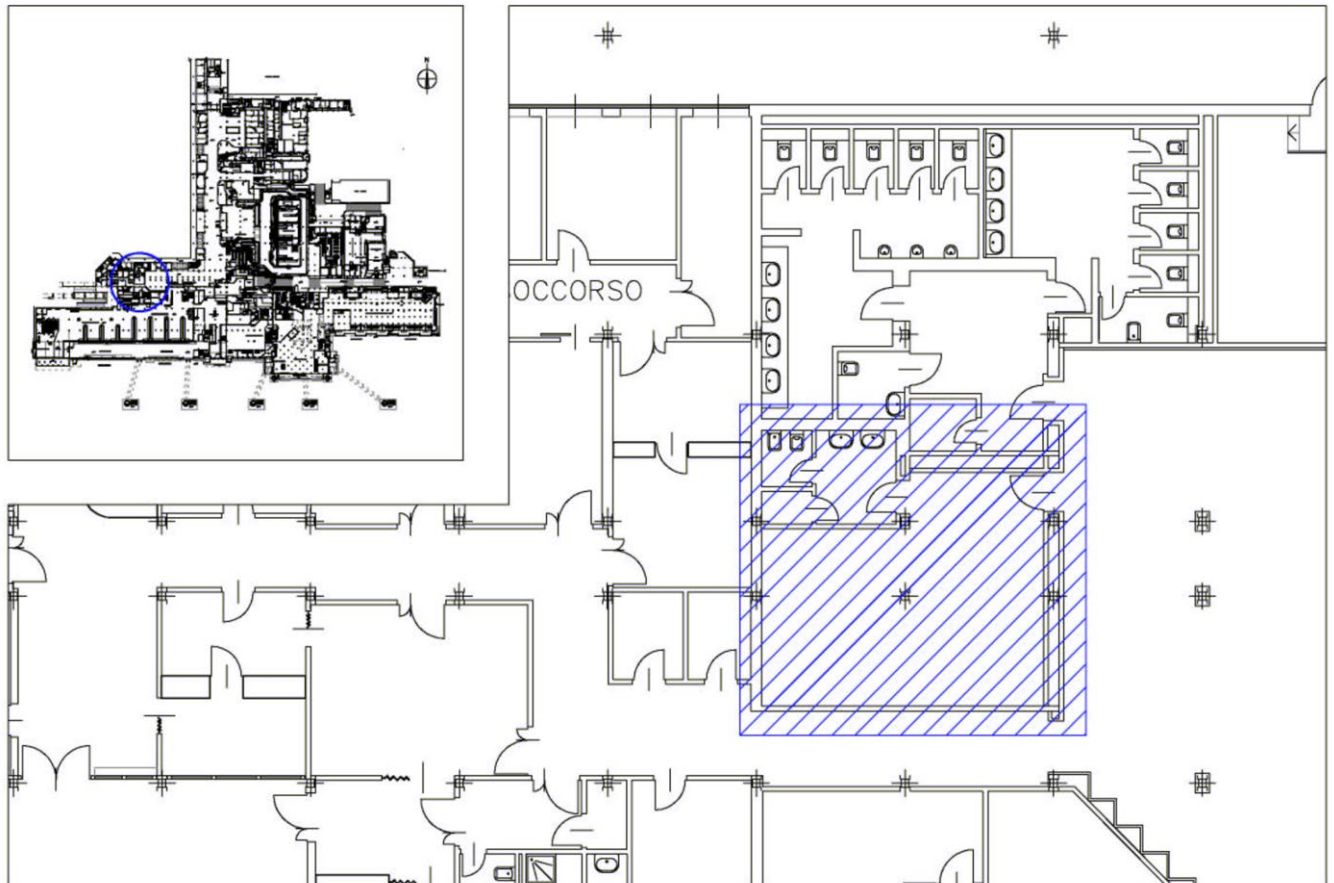
Aerostazione – I° piano – Sala Piranesi (Familiari)

SALA PIRANESI



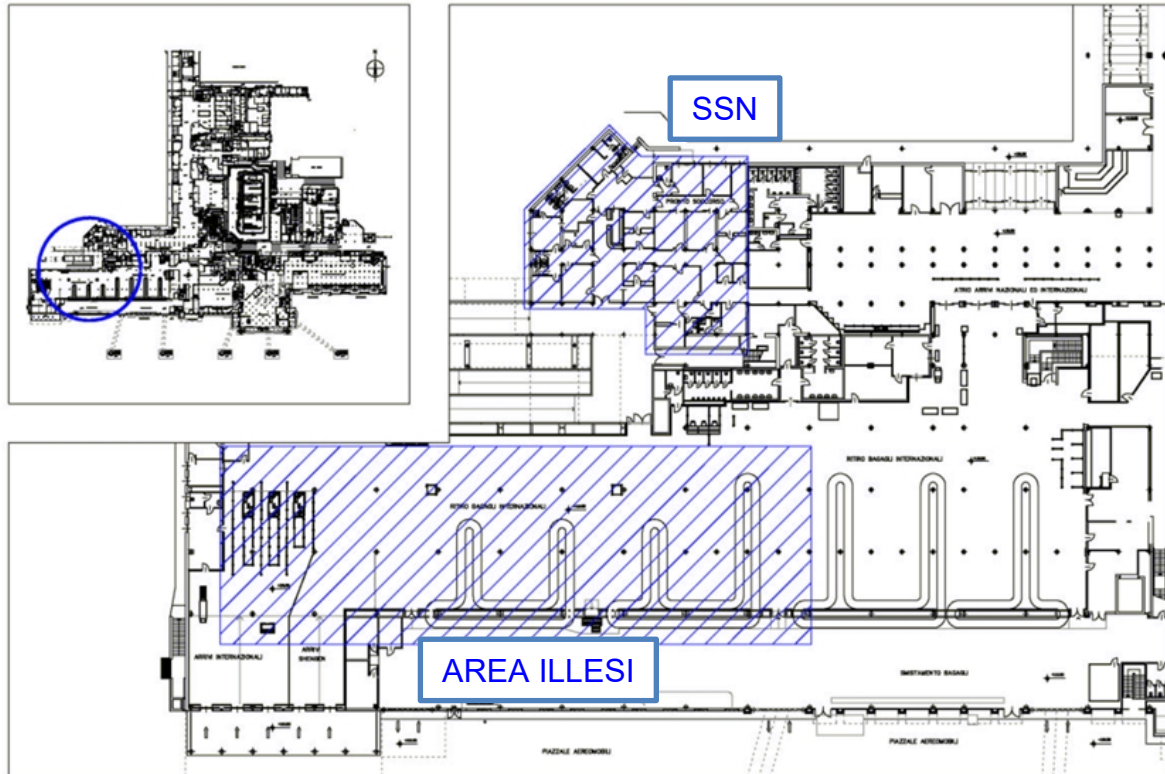
Aerostazione – piano terra – Sala Bramante (Autorità)

SALA BRAMANTE



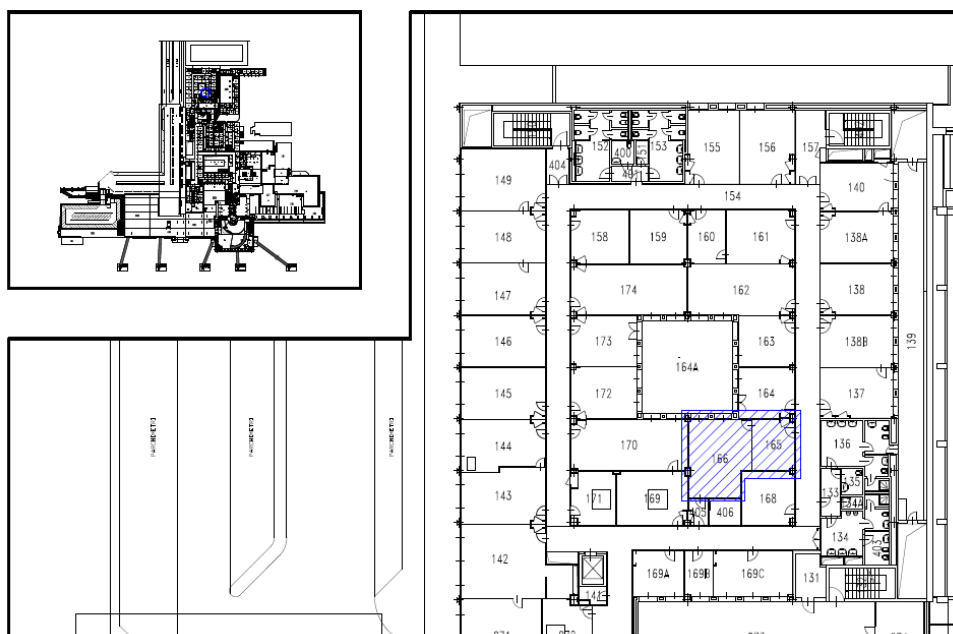
Aerostazione – piano terra – Arrivi (Sala illesi)

SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE



Aerostazione – II° piano – Sala Smart Room (Equipaggio)

SMART ROOM 2° PIANO



Allegato A7 – ROS e PCA



DOTAZIONI PCA**CA FORD RANGER VF 26627
VICTOR1 (V1)
Aeroporto Milano Linate****Caricamento cassetta attrezzi**

Vani superiori	n.
Cacciaviti a taglio	5
Cacciaviti a croce	3
Serie brugole a L	1
Martello Gr. 200	1
Scalpello piccolo	1
Vani intermedi	
Forbice per elettricista	1
Cesoia per lamiere piccola	1
Seghetto per ferro piccolo	1
Cutter	1
Tronchesino	1
Pinza	1
Pappagallo	1
Tenaglia	1
Pinza a scatto	1
Vano inferiore	
Mazzetta Kg. 1	1
Serie completa chiavi a forchetta	1

Equipaggiamenti in caricamento

Vano destro	n.
Nastro segnaletico	1
Paletto	1
Base per paletto	1
Sedile	1
Coni	4
Autorespiratore 6 litri	2

Maschere	2
Cassetta pronto soccorso	1
Estintori CO2	1
Cassetta attrezzi	1
Compressore colonna fari	1
Alimentatore per batterie	1
Prolunga per motogeneratore	1

Vano posteriore	n.
Motogeneratore	1
Tanica 5 litri	1

Vano sinistro	n.
Ascia	1
Leverino	1
Palanchino	1
Estintore a polvere	1
Telo di plastica per tettuccio posteriore	1
Cesoia	1
Mazza 5 kg	1
Cesoia isolata	1
Avvolgicavo led segnaletici	2
Lampada portatile grande	1
Lampada portatile media	2
Lampada portatile piccola	2
Puntazza per messa a terra	1
Chiave per idranti multiuso	1

Sistemi aggiuntivi	n.
PC per sistema DEVS vano destro	1
Tablet per sistema DEVS	1
Termocamera su tetto sistema DEVS	1
transponder sul tetto	1
radio frequenza comando provinciale VVF	1
radio frequenza aeroportuale - VVF	1

Allegato A8 - Servizio Sanitario Aeroportuale – Scorta intangibile

	ZAINO SANITARIO LIN NR.2-Carrello1	Linate
aggiornati Il 24 marzo 2016		
	ESTERNO	
	Tasca superiore	
	Saturimetro	1
	Sfigmomanometro	1
	Bracciale adulti	1
	Bracciale pediatrico	1
	Fonendoscopio	1
	Pacchi garze sterili	5
	Contenitore per taglienti	1
	Sacchetto rifiuti	1
	ESTERNO	
	Tasca inferiore	
	Water Jel cm.10x10	1
	Water Jel cm.30,5x40,5	1
	Kit toracocentesi	2
	INTERNO	
Borsa arancio liquidi	Ringer Lattato sacca 500 ml	1
	Fisiologica sacca 500 ml	1
	Glucosio 5% sacca 100 ml	1
	Fisiologica sacca 100 ml	1
	Deflussori normali	3
	Deflussori microgocce	1
	Rubinetto	1
Borsa rossa intubazione	Tubi endotracheali Ø 5 stenosi	1
	Tubi endotracheali Ø 6,5	1
	Tubi endotracheali Ø 7	1
	Tubi endotracheali Ø 7,5	1
	Tubo corrugato	1
	Laringoscopio	1
	Lama lunga	1
	Lama media	1
	Lama corta	1
	Siringa 20 ml	1
	Mandrino L	1
	Mandrino M	1
	Pinza Magyll adulti	1
	Gel lubrificante	1
Borsa rossa gialla: materiale	Siringhe insulina	2

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	Allegato A8 Scorta intangibile
--	--------------------------	--------------------------------

	Siringhe 2,5 ml	2
	Siringhe 5 ml	2
	Siringhe 10 ml	2
	Siringhe 20 ml	2
	Aghi cannula 22 G	2
	Aghi cannula 20 G	2
	Aghi cannula 18 G	2
	Aghi cannula 16 G	2
	Aghi cannula 14 G	2
	Glucometer	1
	Sensori glicemia	5
	Lancette pungidito	5
	Rubinetto	2
	Salviette disinfettanti	5
	Laccio emostatico	2
	Cerotto 2,5 cm	1
	Benda autoretraente	1

Borsa rossa gialla: farmaci	Acqua distillata 10 cc	8 fiale
	Actrapid	1 fiala
	Adalat cp sl 10mg	1 flac
	Adrenalina 1 mg/ 1 ml	5 fiale
	Aminomal 240 mg	1 fiala
	Anexate f 0,5 mg	1 fiala
	Ansiolin gtt	1 flac
	Atropina 0.5 mg	8 fiale
	Bicarbonato 100 ml	1 flac
	Buscopan 20 mg	1 fiala
	Calcio Cloruro 10 ml	2 fiale
	Cardioaspirina 100 mg cp	1 blis
	Carvasin 5 mg	1 blis
	Catapresan f 150 mcg	1 fiala
	Cordarone f 150 mg (amiodar)	3 fiale
	Diprivan 10mg/ 20 ml (propofol)	1 flac
	Effortil f 10 mg	2 fiale
	Effortil gtt	1 flac
	Eparina Calcica 5000 UI	1 flac
	Esmeron 100 mg /norcuron)	1 flac
	Farganesse 50 mg	1 fiala
	Farmotal 500 mg (pentothal)	2 flac
	Fisiologica 10 cc	8 fiale
	Flebocortid 1 g	1 flac
	Flectadol 500 mg	1 flac
	Glucosio 33%	3 fiale
	Inderal 5 mg	1 fiala
	Ipnovel f 15 mg (midazolam)	2 fiale
	Ipnovel f 5 mg (midazolam)	1 fiala
	Isoptin f 5 mg	2 fiale
Lasix 20 mg	5 fiale	
Lixidol 30 mg	3 fiale	
Magnesio Solfato 10 ml	2 fiale	

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	Allegato A8 Scorta intangibile
--	--------------------------	--------------------------------

Stupefacenti	Midarine 100mg Narcan f 0,4 mg Natispray 0,3 mg/dose Norcuron 10 mg Oxivent spray Pentothal 1 g Perganit 50mg/50 ml (nitroglicerina) Plasil 10 mg Revivan f 200 mg (dopamina) Seloken f 5 mg (tenormn) Sintodian 10 ml/2,5 mg Solumedrol 1000 mg Tenormin f 5 mg Urbason f 40 mg Valium 10 mg Ventolin f 0,5 mg Ventolin spray 0,1 mg/dose Xylocaina 2% 50 ml Zantac 50 mg (Ranidil 50mg)	1 fiala 2 fiale 1 flac 1 flac 1 flac 1 flac 1 flac 1 fiala 2 fiale 1 fiala 1 flac 2 flac 1 fiala 1 flac 1 flac 3 fiale 1 fiala 1 flac 1 flac 1 fiala 6 fiale 3 fiale 3 fiale
---------------------	---	---

Borsa blu: ventilazione	Cannule OF 3 Cannule OF 4 Cannule NF 6 Cannule NF 7 Cannule NF 8 Cannula Yankauer Maschera O ₂ adulti Maschera O ₂ x aerosol adulti Pallone autoespansibile adulti con reservoir Maschere n° 3 Maschere n° 4 Valvola da peep 20 cm H ₂ O Filtro antibatterico	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
Borsa verde: bambini	Tubi endotracheali Ø 2 Tubi endotracheali Ø 2,5 Tubi endotracheali Ø 3 Tubi endotracheali Ø 3,5 Tubi endotracheali Ø 4 Tubi endotracheali Ø 4,5 Tubi endotracheali Ø 5 Tubi endotracheali Ø 5,5 Manico laringoscopio Lama Miller 00 Lama Mc Intosh 0 Lama Ped 0 Lama Ped 01 Siringa 5 ml Lubrificante	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	Allegato A8 Scorta intangibile
--	--------------------------	--------------------------------

	Mandrino ped.	1
	Pallone autoespansibile pediatrico con reservoir	1
	Maschere n° 1	1
	Maschere n° 2	1
	Cannule OF 00	1
	Cannule OF 0	1
	Cannule OF 1	1
	Tubo corrugato	1
	Filtro antibatterico	1
	Maschera O ₂ pediatrica	1
	Maschera O ₂ x aerosol pediatrica	1
	Quick Combo pediatriche	1
	Aghi cannula 24 G	1
	Clamp per parto	1
	Centimetro per bambini	1
	Tabella bimbi x farmaci/presidi	1
Tasca anteriore superiore	Spie non sterili	2
	Raccordi per spie	2
	SNG	1
	Schizzettone	1
	Sacchetto raccolta	2
Tasca anteriore inferiore	Guanti sterili 6	1
	Guanti sterili 6.5	1
	Guanti sterili 7	1
	Guanti sterili 7.5	1
	Guanti sterili 8	1

Tasca trasparente superiore	LATERALE DESTRO	
	Spremisacca	1
	Fascia in para	1
Tasca trasparente inferiore	Minitrack	1
	Bisturi monouso	2
	Telo sterile in TNT	1
	INTERNO	
Tasca superiore	Teli termici	3
	laccio emostatico in tessuto	1
	Sacchetti amputati	2
	Cartellini triage	
	Forbice tipo Robin	1
Tasca inferiore	Set infusione rapida	1
	Set infusione rapida da periferica	1
	CVC 14 G	2
	LATERALE SINISTRO	
Tasca nera lunga sinistra	Sondini broncoasp. 8	2
	Sondini broncoasp. 12	2
	Sondini broncoasp. 14	2
Tasca lunga nera destra Bilateralmente	Valvola di Heimlich	2
	Collare cervicale multimisura adulto mis L e M	1+1

**AEROPORTO LINATE
CARRELLO NR.1**

q.ta	descrizione materiale
2	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
10	barelle spinali complete di cinghie
3	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno
15	zaini Medico
1	valigia Ferno Kit ustionati
	2 trauma burn pack 147x213 scad 11/22
	3 trauma burn pack 30x30 scad 3/22
	3 trauma burn pack 50x76 scad 4/22
	3 trauma burn pack mask scad 4/22)
9	scatole da 2 sacche fisiologica da 5 litri scad 7/20
4	broncoaspiratori
1	chiave per piedi carrello
2	cinghie per sollevamento per elicottero
3	estricatori KED
1	lampada da lavoro
1	lampada luce colore bianco
1	lampade luce colore giallo
1	lampade luce colore rosso
1	lampade luce colore verde
10	marsupi per soccorritori
2	megafoni
1	pantalone antishock
10	set 2 steccobende Fixo Splint
5	sistema di trazione/immobilizzazione per femore
3	ventilatori polmonari OXYLOG 3000 PLUS
4	valige Ferno con 80 metalline scad 8/21

**AEROPORTO Linate
CARRELLO NR.2**

q.ta	descrizione materiale
22	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
3	bombole ossigeno terapeutico Iser lt.7 con flussimetro
1	chiave per piedi carrello
30	coperte lana
30	cuscini
100	lenzuola monouso non sterili
21	portaflebo universali
100	sacchi salme
1	scatola 50 mascherine carta monouso scad 12/22
1	guanti nitrile mis S scad 1/21
1	guanti nitrile mis M scad 3/21
1	guanti nitrile mis L scad 3/21
24	set 3 collari mis. s-m-l Cervi Flex
2	stecco bende avambraccio
4	stecco bende braccio
5	stecco bende braccio Fixo Splint
3	stecco bende gamba adulto
2	stecco bende gamba bambini
5	stecco bende gamba Fixo Splint
1	stecco benda collare
4	confezioni da 6 pz trauma burn mask scad 12/20
5	trauma burn pack cm 147x213 scad 11/22
4	confezioni da 6 pz trauma burn towel cm. 31,5x31,5 scad 9/21
4	confezioni da 6 pz trauma burn towel cm.51x76 scad 1/21
4	scatole da 2 sacche fisiologica da 5 litri scad 7/20

AEROPORTO Linate
CARRELLO NR.3

q.ta	descrizione materiale
30	barelle pieghevoli tipo militare complete di cinghie
5	bombole ossigeno terapeutico Iser lt.7 con flussimetro
1	chiave per piedi carrello
30	coperte lana
30	cuscini
30	materassi a depressione tipo coquille completi di pompe e mastice
18	portaflebo universali
1	guanti nitrile mis S scad 1/21
1	guanti nitrile mis M scad 3/21
1	guanti nitrile mis L scad 3/21
10	trauma burn pack cm 147x213 scad 11/22
3	scatole con 2 sacche fisiologica da 5 litri scad 7/20
1	scatola 50 mascherine carta monouso scad 12/22

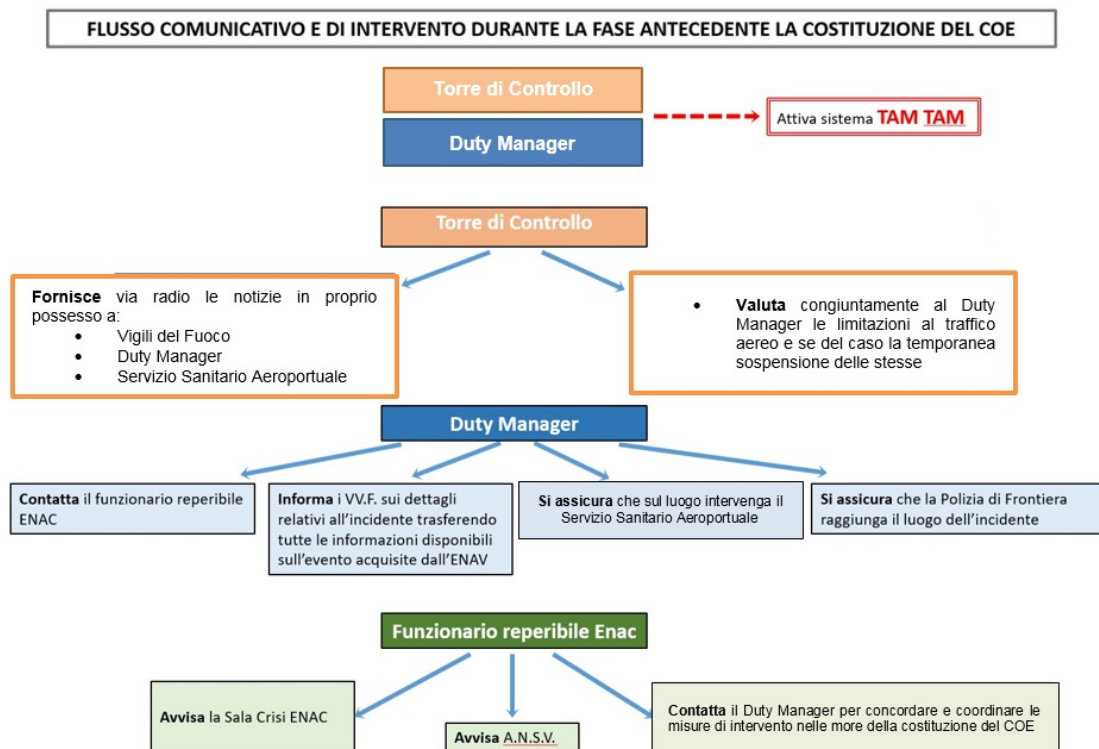
**AEROPORTO Linate
CARRELLO NR.4**

q.ta	descrizione materiale
24	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
3	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno terapeutico Iser It.7 complete
1	chiave per piedi carrello
2	collari
30	coperte lana
30	cuscini
8	conf da 6 trauma burn towel 30x30
1	lampada lavoro
100	lenzuola monouso non sterili
44	portafeblo universali
100	sacchi salme
1	scatola 50 mascherine carta monouso scad 12/22
1	guanti nitrile mis S scad 1/21
1	guanti nitrile mis M scad 3/21
1	guanti nitrile mis L scad 3/21
24	set 3 collari mis. s-m-l Cervi Flex
3	set cinghie sollevamento per elicottero
5	stecco bende braccio Fixo Splin
5	stecco bende gamba Fixo Splin
2	stecco bende avambraccio
2	stecco bende gamba
2	stecco bende gamba bambino
5	trauma burn pack cm 147x213 scad 11/22
6	scatole da 2 sacche fisiologica da 5 litri scad 7/20

**AEROPORTO Linate
CARRELLO NR.5**

q.ta	descrizione materiale
10	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
30	barelle impilabili da campo complete di cinghie
2	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno terapia Iser da lt.7
1	chiave per piedi carrello
30	coperte lana
30	cuscini
100	lenzuola in carta
5	manometri per bombole ossigeno terapeutico
2	set cinghie sollevamento per elicottero
16	scatole da 2 sacche fisiologica da 5 litri scad 7/20
2	valige Ferno con 80 metalline scad 8/21
5	trauma burn pack cm 147x213 scad 11/22
8	conf da 6 trauma burn towel 12x12
1	guanti nitrile mis S scad 1/21
1	guanti nitrile mis M scad 3/21
1	guanti nitrile mis L scad 3/21
1	scatola 50 mascherine carta monouso scad 12/22

APPENDICE 1 - FLUSSO COMUNICATIVO E DI INTERVENTO DURANTE LA FASE ANTECEDENTE LA COSTITUZIONE DEL COE



APPENDICE 2 - STATO DI ALLARME: AZIONI PRINCIPALI

ATTIVAZIONE STATO DI ALLARME

TORRE DI CONTROLLO	Attiva lo Stato di Allarme mediante Tam Tam	Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A
VIGILI DEL FUOCO	Su eventuale richiesta del Comandante, inviano un mezzo per assistenza visiva	Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dal Duty Manager quelle del gruppo B
DUTY MANAGER SEA	Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del gruppo B e le trasmette via radio a VVF, TWR, Servizio Sanitario Aeroportuale, Centrale Operativa Polizia di Frontiera	Informa telefonicamente il reperibile Enac DA

CHIUSURA STATO DI ALLARME

TORRE DI CONTROLLO	Sentito il Comandante, il Ros e il Duty Manager notifica tramite Tam Tam la fine dello Stato di Allarme
---------------------------	---

APPENDICE 3 - STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI**STATO: EMERGENZA**

TORRE DI CONTROLLO	Attiva lo Stato di Emergenza mediante Tam Tam	Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A
VIGILI DEL FUOCO	Schierano nelle aree di movimento funzionali alla gestione dell'emergenza, automezzi e personale	Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dal Duty Manager quelle del gruppo B
DUTY MANAGER SEA	Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del gruppo B e le trasmette via radio a VVF, TWR, Servizio Sanitario Aeroportuale, Centrale Operativa Polizia di Frontiera	Informa telefonicamente il reperibile Enac DA, il Responsabile Coordinamento di Scalo e Relazioni Esterne Sea
ENAC DA SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE	Informa ANSV e la Sala Crisi Enac	
POLIZIA DI FRONTIERA	Notifica l'evento a Sanità Aerea e in relazione al caso concreto agli Enti che ritiene opportuno tra Questura, Prefettura, Ministero, Dogana, Polizia Locale, Autorità giudiziaria, Aeronautica Militare	Allerta Soreu 118

CHIUSURA STATO DI EMERGENZA

TORRE DI CONTROLLO	Sentito il Comandante, il Ros e il Duty Manager notifica tramite Tam Tam la fine dello Stato di Emergenza
---------------------------	---

APPENDICE 4 - STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI**STATO: INCIDENTE**

TORRE DI CONTROLLO	Attiva lo Stato di Incidente mediante Tam Tam	Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A
VIGILI DEL FUOCO	Intervengono dirigendosi sul luogo dell'incidente secondo le coordinate della grid map fornite da TWR	Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dal Duty Manager quelle del gruppo B Il ROS assume la direzione tecnica dei soccorsi (DTS), stabilisce il PCA, dichiara l'area in sicurezza e fornisce indicazioni in merito allo stato dei soccorsi
DUTY MANAGER SEA	Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del gruppo B Sospende gli imbarchi e le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo	Informa telefonicamente il reperibile Enac, il Responsabile Coordinamento di Scalo, Relazioni Esterne Sea e gli handler di riferimento Concorda con TWR il percorso dei mezzi di soccorso e attiva il COE
ENAC DA	Informa Prefettura, ANSV e la Sala Crisi Enac	Emana i necessari provvedimenti di natura aeronautica
SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE	Si avvia verso il PCA rimanendo in ascolto radio	Allerta Soreu 118
SOREU 118	Invia i propri mezzi al varco 5bis e raggiunge il punto di raduno in attesa di istruzioni	Dispiegato il PMA, il Responsabile SSUEm assume il ruolo di DSS e comunica al COE l'esito del triage
POLIZIA DI FRONTIERA	Notifica l'evento a Sanità Aerea e in relazione al caso concreto agli Enti che ritiene opportuno tra Questura, Prefettura, Ministero, Dogana, Polizia Locale, Autorità giudiziaria, Aeronautica Militare	Assicura con l'ausilio delle altre Forze di Polizia la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso
CARABINIERI	Collaborano con la Polizia di Frontiera per assicurare la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso	
GUARDIA DI FINANZA	Collabora con la Polizia di Frontiera per assicurare la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso	
DOGANA	Coadiuvata le Forze di Polizia nello sgombero della Sala Arriva adibita ad area di accoglienza per passeggeri illesi e crew	
SANITA' AEREA	In presenza di deceduti attiva le proprie procedure interne	

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO DI INCIDENTE AEREO	APPENDICE 4 STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI
--	---------------------------------	--

CHIUSURA STATO DI INCIDENTE

TORRE DI CONTROLLO	Al termine delle operazioni di soccorso su indicazione del COE notifica tramite Tam Tam la fine dello Stato di Incidente e ripristina il normale traffico aereo informando gli Enti di propria competenza
---------------------------	---