

**Allegato 2**  
**PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE**  
**IN CASO DI AEROMOBILI CHE TRASPORTANO MATERIE**  
**RADIOATTIVE E FISSILI**

## INDICE

1.	SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
2.	RIFERIMENTI.....	4
3.	DEFINIZIONI ed ACRONIMI .....	4
4.	RESPONSABILITA'.....	5
5.	SCENARI IPOTIZZABILI .....	6
6.	AREE, INFRASTRUTTURE DISPONIBILI IN CASO DI EMERGENZA .....	6
7.	ATTIVAZIONE DELLO STATO DI CONTINGENCY.....	6
8.	MISURE DA ATTUARE IN CASO DI STATO DI CONTINGENCY.....	7
	8.1 <i>Intervento dei VVF</i> .....	7
	8.2 <i>Intervento dei Servizi Sanitari ( SSA e 118)</i> .....	8
	8.3 <i>Compiti del Gestore</i> .....	8
	8.4 <i>Compiti della Polaria</i> .....	8
	8.5 <i>Compiti del COE</i> .....	9
9	CESSAZIONE DELLA FASE DI EMERGENZA/INCIDENTE .....	9
10	VALUTAZIONE DEL PIANO ED ESERCITAZIONI PERIODICHE.....	9

## 1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente Piano ha la finalità di assicurare la protezione delle persone, dei beni e dell'ambiente dagli effetti dannosi derivanti da un eventuale incidente che avvenga nel corso del trasporto di materie radioattive o fissili sullo scalo di Napoli. Scopo di tale documento è definire una strategia di gestione della emergenza generata da un tale incidente in linea con le misure previste dal Piano Provinciale emesso dalla Prefettura.

Più in dettaglio il Piano ha l'obiettivo di assicurare che l'Emergenza sia affrontata in maniera organizzata stabilendo ruoli e funzioni e le procedure necessarie, in caso di evento, ai fini della comunicazione e dell'allertamento dei soggetti preposti alle varie fasi di intervento, dell'isolamento delle aree interessate e della predisposizione di adiacenti zone operative per facilitare le operazioni di soccorso e di decontaminazione nonché a fornire una corretta ed utile informazione.

Per il caso ipotizzabile di minaccia/attacco NBCR si applica quanto già disciplinato dal Piano "attacco NBCR" predisposto ed in vigore presso lo scalo relativamente ai materiali radioattivi in grado di creare danni fisici all'uomo e all'ambiente. Tale Piano è da ritenersi strettamente connesso al presente Piano insieme al più generale Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Per ogni attività non specificamente prevista dal presente Piano si faccia riferimento al Piano di Emergenza Provinciale per il trasporto di materie radioattive e fissili ed al DPCM 27/01/2012.

Si precisa che presso l'Aeroporto di Napoli è vietato lo stoccaggio di materiali radioattivi e fissili, inoltre, qualsiasi Agente (Handler) interessato da un Vettore al trasporto e movimentazione di tali materiali dovrà darne preventiva informazione al Gestore e dovrà avere nel proprio Manuale delle Operazioni procedure "ad Hoc" per tali attività.

## 2. RIFERIMENTI

ONU	Recommendations on Transport of Dangerous Goods
ICAO	Annex 18 – Technical Instructions for Safe Transport of Dangerous Goods
ENAC	Regolamento Aereo delle Merci Pericolose
ICAO	DOC 9284 Technical Instructions for the safe Transport of Dangerous Goods By Air
IATA	Dangerous Goods Regulations (DGR)
IATA	Airport Handling Manual
IAEA	Regulations for the safe transport of radioactive material

Piano di Emergenza Aeroportuale Incidente Aereo

Piano di Emergenza Aeroportuale Attacco NBCR

Piano di Emergenza Provinciale per il trasporto di materie radioattive e fissili

Procedura Aeroportuale “ Gestione Evacuazione Terminal” EME 001

DPCM 27/01/20121 Modifiche alla direttiva 2 maggio 2006, recante: «Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze»

## 3. DEFINIZIONI ed ACRONIMI

BOC AMI	Sala operativa di Base dell’Aeronautica Militare
ADM	<i>Airport Duty Manager</i> – Personale del Gestore Aeroportuale responsabile operativo in turno su base h24 con mansioni tra le altre di coordinatore dell'emergenza.
COE	<i>Centro Operativo per l’Emergenza</i> – centro ove confluiscono i responsabili degli Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza che hanno potere decisionale.
Control Room	Ufficio del Gestore Aeroportuale che assicura, tra l'altro, lo svolgimento delle attività di videosorveglianza aeroportuale e di coordinamento delle comunicazione ed attivazione dei soggetti coinvolti in situazioni di emergenza.
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi dei VVF
PCA	Posto di Comando Avanzato dei VVF

PMA	<i>Punto Medico Avanzato</i> – postazione adibita all'attuazione delle misure sanitarie previste nei confronti di coloro i quali sono stati esposti a fattori di rischio.
Polaria	Polizia di Frontiera Aerea che ha il compito di assicurare la pubblica sicurezza delle aree aeroportuali ed ha la responsabilità diretta in ambito di azioni di terrorismo e di prevenzione e intervento per tutti i reati.
ROS	Responsabile Operativo dei Soccorsi
SSA	<i>Servizio di Soccorso Aeroportuale</i>
UTA	<i>Unità Trattamento Aria</i> – Apparecchiatura utilizzata per il trattamento dell'aria in ambienti chiusi.
USMAF	Ufficio Sanità Marittima Aerea e di Frontiera

#### 4. RESPONSABILITA'

In merito agli interventi di Emergenza ciascun attore delle attività previste ha la responsabilità tecnica del proprio intervento, pertanto della corretta applicazione delle disposizioni di propria pertinenza.

**ENAC** - Soggetto che, in virtù dell'art. 726 del Codice della Navigazione, in caso di urgenza e necessità di servizio, può ordinare che gli aeromobili ed ogni altro mezzo di trasporto che si trovino in aeroporto siano messi a propria disposizione con il relativo personale. Può, parimenti, ordinare che sia messo a propria disposizione ogni altro mezzo si ritenga necessario a seguito di un evento.

Dopo propria valutazione e consultazione della comunità aeroportuale approva ed adotta il Piano di Emergenza Aeroportuale, adotta i provvedimenti finali di natura aeronautica (i.e. chiusura, limitazione, apertura dell'aeroporto, ecc.). Informa l'ufficio territoriale del Governo (Prefettura), garantisce la collaborazione con l'Autorità Giudiziaria e con l'ANSV, espleta l'attività di informazione e mantiene i rapporti con i mass media.

**GESAC** – Soggetto al quale, in virtù dell'art. 705 del Codice della Navigazione, è affidato il compito di amministrare l'aeroporto. In qualità di gestore assicura il coordinamento generale delle operazioni, mette a disposizione dell'organizzazione dei soccorsi le risorse di competenza, ivi compresi locali e attrezzature da adibire a "Centro Operativo di Emergenza" ed il personale a supporto tecnico del centro nonché le misure specificate a suo carico in condizioni di emergenza.

**Distaccamento VVF Aeroportuale** - Servizio del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che assicura, tra l'altro, la gestione tecnica ed operativa di primo intervento, in attesa della squadra NBCR dislocata presso il Comando Provinciale VVF (a circa 7' dall'aeroporto) connessi all'evento NBCR finalizzati al salvataggio della vita umana e alla salvaguardia dei beni.

**SSA e 118** . il Servizio sanitario Aeroportuale interviene nelle operazioni di primo soccorso in attesa dell'arrivo dei soccorsi esterni quale il **Servizio 118** (Servizio sanitario nazionale) che supporta le operazioni di soccorso come da propri piani operativi predisponendo, eventualmente, il PMA.

**Forze dell'Ordine (FF.O.)** – Enti di Stato deputati, nell'ambito del presente Piano, a garantire la vigilanza istituzionale e l'ordine pubblico nell'ambito del sedime aeroportuale. Le FF.O., operano secondo quanto previsto dai propri piani.

**Utenti Aeroportuali** – quali compagnie aeree mettono a disposizione dati e notizie che eventualmente possano essere utili alla gestione dell'emergenza e del soccorso secondo quanto previsto dal PEA e dalle procedure aeroportuali in materia.

**Handler:** soggetto autorizzato al trasporto a terra da e verso l'aeromobile di materiale radioattivo o fissile - deve prevedere personale formato ed addestrato allo scopo nonché elaborare e trasmettere al Gestore specifiche procedure interne, ordinarie e di emergenza. Queste ultime devono essere atte a predisporre quanto necessario all'intervento di mezzi di soccorso, sia aeroportuali che esterni, per fronteggiare eventuali

eventi anomali o eccezionali secondo quanto previsto dal PEA e dalle procedure aeroportuali vigenti in materia.

Ciascun Ente/Società interessato è responsabile dell'aggiornamento dei propri Piani e della dovuta formazione del proprio personale.

## 5. SCENARI IPOTIZZABILI

In considerazione del vigente divieto di stoccaggio in aeroporto di materiali radioattivi e fissili, lo scenario ipotizzabile è quello connesso con eventuali incidenti che avvengano relativamente al trasporto di materiale radioattivo per via aerea quali quelli che possono verificarsi, nelle fasi di decollo e atterraggio e per il trasporto da e verso l'aeromobile.

La conseguenza ipotizzabile è la contaminazione dell'aria e del suolo dovuta alle sostanze radioattive che eventualmente si disperdono a seguito dell'incidente. La contaminazione di una persona può essere esterna per irraggiamento o per deposizione delle particelle radioattive, può essere interna per inalazione, assorbimento cutaneo ed ingestione

## 6. AREE, INFRASTRUTTURE DISPONIBILI IN CASO DI EMERGENZA

**Sala crisi** - area insistente al 2° Piano della Palazzina "Pegaso", di cui al Piano di Emergenza Aeroportuale incidente aereo ubicata in posizione decentrata rispetto all'aerostazione al fine di renderla sicura in occasione di eventuali emergenze. Tale sala e le relative dotazioni sono oggetto di verifiche effettuate da parte del Gestore.

**Canale Sanitario** - Area disponibile in aeroporto per la gestione di passeggeri soggetti a restrizioni sanitarie dotata di attrezzature e spazi idonei allo screening sanitario.

## 7. ATTIVAZIONE DELLO STATO DI CONTINGENCY

Per la attivazione dello stato di contingency che coinvolge materiali radiattivi e fissili, si distinguono i due casi seguenti:

- a) **Aeromobile in volo**
- b) **Aeromobile a terra**

Nel caso di un aeromobile in volo l'attivazione degli stati di contingency segue quanto previsto dal vigente PEA, allo scopo di adottare, a terra, le necessarie precauzioni per minimizzare le eventuali conseguenze derivanti dall'emergenza stessa. Il Vettore interessato direttamente ovvero l'agente di riferimento in qualità di rappresentante, qualora non diversamente già fornite dal comandante/TWR devono trasferire con l'immediatezza del caso all' ADM / Control Room di GESAC, tutti i dettagli necessari relativamente al carico pericoloso presente a bordo. In particolare la tipologia, la quantità e la posizione a bordo dell'aeromobile della merce pericolosa trasportata e qualunque ulteriore informazione utile alla corretta gestione della emergenza.

Nel caso di aeromobile a terra o durante le fasi di trasferimento di materiali radioattivi e fissili da o a bordo dell'aeromobile, è responsabilità dell'Handler, in qualità di incaricato delle operazioni di terra ed in generale di chiunque opera in ambito aeroportuale contattare tempestivamente l'ADM, qualora nutra il sospetto di un potenziale contaminazione di tale natura che possa avere impatto sul sito aeroportuale, ovvero riceva da utenza e terzi indicazioni in merito.

L'ADM, ricevuta la segnalazione, per prima cosa attiverà i VVF del Distaccamento aeroportuale.

I VVF del Distaccamento allarmeranno il proprio Comando Provinciale in merito alla presenza di materiale radioattivo a bordo al fine di fare intervenire gli specialisti NBCR e si recheranno sul luogo indicato per una prima valutazione.

L'ADM informerà altresì:

- a) Le Forze dell'Ordine;
- b) Il Pronto Soccorso Aeroportuale che allerverà il 118
- c) ENAV e la compagnia aerea eventualmente coinvolta
- d) la Sala Operativa dell'Aeronautica Militare – B.O.C
- e) la USMAF
- f) La Direzione Aeroportuale ENAC DA che provvederà ad informare l'ufficio territoriale del Governo (Prefettura) per la eventuale attivazione del Piano di Emergenza Provinciale per il Trasporto di materie radioattive e fissili

## 8. MISURE DA ATTUARE IN CASO DI STATO DI CONTINGENCY

Le misure di seguito indicate hanno lo scopo di gestire le prime fasi della crisi, dalla segnalazione dell'evento sino all'intervento dei soccorritori specializzati, facilitando il compito di questi ultimi con l'isolamento delle aree, il controllo della viabilità, ecc.

Qualora ritenuto necessario, può essere disposta la chiusura di uno o più accessi all'aeroporto (intendendo, secondo le circostanze: varco carraio, cancelli operativi ed accessi all'aerostazione, varco staff e postazioni controllo passeggeri), informando l'ADM per eventuali indicazioni da impartire al personale. Resta salva la necessità di garantire l'eventuale accesso dei mezzi di soccorso.

Qualora ritenuto necessario ENAC DA adotta provvedimenti di limitazione delle attività di volo.

### 8.1 Intervento dei VVF

I Vigili del Fuoco della Sede Aeroportuale in ottemperanza ai propri compiti istituzionali, intervengono con uomini e mezzi sul luogo dell'incidente, contestualmente è informata la Sala Operativa del Comando Provinciale di Napoli specificando la tipologia dell'intervento (tipo di aereo, provenienza, ..), il numero di persone eventualmente coinvolte e la presenza a bordo di sostanze radioattive.

La Sala Operativa del Comando dispone l'uscita di uomini e mezzi come da pianificazione di settore specificando la presenza di rischio radiologico conseguente all'incidente. È informato il Comandante Provinciale che dispone l'invio presso il COE Aeroportuale di un qualificato Funzionario, di norma il responsabile della Sede Aeroportuale il quale terrà costantemente informato il Comando circa l'evoluzione dell'emergenza in atto.

Il personale della squadra aeroportuale su disposizione del ROS:

- indossa idonei dpi (*completo antifiamma*)
- effettua monitoraggio strumentale R e C
- effettua una delimitazione di massima dell'area coinvolta entro un raggio di 100 metri dal punto zero
- attua i primi provvedimenti di competenza a salvaguardia della vita umana
- provvede alla decontaminazione speditiva degli operatori VVF eventualmente coinvolti.

Il responsabile dei Vigili del Fuoco presente sul posto assume la funzione di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS).

È istituito il Posto di Comando Avanzato (PCA).

**Il personale appartenente al Nucleo NBCR**, coadiuvato dal personale di squadra:

- indossa i dpi specialistici
- attua la zonizzazione in relazione all'esposizione di radioattività in atto
  - zona d'intervento (*di esclusione per le persone non autorizzate*), avente raggio di 100 metri di massima dal punto zero
  - zona di protezione per l'attuazione di eventuali provvedimenti cautelativi, avente di massima raggio di 300 metri di massima dal punto zero
- effettua monitoraggio strumentale specialistico
- provvede alla messa in sicurezza del sito/dispositivo
- effettua la decontaminazione primaria degli operatori VVF.

È compito dei VVF

- Identificare e definire l'area sede dell'incidente;
- Individuare i punti di controllo/accesso sopravvento rispetto al punto dell'incidente, per far affluire i soccorsi sanitari e defluire i soggetti da allontanare dall'area operativa;
- Raccogliere le prime informazioni sulla tipologia del materiale radioattivo trasportato e tramite il DTS trasmetterle al COE;
- Disporre eventuali misure protettive e cautelative
- Trasportare gli eventuali feriti all'esterno dell'area delimitata nel punto di controllo/accesso individuato per l'accesso dei mezzi di soccorso sanitario;
- Mantenere i collegamenti con i Soccorsi Sanitari, l'ADM di GESAC.

## 8.2 Intervento dei Servizi Sanitari ( SSA e 118)

Ferme restando le attribuzioni a carico delle unità sanitarie aeroportuali relativamente al primo soccorso, il trattamento sanitario è a cura del servizio 118 che opererà secondo i propri piani e come previsto dalla normativa vigente.

Le squadre del Servizio Sanitario dotate di idonei dispositivi di protezione individuale, provvedono alla gestione dei feriti secondo le specifiche procedure previste in caso di emergenze radiologiche coordinandosi con i VVF. La decontaminazione per il trattamento delle persone coinvolte sono a carico del Servizio Sanitario.

## 8.3 Compiti del Gestore

L'ADM di GESAC, pone a disposizione personale e mezzi del Gestore per le esigenze connesse all'emergenza, per eventuali richieste.

Nello specifico allerta il personale addetto all'evacuazione e allerta il COE, attivando la Sala Crisi;

Su richiesta del DTS dei VVF, l'ADM attiva i punti di raccolta dei mezzi esterni di Soccorso. In aggiunta il Gestore, su indicazione del DTS e con il presidio delle Forze dell'Ordine, predispone i punti di raccolta per l'accesso all'area dell' incidente.

Qualora fosse richiesto dai VVF, l'ADM dispone il fermo degli impianti di climatizzazione, attivando le funzioni interne GESAC secondo le rispettive competenze, per l'effettuazione dell'intervento richiesto nonché provvede ad attivare proprio personale al fine di attuare le misure cautelative ritenute più opportune.

Il Gestore assicura apposita informativa acustica ai passeggeri ed operatori.

Fatte salve diverse disposizioni impartite, la gestione della eventuale evacuazione avviene col supporto di personale del Gestore, su attivazione dell'ADM, secondo quanto previsto dalla relativa Procedura EME 001 "Gestione Evacuazione Terminal" e comunque nel rispetto della Organizzazione Generale Evacuazione e "Norme Comportamentali per l'evacuazione".

## 8.4 Compiti della Polaria

La Polaria interviene secondo le proprie procedure del caso, disponendo eventuali misure interdittive, ovvero quanto richiesto dal COE.

Con il coordinamento della Polaria, le altre Forze dell'Ordine attivano le azioni necessarie al controllo della viabilità *forecourt* in tali circostanze, il Gestore può dispiegare il personale cd. "Addetto alle viabilità" a supporto, così come specificato nel Piano NBCR.

La Polaria, curerà di :

- Mantenere l'ordine pubblico e la viabilità;
- Impedire l'accesso all'interno della zona indicata dai VVF mantenendosi all'esterno della stessa ;
- Assicurare il rispetto delle delimitazioni di sicurezza facendo confluire le persone allontanate dalla zona in una specifica area affinché rimangano comunque a disposizione per i controlli di contaminazione, nel caso sia accertata la perdita di contenimento del materiale radioattivo;
- Regolare l'accesso all'area attraverso i punti di controllo/accesso indicati dai VVF;



## **8.5 Compiti del COE**

Sono componenti del COE i rappresentanti di Enti e Società interessati all'emergenza e previsti dal Piano di Emergenza Incidente Aereo.

Ognuno di essi coopera ed agisce per gli aspetti di propria competenza al fine di implementare le azioni necessarie per gestire l'emergenza e le fasi successive, come previsto dai rispettivi piani.

Il COE è ubicato presso la Sala Crisi al secondo piano della palazzina "Pegaso".

Il COE supporta la gestione operativa delle operazioni fungendo da punto terminale per le richieste che pervengono dal luogo dell'evento e raccogliendo le indicazioni provenienti dall'esterno dell'aeroporto. Trattasi pertanto di un Comitato per una comune elaborazione delle informazioni disponibili.

Inoltre, mantiene costantemente informata la Sala Crisi della Prefettura e dell'Enac centrale, dando aggiornamento sull'evoluzione dell'evento.

Infine, supporta la D.A. Enac per le attività finalizzate al ripristino delle condizioni ordinarie dell'aeroporto.

In merito all'allarme o all'emergenza, al fine di evitare il proliferarsi di informazioni inesatte o che possano provocare ulteriori danni, nessun Ente o Società aeroportuale è autorizzato a rilasciare dichiarazioni agli organi di stampa.

In merito, il Gestore assicura mediante il proprio Ufficio Stampa l'assistenza in materia di comunicazioni con gli organi di informazione e con terzi. Qualunque comunicazione dovrà essere fornita da ENAC.

## **9 CESSAZIONE DELLA FASE DI EMERGENZA/INCIDENTE**

Su proposta del Direttore Tecnico dei Soccorsi, l'ADM accertatosi del ripristino del presidio dei VVF, dei Servizi Sanitari, delle condizioni di normale operatività, riscontrata la agibilità, sentito il COE dichiara la Cessata Emergenza.

Il ripristino della operatività aeroportuale viene effettuato secondo quanto previsto dal vigente PEA.

## **10 VALUTAZIONE DEL PIANO ED ESERCITAZIONI PERIODICHE**

Fermo restando che sarà a cura di ciascun Ente formare il proprio personale in merito al presente Piano di emergenza, esso dovrà essere oggetto di valutazione ed esercitazioni periodiche.

Tali attività potranno essere pianificate in connessione con le esercitazioni previste per il Piano PEA.

La esercitazione dovrà coinvolgere tutti gli Enti aeroportuali coinvolti nel Piano. Gli Enti coinvolti saranno informati in anticipo dell'arco temporale utilizzato per l'esercitazione.

L'esercitazione sarà preceduta da un briefing durante il quale saranno presentate le sue peculiarità, e seguita da un de-briefing al fine di una comune valutazione dei suoi esiti. A conclusione dell'esame, il Gestore aeroportuale, in qualità di amministratore dell'aeroporto, proporrà all'ENAC le eventuali azioni migliorative per le valutazioni conseguenti. Le azioni di miglioramento, potranno comportare modifiche al Piano, alle procedure connesse dei singoli Enti o adeguamenti infrastrutturali.