

AEROPORTO DI MILANO BRESSO “FRANCO BORDONI BISLERI”



REGOLAMENTO DI SCALO

EDIZIONE N. 3 DEL 1 DICEMBRE 2022

SOMMARIO

1	REGOLAMENTO DI SCALO	3
1.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	3
1.2	PREMESSE, SCOPO E CONTENUTO	4
1.3	ELABORAZIONE, AGGIORNAMENTO E DISTRIBUZIONE	4
1.4	ENTRATA IN VIGORE E VALIDITÀ	5
1.5	SANZIONI	5
1.6	DEFINIZIONI, ABBREVIAZIONI E ACRONIMI	5
2	SOGGETTI OPERANTI E COMPETENZE	7
2.1	SOGGETTI OPERANTI SULLO SCALO	7
2.2	SERVIZI AEROPORTUALI E COMPETENZE	7
2.3	AUTORITÀ DI POLIZIA	11
3	CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO E OPERATIVITÀ	12
3.1	DATI AMMINISTRATIVI DELL'AEROPORTO	12
3.2	CARATTERISTICHE FISICHE E TECNICHE	12
3.3	OPERATIVITÀ	12
3.4	OPERAZIONI DI VOLO	16
4	SECURITY E SAFETY	19
4.1	SECURITY	19
4.2	SAFETY	25
5	ATTIVITÀ DIVERSE DA QUELLE AERONAUTICHE	31

ALLEGATO 1 - "Linee guida per il monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo"

ALLEGATO 2 - "Linee guida per la gestione delle emergenze aeronautiche"

ALLEGATO 3 - "Planimetria Aeroporto"

1 – REGOLAMENTO DI SCALO

1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- R.D. 30 marzo 1942, n. 327 "Codice della Navigazione" e successive revisioni e aggiornamenti;
- Legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e successive revisioni e aggiornamenti;
- D.P.R. 15 novembre 1982, n. 1085 - Modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile.
- Regolamento ENAC "Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti", Edizione 2 del 21 ottobre 2003 e successivi emendamenti;
- Regolamento (CE) n. 923/2012 del 26 settembre 2012 SERA Standardised European Rules of the Air, concernenti servizi e procedure della navigazione aerea;
- Regolamento (UE) 1254/2009 del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative;
- Regolamento "Regole dell'Aria Italia" - Edizione 4 Rev.1 del 17 ottobre 2022;
- Decreto 30 giugno 2011 "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili".
- Decreto 6 agosto 2014 recante disposizioni sul servizio di salvataggio e antincendio negli aeroporti aviazione generale;
- Regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per gli Aeroporti di aviazione generale e le Aviosuperfici", Edizione 1 del 2 febbraio 2011;
- Regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale" Edizione 1 - Emendamento 3 del 25 ottobre 2021;
- Circolare ENAC EAL-24 "Concessioni e sub-concessioni di beni aeroportuali", del 22 marzo 2018;
- Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005 "Regolamento di Scalo per gli aeroporti";
- Circolare ENAC APT-18A del 30 gennaio 2008 "Piano di emergenza aeroportuale – incidente aereo";
- Circolare ENAC SEC-06 del 15 maggio 2013 "Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate";
- Disposizione DG ENAC N. 32 del 17 luglio 2019 in merito a "Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate";
- Nota Informativa - NI-2014-003 del 25 giugno 2014 "Effettuazione di servizi aerotaxi su aeroporti di aviazione generale";
- Nota ENAC Direzione Centrale Regolazione Aerea prot. 57643 del 21 maggio 2019 "Presidio antincendio sugli Aeroporti di aviazione generale".
- Decreto Prefetto di Milano ex art. 2 TULPS del 5 aprile 2016, prot. 38183, e successivi chiarimenti con prot. 43121 del 18 aprile 2016.
- Provvedimento del Direttore Generale ENAC n. 18 del 31/03/2022 di "Affidamento in concessione ad ENAC Servizi s.r.l. degli aeroporti demaniali minori di aviazione generale";
- Provvedimento del Direttore Generale ENAC n. 72 del 18/10/2022 di "Trasferimento in uso ad ENAC Servizi delle aree demaniali e dei beni ivi insistenti dell'aeroporto di Milano Bresso"

1.2 PREMESSE, SCOPO E CONTENUTO

1. L'aeroporto "Franco Bordoni Bisleri" di Milano Bresso, codice ICAO "LIMB", è un aeroporto civile statale appartenente al demanio aeronautico e classificato come aeroporto di Aviazione Generale, assegnato ad ENAC in attuazione dell'art. 693 CdN con decreto interministeriale n.101 del 29/10/2003 per il successivo affidamento in concessione ad un gestore aeroportuale.
2. Il presente Regolamento di Scalo, ai sensi dell'art. 699 CdN, contiene la raccolta delle condizioni di uso, delle regole generali e delle procedure che disciplinano le attività aeronautiche, l'impiego delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto.
3. In qualità di aeroporto di aviazione generale lo scalo di Milano Bresso è stato affidato in concessione alla società ENAC Servizi S.r.l. con provvedimento del Direttore Generale ENAC n. 18 del 31/03/2022, adottato ai sensi dell'art 4, comma 3, del Regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali minori", Ed.1, Emendamento 3 del 25 ottobre 2021.
4. L'attuale edizione del Regolamento di Scalo è stata elaborata dalla Direzione Aeroportuale ENAC di Milano Linate nelle more del completo trasferimento della responsabilità operativa dell'aeroporto di Milano Bresso in capo ad alla società ENAC Servizi S.r.l., in accordo con quanto stabilito dal provvedimento del Direttore Generale ENAC n. 72 del 18/10/2022 con cui si è disposto il trasferimento da ENAC ad ENAC Servizi, a decorrere dal 1° ottobre 2022 e per la durata di anni venti, nello stato di fatto e di diritto, delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime dell'aeroporto di Milano Bresso.
5. Il Regolamento di Scalo così predisposto è reso cogente con apposita ordinanza di adozione, ai sensi degli art. 687 e 718 CdN, e ne costituisce parte integrante.
6. Tutti gli operatori, i concessionari e i soggetti pubblici e privati operanti a qualsiasi titolo sullo scalo devono garantire l'esercizio delle loro attività in osservanza dei contenuti del Regolamento di Scalo ed assicurare la formazione del proprio personale sull'esigenza del rispetto delle regole stabilite e sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza.
7. Il Regolamento di Scalo, in quanto strumento di raccolta di norme e procedure aeroportuali, non contiene riferimenti a tariffe di servizi forniti, a qualsiasi titolo, sullo scalo.

1.3 ELABORAZIONE, AGGIORNAMENTO E DISTRIBUZIONE

1. Soggetto responsabile dell'elaborazione, dell'aggiornamento e della distribuzione del attuale edizione del Regolamento di Scalo è:

ENAC Direzione Aeroportuale Milano Linate

Aeroporto di Milano Linate
20090 – Segrate (MI)

telefono: 02 74852952
e-mail: linate.apt@enac.gov.it
PEC: protocollo@pec.enac.gov.it;

2. Le revisioni e gli aggiornamenti alla presente edizione saranno segnalati all'interno del documento da una barra laterale.
3. L'Ordinanza di adozione e il Regolamento di Scalo sono diffusi esclusivamente attraverso posta elettronica certificata e pubblicato sul sito web istituzionale di ENAC.
4. Ciascun concessionario e/o operatore aeroportuale è tenuto a comunicare il nominativo di un proprio referente e un indirizzo di posta elettronica certificata ai fini di notifica di revisioni del presente Regolamento e di segnalazione di motivate esigenze di modifica e/o aggiornamento.

1.4 ENTRATA IN VIGORE E VALIDITÀ

1. La presente Ed. 3 del Regolamento di Scalo entra in vigore a far data dal **15 dicembre 2022**.

1.5 SANZIONI

1. L'inosservanza alle disposizioni del presente Regolamento di Scalo è sanzionabile, se il fatto non costituisce reato, a norma degli articoli 1174 e 1175 del Codice della Navigazione, oltre alle eventuali sanzioni specifiche previste relativamente alla tipologia dell'inosservanza a norme generali.

1.6 DEFINIZIONI, ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

18/36	Denominazione della pista di volo secondo la direzione magnetica
Aeroporto	Area definita, sulla terra o sull'acqua, comprendente tutti gli edifici, impianti e installazioni, destinata a essere, completamente o parzialmente, impiegata per la partenza, l'arrivo e il movimento al suolo, degli aeromobili.
AIP ITALIA	Pubblicazione di informazioni aeronautiche (Aeronautical information publication) a cura del fornitore dei servizi ATS: www.enav.it
Area di manovra	Parte dell'aeroporto utilizzata dagli aeromobili per il decollo, l'atterraggio e i movimenti al suolo connessi con dette operazioni, esclusi i piazzali di sosta.
Area di movimento	Parte dell'aeroporto destinata ai movimenti al suolo degli aeromobili, comprendente l'area di manovra e i piazzali di sosta.
Area Lato Città (Land Side)	Area regolamentata di un aeroporto che include tutte le aree aperte al pubblico.
Area Lato Volo (Air Side)	Area dell'aeroporto il cui accesso è controllato, per garantire la sicurezza delle operazioni di volo e la prevenzione di atti d'interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile.
Area regolamentata	Zona aeroportuale soggetta a una disciplina per l'ingresso e lo stazionamento delle persone.

Aeroporto di Milano Bresso "Franco Bordoni Bisleri"

REGOLAMENTO DI SCALO

ARP	Coordinate di riferimento dell'aeroporto (Aerodrome Reference Point)
ATS	Servizi del Traffico Aereo (Air Traffic Service) servizi erogati al traffico aereo da un fornitore di servizi di navigazione aerea.
ATZ	Aerodrome Traffic Zone - Zona di traffico di aeroporto: spazio aereo di dimensioni definite istituito intorno ad un aeroporto per la protezione del traffico di aerodromo.
BIGA	Servizio radiotelefonico di ausilio alle operazioni aeroscolastiche non utilizzabile ai fini ATS
CdN	"Codice della Navigazione", R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e successivi aggiornamenti
DA	Direzione Aeroportuale dell'ENAC
Emergenza	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile e i suoi occupanti.
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
Incidente	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile e i suoi occupanti.
GMT	Greenwich Mean Time - Orario di riferimento aeronautico
H24	Operazioni condotte continuativamente di giorno e di notte
HEMS	Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri (Helicopter Emergency Medical Service)
LIMB	Indicatore di località ICAO per l'Aeroporto di Bresso
LT	Local Time - Ora locale
NOTAM	Avvisi ai naviganti (NOTice To Air Men)
Operatore aeroportuale	Persona, organizzazione o impresa che presta o offre i propri servizi in aeroporto. Gli operatori aeroportuali, di norma, svolgono con regolare continuità la loro attività in ambito aeroportuale.
Ostacoli	Tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili, o loro parti, che sono situati su di un'area destinata al movimento in superficie degli aeromobili o che si estendono al di sopra di (forano) una superficie definita a protezione degli aeromobili in volo.
Pista	Area rettangolare definita, su di un aeroporto terrestre, predisposta per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili.
Piazzale	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.
RWY	Pista di volo (runway)
Strada perimetrale	Strada di servizio adiacente alla recinzione aeroportuale.
T/B/T	Terra/Bordo/Terra, riferito a comunicazioni radiotelefoniche
TWL	Crepuscolo Civile (Civil Twilight)
Veicoli e mezzi speciali	Autoveicoli che per dimensioni e destinazioni d'uso non rientrano nelle tipologie dei veicoli per i quali è prevista l'omologazione ai sensi del Codice della Strada. Rientrano in tale casistica anche i veicoli e mezzi non muniti di targa, carrelli, macchine operatrici in genere.
VDS	Volo da Diporto Sportivo
Via di rullaggio	Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto su terra, che include
VFR	Regole del volo a vista (Visual Flight Rules)

2 - SOGGETTI OPERANTI E COMPETENZE

2.1 SOGGETTI OPERANTI SULLO SCALO

1. Tutti i soggetti che svolgono attività nello scalo ed occupano spazi e/o manufatti demaniali devono essere titolari di concessione o sub concessione, ai sensi del Regolamento ENAC "Affidamento Aeroporti Demaniali per l'Aviazione Generale" Ed. 1, Emendamento 3 del 20 dicembre 2017.
2. È fatto divieto di sub concedere a terzi, anche parzialmente, i beni, servizi o le aree demaniali avute in affidamento senza la preventiva autorizzazione.
3. Le infrastrutture e gli impianti aeroportuali dovranno essere usati in modo proprio, esclusivamente per gli scopi cui sono destinati, tenendo conto delle relative specificità e rischi e delle limitazioni derivanti dal fatto di operare in area aeroportuale, senza provocare incidenti o danneggiamenti di qualunque genere.
4. Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale a qualsiasi titoli sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

2.2 SERVIZI AEROPORTUALI E COMPETENZE

1. I servizi di esercizio aeroportuale e di supporto alle operazioni di volo sono assegnati in concessione con procedura ad evidenza pubblica ovvero, nelle more dello svolgimento delle procedure di assegnazione, possono essere affidati in via temporanea a soggetti, ritenuti idonei, individuati nell'ambito dei concessionari delle aree aeroportuali e previa disponibilità degli stessi.
2. Ogni soggetto a cui è stato affidato un servizio di gestione aeroportuale, in concessione o assegnato in via temporanea ai sensi del presente Regolamento, è tenuto ad elaborare delle idonee procedure operative finalizzate ad un corretto ed efficace espletamento del servizio e a curare la formazione del proprio personale in relazione alle competenze assegnate.

2.2.1 Servizio di monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa

1. Al fine di garantire l'operatività aeroportuale in condizioni di sicurezza è necessario assicurare un monitoraggio costante delle infrastrutture dedicate alle operazioni di volo e delle aree di sosta degli aeromobili (area di movimento) per:

- a) identificare eventuali pericoli inerenti la sicurezza delle operazioni degli aeromobili, delle persone e dei mezzi;
 - b) mettere in atto le conseguenti azioni al fine di mitigare il rischio immediato;
 - c) consentire l'adozione degli eventuali provvedimenti limitativi dell'operatività aeroportuale ed informativi (NOTAM).
2. Tale attività è assicurata, negli ambiti di specifica competenza dai seguenti concessionari:
- a) **AREU LOMBARDIA: esclusivamente per la piazzola HEMS e le relative aeree asservite;**
 - b) **al concessionario del servizio di primo soccorso e lotta antincendio per la restante parte del sedime aeroportuale.**
3. Nel documento "Linee guida per il monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo" - ALLEGATO 1 al presente Regolamento - sono delineate istruzioni e raccomandazioni finalizzate a consentire ai soggetti incaricati di elaborare idonee procedure volte ad assicurare il servizio aeroportuale assegnato.

2.2.2 Servizio ATS

1. L'aeroporto di Milano Bresso e la sua ATZ ricadono in uno spazio aereo di classe G in cui non è fornito alcun servizio di controllo del traffico aereo (ATS).
2. Ai fini della separazione in aria e al suolo la responsabilità è sempre del Pilota ai comandi.
3. Per finalità aeroscolastiche e a supporto del servizio di primo intervento e lotta antincendio, è assegnata una frequenza radio VHF 122.005 MHz (servizio di "BIGA") all'AERO CLUB MILANO.
4. L'eventuale mancanza del presidio radio di BIGA non costituisce impedimento allo svolgimento del traffico aereo.

2.2.3 Servizio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio

1. In accordo con il Regolamento ENAC N. 9/DG 2/2/2011 "Disciplina Generale della Protezione Antincendio per gli Aeroporti di Aviazione Generale e Aviosuperfici" sull'aeroporto di Milano Bresso è stabilito un **presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio** costituito da dotazioni di mezzi, agenti estinguenti, equipaggiamenti ed attrezzature nonché da un organico minimo conformi a quanto previsto dalla regolamentazione vigente.
2. Per le sole operazioni con elicotteri presso l'**Area di avvicinamento finale e decollo (Final Approach and Take-Off - FATO)** e negli spazi destinati alla sosta e ricovero degli stessi, situati ad ovest della pista 36/18 e destinati ad uso esclusivo dell'elisoccorso (HEMS), il

servizio antincendio è prestato dal soggetto concessionario delle relative aree e beni aeroportuali, negli orari di servizio stabiliti dal concessionario stesso.

3. Sull'aeroporto di Milano Bresso si identificano quindi due distinti ambiti d'intervento a cui corrispondono due soggetti prestatori del servizio di primo soccorso e lotta antincendio:
 - a) **AREU LOMBARDIA: esclusivamente per la piazzola HEMS**
 - b) **al concessionario del servizio di presidio di primo soccorso e lotta antincendio per la restante parte del sedime aeroportuale.**
4. Nel documento "Linee guida per la gestione delle emergenze aeronautiche" - ALLEGATO 2 al presente Regolamento - sono delineate istruzioni e raccomandazioni finalizzate a consentire al soggetto prestatore del servizio di elaborare idonee procedure volte a predisporre le necessarie dotazioni in termini di personale, mezzi, agenti estinguenti, equipaggiamenti ed attrezzature nonché la redazione di specifiche procedure operative di intervento (PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO) che saranno oggetto di relativa approvazione da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.
5. Il servizio di primo intervento e lotta antincendio è assicurato con almeno 15 minuti di anticipo e nei 15 minuti successivi all'effettivo orario di servizio aeroportuale.
6. Ogni soggetto, venuto a conoscenza di incidenti ed inconvenienti gravi occorsi all'interno del sedime aeroportuale è tenuto a darne immediata comunicazione all'ENAC e all'ANSV, ai sensi del Decreto Legislativo 213/2006.

2.2.4 Servizio di rifornimento carburante

1. Sull'aeroporto di Milano Bresso è presente un servizio di rifornimento assicurato dal concessionario individuato con procedura di selezione ad evidenza pubblica per tutti gli aeromobili che ne fanno richiesta.
2. Il concessionario dovrà assicurare il servizio sulla base di principi di efficienza, trasparenza dei prezzi alla vendita, parità di trattamento e non discriminazione tra gli utenti.
3. Sarà cura del concessionario dell'impianto comunicare, ai fini della pubblicazione in AIP-ITALIA, le informazioni circa la tipologia del carburante erogato in relazione alle autorizzazioni rilasciate dalle autorità competenti, così come dovrà essere tempestivamente segnalata l'eventuale indisponibilità degli stessi.
4. Il concessionario del servizio è tenuto ad elaborare idonee procedure, da trasmettere ai Vigili del Fuoco e all'ENAC, volte a delineare l'organizzazione del servizio, la formazione e l'impiego del personale, i mezzi impiegati, gli equipaggiamenti e le attrezzature impiegate e le modalità

operative per il rifornimento degli aeromobili, con particolare riferimento all'impiego di cisterne mobili, in accordo con la normativa tecnica di riferimento e le specificità dell'aeroporto di Milano Bresso.

2.2.5 Servizio di sfalcio erba

1. Il servizio di sfalcio erba, la potatura degli alberi e la cura del verde nel sedime aeroportuale è assicurato dal concessionario individuato con procedura di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente, che vi provvede coordinandosi con il personale in servizio di primo soccorso e lotta antincendio sul sedime aeroportuale, soggetto incaricato delle competenze di cui al precedente punto 2.2.1 "Monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo".
2. Durante le operazioni di sfalcio che interessino l'area di movimento è prescritta l'emanazione di apposito NOTAM.

2.2.6 Servizio di ristorazione/bar

1. Il servizio è assicurato, negli orari di apertura dello scalo di cui al successivo punto 3.3.2, a tutto il personale degli operatori aeronautici presenti sullo scalo e agli equipaggi e passeggeri in transito.
2. Il servizio è assicurato dal concessionario individuato con procedura di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente.
3. Eventuali utilizzi dell'area ristorante/bar per esigenze diverse da quella oggetto dell'affidamento in concessione e in orari differenti, saranno autorizzate a seguito di motivata richiesta del concessionario.

2.2.7 Aree di uso comune

1. Le seguenti aree non assegnate in uso esclusivo ad un singolo soggetto aeroportuale sono da considerarsi di uso comune:
 - a) Servizi igienici situati nell'angolo nord-ovest dell'Hangar 6;
 - b) Servizi igienici situati sul lato sud dell'Hangar 6.
2. Tutti i concessionari provvederanno, attraverso una rotazione delle attività, alla cura e alla pulizia delle stesse.

2.3 ENTI DI STATO E AUTORITÀ DI POLIZIA

1. Sull'aeroporto di Milano Bresso non sono presenti uffici degli organi di Polizia o Doganali.

2. Il sedime aeroportuale ricade sotto la competenza dei seguenti uffici:

➤ **Polizia di Stato - Commissariato Cinisello Balsamo**

Via Francesco Cilea, 30, 20092 Cinisello Balsamo MI
Telefono: 02 660 8181

➤ **Carabinieri - Comando Stazione Bresso**

Via 25 Aprile, 47 - 20091 Bresso (Mi)
Telefono: 02 6108951

➤ **Guardia di Finanza - Comando Compagnia Paderno Dugnano**

Via Giancarlo Puecher, 27, 20037 Paderno Dugnano MI
Telefono: 02 99045585

➤ **Dogana - Ufficio delle Dogane di Milano 2**

Via Valtellina, 1 - 20159 Milano
Telefono: 02 69501

➤ **Polizia Municipale - Comando Polizia Locale Bresso**

Via Lurani, 12 Bresso (Mi)
02 61455400-419

3 - CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO ED OPERATIVITÀ

3.1 DATI AMMINISTRATIVI DELL'AEROPORTO

Indicatore di località (ICAO)	LIMB
Coordinate (ARP)	45°32'29"N – 009°12'08"E
Elevazione (ARP)	147,52 m - 484 ft
Classificazione spazio aereo	G (spazio aereo non controllato)
Regione Informazioni Volo	Milano FIR

3.2 CARATTERISTICHE FISICHE E TECNICHE

1. Le informazioni sulle caratteristiche fisiche e tecniche delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi dell'aeroporto sono dettagliate nella pagina di AIP ITALIA: AD 2 LIMB 1.

3.3 OPERATIVITÀ

3.3.1 Tipo di traffico consentito

1. L'aeroporto di Milano Bresso è aperto al traffico aereo civile di Aviazione generale, con attività di carattere sportivo e turistico, di addestramento e formazione, operazioni di volo private, servizi di lavoro aereo, di soccorso aereo, emergenza sanitaria, supporto alla protezione civile, attività scientifica e di sperimentazione, nonché operazioni di *business aviation*, inclusi i servizi aerotaxi ed ogni altra attività compatibile con la peculiare vocazione aeroportuale, ivi inclusi insediamenti produttivi e logistici.
2. Sono escluse da tale contesto tutte le attività riferibili al trasporto commerciale di passeggeri e cargo, schedato o charter, o comunque interessato da vendita di biglietti a passeggeri.
3. Le operazioni di volo sono effettuate dai piloti e dagli operatori che utilizzano l'aeroporto sotto la propria ed esclusiva responsabilità, nel rispetto delle norme e delle procedure pertinenti all'esercizio delle loro funzioni.
4. A tal fine il pilota in comando assicura la verifica dell'adeguatezza delle infrastrutture in termini di caratteristiche fisiche ed operative con le prestazioni del velivolo, con il tipo di attività da svolgere, con la necessaria competenza ed esperienza personale e nel pieno rispetto dei requisiti della certificazione di operatore aereo.

3.3.2 Voli da e per l'estero

1. Atterraggi e decolli dall'aeroporto di Milano Bresso sono consentiti solo per voli da/per i paesi della Comunità Europea e paesi extraeuropei che fanno parte dello Spazio Schengen, previo preavviso di arrivo e partenza da notificare in accordo con le indicazioni di cui al successivo punto 3.3.4 del presente Regolamento.
2. Le operazioni di volo che richiedono controlli di Polizia e/o Dogana (voli da e per paesi extra UE-aderenti allo spazio Schengen e UE non aderenti allo spazio Schengen), possono essere effettuate previo accordo con le Autorità competenti per i controlli di frontiera e doganali e secondo le condizioni definite dalle stesse, previa **Notifica di Volo**, di cui al successivo punto 3.3.4, da trasmettere con almeno **12 ore di anticipo** sull'orario di arrivo/partenza.

3.3.3 Orario di servizio aeroportuale

1. L'aeroporto di Milano Bresso è aperto al traffico quotidianamente dalle ore 08:00 (LT) all'ora di termine del Crepuscolo civile (TWL) ad eccezione delle attività di elisoccorso (HEMS) che operano in servizio continuativo, di giorno e di notte, utilizzando la relativa piazzola riservata.
2. Per eventuali limitazioni d'orario o chiusure dell'attività aeroportuale a causa di esigenze operative, festività o altro, fare riferimento a pagina di AIP ITALIA: AD2 LIMB 1 - Capo 3: ORARIO DI SERVIZIO e ai NOTAM in vigore.
3. Per l'orario di termine del Crepuscolo civile (TWL TO) si farà riferimento alle tavole delle effemeridi contenute in AIP ITALIA: GEN 2.7-22 Milano-Linate.

3.3.4 Notifica di volo

1. Tutti i piloti che intendono operare sull'aeroporto di Milano Bresso, con eccezione dei voli di Stato e assimilati e dei voli di emergenza e soccorso (HEMS), hanno l'obbligo di notificare ogni arrivo e ogni partenza mediante la compilazione e l'inoltro preventivo di un modulo web di **Notifica di Volo**, pubblicato sul sito internet di AERO CLUB MILANO <http://www.aeroclubmilano.it> e accessibile anche da dispositivi di telefonia mobile.
2. La **Notifica di Volo** dovrà essere inviata con almeno:
 - a) **3 ore di anticipo** per voli con destinazione o provenienza da/per aeroporti, eliporti o avio-idro-elisuperfici del territorio nazionale o appartenente a paesi dell'Unione Europea aderenti spazio Schengen;
 - b) **12 ore di anticipo** per voli con destinazione o provenienza da/per aeroporti, eliporti o avio-idro-elisuperfici di paesi dell'Unione Europea non aderenti allo spazio Schengen o di paesi extra-UE che partecipano allo spazio Schengen.

3. Per i soli voli effettuati a titolo di allenamento, mantenimento delle abilitazioni possedute e voli scuola, effettuati con aeromobili di proprietà di soci delle associazioni e/o società concessionarie di norma basati sullo scalo, è possibile inoltrare **nell'immediatezza di ogni decollo o di ogni arrivo**, una **Notifica di Volo Semplificata**, con modulo web pubblicato sul sito internet di AERO CLUB MILANO <http://www.aeroclubmilano.it> e accessibile anche da dispositivi di telefonia mobile.
4. Con la **Notifica di Volo Semplificata** il pilota dei voli di cui al punto 3 comunica, ai fini della rendicontazione statistica e della riscossione dei diritti aeroportuali, i seguenti dati obbligatori:
 - a) marche di registrazione dell'aeromobile,
 - b) tipo dell'aeromobile,
 - c) proprietario e/o esercente;
 - d) nominativo del pilota;
 - e) tipo di attività (scuola o turismo)
 - f) aeroporto di provenienza o destinazione;
 - g) orari di atterraggio o decollo;
 - h) numero di passeggeri.
5. Le **Notifiche di Volo** di cui al punto 2.a) del presente articolo (voli nazionali e voli da e per "paesi UE Schengen") e le **Notifiche di Volo Semplificate**, di cui al punto 4 del presente articolo, saranno rese disponibili alla consultazione delle autorità competenti mediante un apposito database elettronico curato dal concessionario AERO CLUB MILANO.
6. Le **Notifiche di Volo** di cui al punto 2.b) del presente articolo (voli da e per "paesi UE non Schengen" o "paesi extra-UE Schengen") saranno tempestivamente inoltrate a cura dell'AERO CLUB MILANO agli Enti di controllo di seguito indicati:
 - a) **ENAC** Direzione Aeroportuale Milano Linate
 - b) **Polizia di Stato** - Commissariato Cinisello Balsamo;
 - c) **Guardia di Finanza** - Comando Compagnia Paderno Dugnano
 - d) **Ufficio delle Dogane di Milano 2**, Via Valtellina Milano.
7. Per i soli voli per cui è possibile compilare la **Notifica di Volo Semplificata**, le scuole di volo, le associazioni e i concessionari di base sullo scalo potranno essere autorizzati, su motivata richiesta, a trasmettere ad AERO CLUB MILANO solo uno riepilogo mensile delle informazioni relative ai movimenti effettuati sullo scalo dagli aeromobili di proprietà e/o esercizio delle stesse o dei piloti associati.

8. Sarà cura delle scuole di volo, associazioni e concessionari autorizzati all'invio dello stralcio mensile dei movimenti a comunicare preventivamente ad AERO CLUB MILANO l'elenco degli aeromobili oggetto dell'autorizzazione ed ogni successivo aggiornamento.
9. AERO CLUB MILANO fornirà le indicazioni tecniche da utilizzare per la trasmissione mensile dei dati dei movimenti, che dovrà comunque essere effettuata dai concessionari autorizzati entro e non oltre il terzo giorno lavorativo del mese successivo a quello di riferimento.

3.3.5 Giornale di Scalo

1. Ai fini statistici e di riscossione dei diritti aeroportuali, tutti i movimenti di atterraggio e decollo, i dati relativi agli aeromobili, agli equipaggi, ai passeggeri e alle merci sono registrati a cura del concessionario AERO CLUB MILANO in un apposito database elettronico, denominato **Giornale di Scalo**, alimentato dalle **Notifiche di Volo** di cui al precedente art. 3.3.4 e reso disponibile alla consultazione di ENAC e delle Autorità competenti per i controlli d'istituto.
2. I voli HEMS sono registrati dalla base AREU Lombardia e pertanto sono esentati da qualunque obbligo comunicativo immediato. Il concessionario della base HEMS trasmetterà, a fini statistici, il consuntivo dell'attività annuale ad AERO CLUB MILANO per l'inserimento nel Giornale di Scalo.

3.3.6 Diritti aeroportuali

1. L'uso dell'aeroporto di Milano Bresso da parte di tutti gli aeromobili, ad eccezione dei voli scuola, di Stato, emergenza e soccorso, è assoggettato al pagamento dei diritti di approdo, di partenza, di sosta o ricovero e di imbarco per i passeggeri in partenza e relative addizionali, ai sensi della Legge 5 maggio 1976, n. 324 e del DPR 15 novembre 1982, n. 1085 e successivi aggiornamenti.
2. Il pagamento dei diritti aeroportuali dovrà essere effettuato prima della partenza di ogni singolo volo al concessionario AERO CLUB MILANO, che ne curerà la riscossione rilasciando apposita ricevuta recante l'indicazione analitica degli importi dovuti.
3. Entro e non oltre il terzo giorno lavorativo del mese successivo a quello di riferimento il concessionario incaricato presenterà un riepilogo degli importi riscossi e dei relativi movimenti.
4. Eventuali inadempienze in materia di pagamento dei diritti aeroportuali saranno opportunamente segnalate ai sensi dell'art. 802 del Codice della Navigazione.
5. I proprietari e/o concessionari degli aeromobili già autorizzati all'invio dello stralcio mensile dell'attività volativa, di cui all'articolo 3.3.4, pagheranno i relativi diritti aeroportuali a seguito di

ricevimento di una nota di addebito con le modalità e le tempistiche di pagamento definite all'atto dell'autorizzazione.

3.3.7 Limitazioni dell'operatività aeroportuale

1. L'operatività dello scalo può essere limitata/inibita solo a seguito di provvedimenti dell'ENAC, la quale provvederà a fornire opportuna comunicazione, tramite NOTAM, all'utenza aeronautica.
2. In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, a seguito di provvedimenti di ENAC, nessun soggetto potrà avanzare pretese di indennizzo e/o risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

3.4 OPERAZIONI DI VOLO

3.4.1 Tipo di operazioni consentite

1. Sull'aeroporto di Milano Bresso sono consentite unicamente operazioni di volo in accordo con le regole del volo a vista (VFR - Visual Flight Rule).

3.4.2 Circuito di traffico aeroportuale

1. Il Circuito di traffico deve svolgersi sempre ad Ovest della pista e il relativo ingresso nel circuito deve avvenire nel braccio sottovento dal quadrante di Nord Ovest, se in uso la pista 36, e dal quadrante Sud Ovest se in uso la pista 18.
2. Il Circuito di traffico di AREU Lombardia e degli elicotteri di base in attività istruzionale può svolgersi ad EST della pista 18/36 nell'ambito dei limiti della Zona di traffico aeroportuale (ATZ).
3. Ogni Pilota ai comandi è tenuto ad assicurare sotto la propria ed esclusiva responsabilità la separazione in volo tra gli aeromobili.

3.4.3 Procedure antirumore

1. Nel corso delle procedure relative alle operazioni di decollo, circuitazione e atterraggio, i piloti dovranno porre in essere ogni idonea misura finalizzata all'attenuazione del rumore all'interno della Zona di Traffico Aeroportuale (ATZ) dell'aeroporto di Milano Bresso.
2. A tal fine è richiesto a tutti gli aeromobili in decollo per:
 - a) **Pista 18:** effettuare la virata a destra per immettersi nel tratto in controbasse al raggiungimento dell'altezza di 300 piedi AGL - 800 AMSL o al traverso del depuratore

Niguarda-Bresso, quale dei due punti è raggiunto prima. È comunque vietato estendere i decolli verso sud per la prossimità dell'elisuperficie dell'Ospedale Maggiore di Niguarda con possibili operazioni HEMS e del divieto di sorvolo istituito all'interno dell'area LI-R9 "Milano Città".

- b) **Pista 36:** effettuare la virata a sinistra per immettersi nel tratto in controbase al raggiungimento dell'altezza di 500 piedi AGL - 1000 AMSL.

3.4.4 Atterraggio elicotteri e utilizzo piazzola HEMS

1. Gli atterraggi ed i decolli degli elicotteri civili dovranno essere effettuati sulla pista (RWY 18/36).
2. L'Area di avvicinamento finale e decollo (Final Approach and Take-Off - FATO) e i relativi gli spazi destinati alla sosta e ricovero, situati ad est della pista 18/36, sono destinati ad uso esclusivo per operazioni di elisoccorso (HEMS), con operatività continuativa **H24**.
3. È vietato l'utilizzo contemporaneo della RWY 18/36 e della FATO/HEMS.

3.4.5 Operazioni LVP e VFR notturno

1. Non sono consentite operazioni in condizioni di bassa visibilità (LVP) e voli in VFR notturno, ad eccezione delle operazioni di aeromobili di Stato ed elisoccorso (HEMS) per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.
2. Gli equipaggi che opereranno da/per la piazzola HEMS durante l'orario notturno, dovranno attivare tutte le assistenze a terra necessarie per una sicura condotta delle fasi di avvicinamento, atterraggio e decollo.

3.4.6 Attività di paracadutismo

1. Sull'aeroporto non sono consentite operazioni di lancio paracadutisti, salvo specifiche autorizzazioni.

3.4.7 Attività VDS

1. Le operazioni con aeromobili per il volo da diporto e sportivo sono consentite esclusivamente con apparecchi VDS classificati "avanzati" ai sensi dell'art. 8 del DPR 133 del 09.07.2010, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo.
2. Per la condotta del volo, il pilota di "VDS avanzato" si atterrà alle prescrizioni del DPR 133 del 09.07.2010, con particolare riguardo all'art.9 e alle procedure in essere sull'aeroporto di Milano Bresso, pubblicate in AIP-ITALIA.

3. Sull'aeroporto di Bresso è vietata l'attività aeroscolastica dei VDS, ad eccezione dell'attività esercitativa pratica svolta in presenza di istruttore, come previsto dai corsi per il conseguimento della qualifica di "pilota VDS avanzato".

3.4.8 Operazioni a terra degli aeromobili

1. Il Pilota ai comandi o l'Istruttore in caso di Allievo a bordo è responsabile della separazione a terra con gli altri aeromobili e con gli eventuali ostacoli, nonché del parcheggio nelle aree adibite alla sosta.

3.4.9 Ulteriori informazioni sull'operatività aeroportuale

1. Ulteriori informazioni sulle procedure di circuito aeroportuale, di decollo, di atterraggio e la guida ai movimenti a terra con i relativi sistemi di controllo e segnalazione in uso sull'aeroporto di Milano Bresso sono pubblicate nelle relative pagine di AIP ITALIA:
 - a) AD2 LIMB 1;
 - b) AD2 LIMB 2 - Aerodrome Chart
 - c) AD2 LIMB 3 - Obstacle Aerodrome Chart - Type A.
2. Le procedure di volo da e verso l'aeroporto di Milano Bresso dovranno essere condotte in accordo con quanto pubblicato in AIP ITALIA:
 - a) ENR 6.3-3 Milano VFR area;
 - b) AD2 LIMB 5-1 (VAC Milano/LINATE).

4 - SECURITY E SAFETY

4.1 SECURITY

4.1.1 Premesse

1. Il quadro normativa comunitario in tema di sicurezza dell'aviazione civile (aviation security), costituito dal Regolamento (CE) n. 300/2008 dell'11 marzo 2008 e dal Regolamento (UE) n. 1998/2015 del 5 novembre 2015 e successive modifiche ed integrazioni, prevede che in tutti gli aeroporti di uno Stato Membro dell'Unione siano applicate le norme fondamentali comuni, costituite dalle misure preventive di sicurezza previste dai Regolamenti attuativi del citato Regolamento (CE) n. 300/2008.
2. Il Regolamento (UE) n. 1254/2009 individua nel dettaglio le circostanze e tipologie di traffico aereo civile che consentono agli Stati Membri di derogare, per alcuni aeroporti cosiddetti "minori", dalle norme e standard comuni e di adottare misure di sicurezza alternative che garantiscano un adeguato livello di protezione.
3. La Circolare ENAC SEC - 06 (Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate) del 15.05.2013, specifica le misure di sicurezza alternative da applicare nei succitati aeroporti minori, identificate sulla base di una valutazione locale dei rischi e giustificate da ragioni correlate alla tipologia di aeromobili impiegati, ovvero alla natura, misura o frequenza del traffico aereo svolto su tali aeroporti cui viene assegnata una categoria in base al livello di rischio assegnato.

4.1.2 Ambito di applicazione delle misure di sicurezza

1. Ai fini dell'applicazione delle misure di sicurezza aeroportuali, l'intero sedime demaniale dell'Aeroporto "Franco Boldoni Bisleri" di Milano Bresso è da considerarsi come un'area *regolamentata*, soggetta quindi ad una disciplina dedicata per l'accesso e lo stazionamento delle persone e dei veicoli, che sarà consentito solo in accordo con le disposizioni del presente Regolamento.

4.1.3 Misure di sicurezza

1. In base al livello di rischio assegnato all'aeroporto di Milano Bresso, le relative misure da implementare nel rispetto della Circolare ENAC SEC-06 sono le seguenti:

a. Scheda di Sicurezza dei soggetti/enti aeroportuali

- i. Ciascun ente, operatore e soggetto che svolge attività sull'aeroporto di Milano Bresso deve redigere una scheda che descriva, in modo conciso, gli elementi e precauzioni di sicurezza adottate e le responsabilità interne.
- ii. La scheda dovrà riportare anche i recapiti di persone che abbiano un coinvolgimento sulle attività aeroportuali in caso di eventi di security, identificando e descrivendo, altresì, le azioni e le procedure di emergenza da porre in essere in caso di incidenti di sicurezza, come ad esempio un allarme bomba, l'identificazione di accessi non autorizzati, atti di pirateria aerea reale o tentata, sabotaggio di aeromobili o delle installazioni aeroportuali, oggetti/ordigni sospetti o non identificati, etc.
- iii. La scheda dovrà altresì prevedere un programma di controllo interno al fine di verificare la corretta applicazione di quanto riportato all'interno della scheda stessa.

b. Segnaletica aeroportuale di security

- i. L'aeroporto è dotato di apposita segnaletica informativa sullo status delle aree aeroportuali e regole ivi applicate posta nelle zone di confine ed in ogni altra area laddove si ritiene necessario informare il pubblico e gli operatori su divieti, obblighi e comportamenti da rispettare in ambito di aviation security.

c. Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali

- i. In linea di principio, l'accesso ad edifici, manufatti e il passaggio attraverso varchi e porte deve essere riservato a chi ha ragioni operative e legittime.
- ii. Gli edifici e manufatti dell'aeroporto devono essere chiusi a chiave o lucchetto o con altro dispositivo di serratura negli orari di non operatività, al pari delle porte e varchi non utilizzati.
- iii. Negli orari notturni ovvero di chiusura dell'aeroporto, tale misura deve essere implementata nei confronti di tutti gli edifici e manufatti, varchi e porte che consentano accesso in airside o comunque nelle aree operative dell'aeroporto.
- iv. Un'apposita gestione delle chiavi ovvero dei dispositivi di riapertura, sblocco delle combinazioni, etc., deve essere implementata, limitando al massimo il numero dei soggetti in possesso degli strumenti e delle credenziali di apertura, e prevedendo periodica sostituzione e/o cambio delle serrature/combinazioni.

d. Procedure di challenging

- i. La creazione ed il mantenimento di un ambiente sicuro e maggiormente resistente a potenziali interferenze illecite si realizza anche attraverso la diffusione ed il

consolidamento di una cultura di security, laddove ogni singolo individuo ed ogni entità è conscia del proprio ruolo attivo che svolge non solo applicando misure fisiche di sicurezza, ma anche implementando comportamenti volti ad individuare anomalie e situazioni inconsuete e/o sospette.

- ii. Tale costante attenzione e vigilanza deve sempre essere applicata da parte di tutti coloro che operano nell'ambiente aeroportuale di Milano Bresso e deve sfociare in un primo livello di azione che gli operatori aeroportuali dovrebbero compiere nei confronti dell'anomalia. Tale azione nel campo dell'aviation security è definita *challenging*.
- iii. Esempi di *challenging* sono:
 - a) avvicinare una persona non conosciuta che circola in una zona dove non dovrebbe trovarsi (esempio un hangar di manutenzione aeromobile e chiedere di identificarsi;
 - b) individuare persone non conosciute all'interno degli spazi di propria competenza e chiedere loro di identificarsi.
- iv. L'implementazione del *challenging* assume un'importanza ed una valenza rilevante in un cosiddetto "Aeroporto Minore" come Milano Bresso, laddove non sono applicate (o lo sono in misura minore) le norme comuni base di aviation security (controllo accessi, screening delle persone e degli oggetti, controllo dei veicoli) e quindi dove in ragione di tali esenzioni viene a mancare l'azione di controllo ed individuazione che è invece applicata sugli aeroporti ordinari.
- v. Specifiche istruzioni a riguardo dovranno essere inserite nella scheda di sicurezza predisposta dagli operatori.

e. Protezione aeromobili

- i. Gli aeromobili parcheggiati presso l'aeroporto di Milano Bresso devono essere mantenuti protetti contro le interferenze illecite.
- ii. Tutti i soggetti che svolgono attività di aviazione generale o che hanno la gestione di aree di parcheggio o di ricovero aeromobili, devono assicurare che:
 - a) gli aeromobili siano chiusi a chiave e che le chiavi siano custodite in un luogo sicuro, accessibile solo alle persone autorizzate dal proprietario o esercente dell'aeromobile;
 - b) sia predisposto e tenuto aggiornato l'elenco delle persone autorizzate ad accedere agli aeromobili affidati in custodia nonché, per gli Aero Club e le Scuole di Volo, l'elenco dei soci e degli istruttori che hanno diritto ad utilizzare gli aeromobili;

- c) le scuole di volo e di paracadutismo tengano un elenco aggiornato degli allievi. Copia di tale elenco, dovrà essere consegnato al punto di controllo dell'accesso alle aree lato volo, qualora istituito;
- d) Il trasporto di persone a bordo degli aeromobili da parte degli Aero Club e delle Scuole di Volo, avvenga solo se le stesse sono personalmente conosciute dal socio o da un responsabile della scuola di volo;
- e) l'utilizzo degli aeromobili da parte dei piloti esterni sia consentito solo a persone note e, comunque, devono essere autorizzate da un responsabile dell'Aero Club o della Scuola di Volo;
- f) sia fatto obbligo di riportare in un apposito registro i dati personali dei piloti, nel rispetto delle norme sulla privacy;
- g) il suddetto registro debba essere disponibile al personale ispettivo ENAC che opera in conformità al Programma Nazionale di Controllo della Qualità;
- h) la scheda di sicurezza delle società di lavoro aereo e degli altri soggetti che sono tenuti a redigerla, comprenda le misure attuate per la protezione degli aeromobili ed i mezzi utilizzati.

f. Hangar per ricovero aeromobili

- i. In alternativa e/o in aggiunta relativamente al requisito della protezione e chiusura degli aeromobili, questi possono essere ricoverati all'interno di hangar mantenuti chiusi e protetti da accessi non autorizzati, avendo cura di adottare le medesime prescrizioni del punto precedente in ordine alla gestione delle chiavi.
- ii. Per gli aeromobili in manutenzione o altri che non possono essere chiusi a chiave (es. velivoli storici senza cappotte o porte) l'esercente deve applicare misure equivalenti (es. rimuovendo la chiave che comanda l'alimentazione elettrica al pannello di comando, parcheggiando l'aeromobile in luogo sicuro o chiuso, ecc.).

4.1.4 Accesso delle persone all'area lato volo (air-side)

- 1. L'accesso all'area lato volo è vietato a chiunque non sia:
 - a) Ispettore/Funzionario ENAC;
 - b) Forze dell'Ordine e personale dell'Agenzia delle Dogane nello svolgimento di compiti d'istituto;
 - c) Titolari di licenza di pilota o attestato, sempre accompagnato da documento d'identità;
 - d) Passeggeri accompagnati dal Pilota responsabile del volo in partenza o in arrivo;
 - e) Associati agli Aero Club e altre Associazioni Piloti presenti sullo scalo, personale e operatori dei soggetti aeroportuali, di cui al punto 2.2;

- f) Fornitori di beni e servizi che si recano in aeroporto su richiesta dei concessionari. In tal caso ogni concessionario è responsabile di accompagnare la persona che accede nelle aree aeroportuali di propria pertinenza. Il Concessionario è responsabile in solido di eventuali disservizi o danni causati dal predetto personale qualora risulti che lo stesso non sia stato adeguatamente informato, non abbia indossato i prescritti indumenti ad alta visibilità e non sia stato costantemente assistito o avuto le dovute indicazioni durante le proprie attività lavorative.
- g) Visitatori, purché accompagnati da altro soggetto tra quelli autorizzato ad avere accesso.

4.1.5 Registri di accessi delle persone all'area lato volo (air-side)

1. Ciascun operatore, organizzazione, concessionario presente in aeroporto è tenuto a redigere e mantenere aggiornati due elenchi relativi alle persone che accedono all'area lato volo dello scalo. Nello specifico:
 - a) il primo elenco deve indicare i nominativi, i recapiti e gli estremi del documento di riconoscimento dei soci piloti, allievi e operatori abituali;
 - b) il secondo elenco (cd. "giornale degli accessi") deve indicare i nominativi e gli estremi di riconoscimento di eventuali visitatori, il giorno, la data e l'ora di accesso e di uscita, nonché il nominativo del socio accompagnatore che provvede alla scorta.
2. Entrambi gli elenchi devono essere conservati per almeno cinque anni e messi a disposizione, su richiesta del personale ENAC e delle Forze di Polizia.

4.1.6 Procedure di accesso di mezzi all'area lato volo (air-side)

1. L'accesso all'area lato volo (airside) è vietato a tutti i mezzi tranne che a:
 - a) Mezzi ENAC;
 - b) Mezzi FF.OO, VV.F, Mezzi di soccorso, nello svolgimento dei compiti d'istituto;
 - c) Mezzi dei soggetti aeroportuali di cui al punto 2.2;
 - d) Mezzi di fornitori di beni e servizi che si recano, su richiesta dei concessionari, presso le aree in air-side dell'aeroporto. In tal caso ogni concessionario è responsabile di accompagnare il mezzo che accede nelle aree aeroportuali di propria pertinenza. Il Concessionario è responsabile in solido di eventuali disservizi o danni causati dal conducente di tali mezzi qualora risulti che lo stesso non sia stato adeguatamente informato e non sia stato costantemente assistito o avuto le dovute indicazioni durante le proprie attività.

4.1.7 Varchi di Accesso all'area lato volo (air-side)

1. All'interno del sedime dell'aeroporto di Milano Bresso sono presenti diversi varchi di accesso all'area lato volo (air-side) con le seguenti denominazioni:
 - a) varco 2 (cancello presso angolo nord ovest sul retro dell'Hangar 6 - accesso nord al piazzale di sosta aeromobili);
 - b) varco 3 (cancello presso angolo sud-est Hangar 6 - accesso nord al piazzale di sosta aeromobili);
 - c) varco 3p (accesso pedonale nei pressi della BIGA);
 - d) varco 4 (cancello antistante l'ingresso principale di via Gramsci e punto di raduno dei mezzi di soccorso esterni);
 - e) varco 5 (cancello di ingresso all'area sud: area ex FACE e Hangar Elite Aviation);
 - f) varco 6 (cancello su Via Clerici ingresso dei mezzi diretti alla base HEMS di AREU).
2. Ciascun operatore, organizzazione, concessionario presente in aeroporto è responsabile dell'utilizzo dei varchi di accesso in accordo con le misure di sicurezza stabilite nella rispettiva Scheda di Sicurezza di cui al punto 4.1.3.a. e di ogni altra misura prevista dal presente Regolamento.
3. Il varco 6 è riservato all'accesso esclusivo per i mezzi diretti alla base HEMS di AREU LOMBARDIA.
4. In ALLEGATO 3 "Planimetria aeroportuale" sono rappresentate graficamente le aree aeroportuali e i varchi di accesso.

4.1.8 Accesso delle persone e degli automezzi all'area lato città (land-side)

1. Le aree aperte al pubblico sono di libero accesso, durante l'orario di apertura dello scalo di cui al punto 3.3.3, ai visitatori ovvero a coloro che desiderano chiedere informazioni sulle attività di volo che si svolgono in aeroporto o devono espletare funzioni connesse con le attività d'ufficio e civili dei concessionari delle aree aeroportuali.
2. Al di fuori degli orari di apertura dello scalo e nelle giornate di chiusura dell'Aeroporto, l'accesso al sedime demaniale è riservato esclusivamente ai concessionari e operatori aeroportuali per esigenze strettamente legate all'attività aeronautica.
3. Il presente punto non è comunque applicato nei confronti dei dipendenti ENAC, degli altri Enti di Stato e delle Forze dell'Ordine.

4.1.9 Cancelli di ingresso al sedime aeroportuale

1. L'ingresso principale al sedime aeroportuale è posto in corrispondenza della rotatoria tra le vie Gramsci, G. Matteotti e XXV Aprile del Comune di Bresso, mentre l'entrata posta in Via Clerici serve da ingresso esclusivo per i mezzi diretti alla base HEMS di AREU.
2. Il cancello carraio principale resterà aperto nelle giornate di apertura dell'aeroporto in accordo con l'orario di servizio di cui al punto 3.3.3.
3. Gli operatori aeroportuali che avvanzeranno specifica richiesta motivata da esigenze legate esclusivamente all'attività aeroportuale, potranno accedere al sedime aeroportuale, in orari diversi da quelli indicati, tramite l'utilizzo di chiavi o dispositivi elettronici di accesso che saranno rilasciati agli aventi diritto, i quali si assumeranno le relative responsabilità di carattere civile, penale ed amministrativo che ne derivano.
4. Su motivata richiesta degli operatori, soggetti e concessionari presenti sullo scalo potrà essere autorizzata l'apertura del cancello carraio principale oltre l'orario di chiusura di cui al punto 3.3.3. In tal caso l'operatore, soggetto e concessionario dovrà assicurare, sotto la propria responsabilità ed esclusiva, un servizio di vigilanza degli accessi presso il varco carraio per tutta la durata del periodo di apertura straordinaria.

4.2 SAFETY

4.2.1 Circolazione dei veicoli e mezzi nell'area lato città (land-side)

1. La circolazione degli automezzi nelle aree demaniali lato città (land-side) dovrà conformarsi alle norme e disposizioni generali del Codice della Strada vigente, e in particolare gli automezzi dovranno essere parcheggiati in maniera da tale da non arrecare intralcio alla circolazione o da ostacolare l'accesso ai varchi dell'area riservata alle operazioni di volo.
2. La velocità massima consentita per tutti i veicoli e mezzi circolanti nell'area aeroportuale lato città è di 20 Km/orari.

4.2.2 Circolazione dei veicoli e mezzi nell'area lato volo (air-side)

1. L'accesso e la circolazione nell'area lato volo (air-side) e in area di movimento è consentito solo ai veicoli e ai mezzi in regola con le previsioni del Codice della Strada in materia di possesso dei documenti di circolazione/immatricolazione e mantenendo degli stessi in condizioni di massima efficienza, comunque tale da garantire la sicurezza e da contenere il rumore e l'inquinamento.

2. In ogni caso deve essere posta particolare attenzione a non parcheggiare veicoli laddove possano costituire ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso e antincendio o ad aree di scorrimento di emergenza, creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici, e comunque in qualunque luogo segnalato da divieto di sosta.
3. È fatto comunque divieto a tutti i veicoli di parcheggiare o circolare sul piazzale dedicato al parcheggio degli aeromobili, all'interno degli hangars e in area di manovra, tranne a quelli esclusivamente autorizzati a tal fine.
4. Con esclusione degli automezzi di servizio dell'ENAC e degli Enti di Stato, ciascun veicolo autorizzato a circolare nelle aree di movimento, dovrà essere assicurato per la responsabilità civile, conformemente a quanto disposto dalle vigenti norme.
5. La continua e piena efficienza delle macchine operatrici e dei mezzi speciali non muniti di targa deve essere garantita dall'ente o società che ne ha la proprietà o l'uso, secondo le norme vigenti che ne regolano l'utilizzo. Il proprietario del mezzo deve curarne la revisione, ai fini di accertarne le condizioni di sicurezza per la circolazione.
6. I conducenti dei veicoli autorizzati a circolare in area di movimento dovranno essere muniti della patente di guida valida per la categoria alla quale il veicolo appartiene ed eventualmente del certificato di abilitazione professionale, in conformità alle norme sulla disciplina della circolazione stradale.
7. I conducenti delle macchine operatrici e dei mezzi speciali, non muniti di targa, dovranno essere muniti, oltre che della patente almeno di categoria B in corso di validità, anche di uno specifico attestato rilasciato dalla società di appartenenza, certificante l'abilitazione alla condotta degli stessi.
8. In area di movimento è fatto divieto di avvicinarsi ad aeromobili con eliche o rotori in moto.
9. La velocità massima consentita per tutti i veicoli e mezzi circolanti nell'area aeroportuale lato volo (air-side) è di 10 Km/orari.

4.2.1 Operazioni in Area di manovra

1. L'accesso di persone e veicoli nell'Area di manovra è consentito ai soggetti autorizzati per le attività connesse al monitoraggio e alla manutenzione delle infrastrutture, previo accurato accertamento di assenza di traffico di aeromobili sia al suolo che in avvicinamento, mediante il monitoraggio attivo e continuo del canale radio VHF 122.005 o coordinandosi con il personale in servizio di primo soccorso e lotta antincendio sul sedime aeroportuale.

4.2.3 Utilizzo degli hangar

1. Ogni concessionario è tenuto a utilizzare gli spazi affidati in concessione in accordo con la destinazione di uso definita nel provvedimento di concessione.
2. All'interno degli hangar è fatto divieto di:
 - a) ricoverare gli aeromobili al di fuori degli spazi affidati in concessione o in maniera da arrecare intralcio alle operazioni di altri concessionari;
 - b) effettuare qualunque tipo di manutenzione, salvo esplicita autorizzazione;
 - c) fumare ed utilizzare fiamme libere;
 - d) stoccare carburante e lubrificanti al di fuori dei limiti consentiti dalla normativa vigente;
 - e) rifornire gli aeromobili.
3. L'ingresso e l'uscita dagli hangar deve avvenire a spinta o a traino, anche manuale, e con motori dell'aeromobile spenti.

4.2.4 Rifornimento carburante

1. Tutte le operazioni di rifornimento e/o di aspirazione carburante agli aeromobili devono essere eseguite nell'osservanza delle norme tecniche di riferimento e con l'impiego di attrezzature tecniche (cisterna, pompa, tubazioni, ecc.), omologate per poter essere impiegate con liquidi infiammabili della categoria utilizzata. Il Concessionario dovrà dotarsi di idonea procedura discendente tenendo conto degli aspetti di safety di seguito elencati.
2. In particolare dovrà essere osservato ed implementato quanto segue:
 - a) ogni rifornimento dovrà essere effettuato a cielo aperto e con condizioni meteorologiche, sul campo o nelle immediate vicinanze dell'area aeroportuale, tali da non mettere in pericolo le operazioni (es. temporali con scariche elettriche);
 - b) nessun rifornimento può essere effettuato senza la costante presenza e supervisione di un responsabile del rifornimento individuato nel proprietario/esercente dell'aeromobile o suo delegato;
 - c) tutto il personale addetto alle operazioni di rifornimento dovrà essere in possesso di adeguata formazione in relazione alle attività da svolgere;
 - d) presso l'impianto di rifornimento fisso è consentito l'avvicinamento solo ad aeromobili condotti al traino con motore/i spento;
 - e) il rifornimento di carburante presso l'impianto fisso di distribuzione è consentito solo a velivoli con apertura alare ed elicotteri con diametro rotore inferiore a 15 metri;
 - f) in caso di impossibilità di essere trainati il rifornimento avverrà presso l'area di sosta dove si trova l'aeromobile appositamente attrezzata;

- g) la zona di rifornimento, anche in caso di rifornimenti al di fuori dell'impianto fisso, si estende per un raggio di 15 metri a partire dall'aeromobile che viene rifornito, dagli sfiati e dalle attrezzature usate per il rifornimento;
- h) ogni rifornimento deve essere effettuato senza passeggeri a bordo e durante le operazioni non è consentito ammettere nella zona di rifornimento persone, mezzi di assistenza a terra o veicoli non direttamente coinvolti;
- i) la zona di rifornimento e ogni mezzo operante al suo interno devono essere muniti di estintori in perfetto stato di efficienza ed il personale operante deve essere addestrato all'impiego delle apparecchiature;
- j) nessun veicolo a motore può operare nella zona di rifornimento di un aeromobile a meno che non sia munito di un'adeguata schermatura allo scarico in condizioni di perfetta manutenzione ed efficienza;
- k) è consentito effettuare un solo rifornimento per volta mediante cisterne mobili, con contestuale obbligo di comunicazione al personale del presidio antincendio di tutti i rifornimenti effettuati con cisterne mobili in aree diverse dall'impianto fisso.
- l) la cisterna mobile dovrà essere posizionata vicino a un aeromobile in modo tale da non avere impedimenti ad avanzare verso una zona sicura in tutte le circostanze e dovrà essere presidiata dal personale necessario per assicurare il suo rapido allontanamento in caso di necessità;
- m) nessun mezzo o attrezzatura dovrà essere posizionato davanti a una cisterna mobile in modo tale da impedirne l'allontanamento;
- n) in nessun caso dovrà essere avviato un rifornimento se non sono state adottate tutte le misure per evitare l'inquinamento ambientale.
- o) dovrà essere messo in atto, a cura del concessionario, un sistema di comunicazione al fine di avvisare il presidio antincendio dell'aeroporto che è in corso un'attività di rifornimento nelle aree di sosta degli aeromobili.

4.2.5 Prove motori

1. Durante le prove motori devono essere adottate le necessarie misure di sicurezza per la prevenzione di eventuali incidenti (zona circostante libera da persone mezzi ed aeromobili, idonei tacchi alle ruote, freno di parcheggio inserito).
2. Le prove motori possono essere condotte dalle ore 09.00 alle ore 13.00 e dalle ore 16.30 al termine delle operazioni aeroportuali (LT).

4.2.6 NOTAM

1. Al fine di fornire tempestiva notizia all'utenza aeronautica (tramite NOTAM) circa eventuali variazioni o modifica delle informazioni relative all'aeroporto di Milano Bresso pubblicate in AIP ITALIA, i soggetti incaricati delle attività di monitoraggio delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture e chiunque altro ciascun soggetto o operatore aeroportuale è tenuto a segnalare nel più breve tempo possibile ogni circostanza od occorrenza relativa a:
 - a) installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo;
 - b) eventuale contaminazione delle infrastrutture aeroportuali dovute a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante;
 - c) eventuali limitazioni operative dovute a presenza di anomalie riscontrate durante l'attività di monitoraggio;
 - d) operazioni di manutenzione delle infrastrutture di volo.
2. Ciascun soggetto a cui è attribuita la responsabilità di fornire uno dei servizi aeroportuali, di cui al punto 2.2 del presente Regolamento, è tenuto ad inviare una richiesta di emissione di NOTAM relativa ad eventuali modifiche e/o aggiornamenti delle informazioni pubblicate concernenti il servizio da esso erogato.
3. Salvo i casi di urgenza, le richieste di NOTAM devono essere inviate nel rispetto della tempistica prevista dal Manuale AIS edito da ENAV, ossia con almeno 10 gg. di anticipo rispetto alla data di applicabilità o decorrenza.

4.2.7 Sicurezza del Lavoro

1. Tutti i soggetti che operano sullo scalo devono assicurare l'osservanza da parte dei propri dipendenti delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.
2. Tutti gli operatori devono assicurare l'osservanza del D.M. 10/3/98 in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:
 - a) Azioni da mettere in atto in caso di emergenza;
 - b) Procedure di evacuazione;
 - c) Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari;
 - d) Misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

4.2.8 Tutela ambientale

1. Ogni soggetto che opera sullo scalo di Milano Bresso è unico responsabile, in sede civile e penale, dell'attuazione delle norme vigenti in materia di tutela ambientale ed antinquinamento, impegnandosi ad ottenere tutte le eventuali autorizzazioni necessarie all'esercizio dell'attività.
2. L'Operatore sarà altresì responsabile per eventuali episodi di inquinamento derivanti dalla propria attività, dalle attività di terzi da esso coordinati, o dalla gestione degli spazi assegnati e delle relative pertinenze, rispetto ai quali si impegna ad eseguire tutti i necessari interventi di bonifica e ripristino.
3. L'ENAC, quindi, sarà ritenuto indenne da ogni pretesa o richiesta da chiunque formulate, che invece saranno ritenute a carico dell'operatore il quale dovrà anche risarcire l'ENAC e/o eventuali terzi per tutti i danni subiti. Gli spazi e le relative pertinenze dovranno essere restituiti a ENAC privi da ogni forma di inquinamento, fornendo eventuale idonea documentazione.

4.2.9 Pulizia delle aree comuni

1. In tutto il sedime aeroportuale è vietato gettare carta, oggetti vari e rifiuti.
2. Ogni concessionario è tenuto a mantenere pulite e in condizioni di decoro le aree immediatamente antistanti le aree in concessione.
3. Ogni operatore, soggetto o concessionario è tenuto a conferire i propri rifiuti presso il punto di raccolta individuato all'ingresso del sedime aeroportuale, in accordo con le modalità di raccolta differenziata e il calendario di ritiro definito per il Comune di Bresso dal gestore del servizio di raccolta rifiuti.

4.2.10 Divieti

1. Sui piazzali e sulle aree di movimento è rigorosamente vietato fumare.
2. All'interno del sedime aeroportuale e in particolare nelle aree air-side è vietato somministrare alimenti ad animali randagi.

5 - ATTIVITÀ DIVERSE DA QUELLE AERONAUTICHE

1. Fermo restando che i beni e le aree demaniali affidati ai singoli concessionari devono essere utilizzati rispettandone la destinazione d'uso definita nel provvedimento di concessione, nelle aree concesse e più in generale all'interno del sedime demaniale, potranno essere autorizzate, su motivata richiesta, attività diverse da quelle aeronautiche quali:
 - a) manifestazioni varie, diverse da quelle di tipo promozionale per le attività dei concessionari;
 - b) svolgimento di servizi fotografici e/o televisivi e/o cinematografici;
 - c) allestimento temporaneo di stand pubblicitari od espositivi;
 - d) visite guidate.
 2. In relazione agli eventi da autorizzare, dei quali il soggetto organizzatore rimane in ogni caso l'unico responsabile, potrà essere richiesta l'accensione di un'adeguata copertura assicurativa per responsabilità civile per danni a persone o cose, che possono derivare dalle attività che si intendono realizzare.
 3. L'installazione di cartelloni o insegne pubblicitarie all'interno del sedime aeroportuale, al di fuori delle aree date in concessione, è soggetta al rilascio di un provvedimento di sub concessione temporanea degli spazi interessati ai sensi del Regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali minori", Ed.1, Emendamento 3 del 25 ottobre 2021.
-

AEROPORTO DI MILANO BRESSO “FRANCO BORDONI BISLERI”



REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1

LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI
SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

1. SCOPO

1. Le presenti LINEE GUIDA forniscono al soggetto incaricato del **Servizio di Monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo**, di cui al punto 2.2.1 del Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Milano Bresso, istruzioni e raccomandazioni finalizzate ad elaborare idonee procedure volte a:
 - a. identificare eventuali pericoli inerenti la sicurezza delle operazioni degli aeromobili e mezzi in area di movimento;
 - b. mettere in atto le conseguenti azioni al fine di mitigare il rischio immediato;
 - c. consentire l'adozione degli eventuali provvedimenti limitativi dell'operatività aeroportuale ed informativi (NOTAM).
2. Tale finalità si realizza, principalmente, attraverso un programma di monitoraggi in grado di assicurare:
 - a. la verifica delle condizioni di agibilità delle infrastrutture di volo e dello stato della recinzione aeroportuale;
 - b. il monitoraggio e l'eventuale allontanamento della fauna selvatica nell'area di movimento;
 - c. il monitoraggio degli ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale;
 - d. la tempestiva segnalazione di ogni evento o circostanza che possa comportare il decadimento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali o la modifica delle informazioni sulle procedure di volo e sui servizi aeroportuali, e che necessitano di immediata diffusione attraverso l'emissione di NOTAM o di modifiche di AIP.

2. ORGANIZZAZIONE

1. Il Soggetto incaricato del servizio dovrà dotarsi di una struttura organizzativa, di personale e mezzi, adeguati alle attività di monitoraggio programmate. Tale struttura organizzativa, le risorse disponibili e le modalità con cui è garantita la responsabilità assegnata dovranno essere adeguatamente descritte in una procedura operativa.
2. Nell'ambito della struttura organizzativa è individuata una figura responsabile (Responsabile dei monitoraggi) che assicuri la conforme applicazione delle procedure di monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa dello scalo.
3. Il personale incaricato dei monitoraggi (Addetto ai monitoraggi) dovrà essere opportunamente addestrato per garantire l'efficacia delle attività di competenza.

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA
OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

4. Dovrà essere assicurata la disponibilità e l'efficienza di tutti i mezzi ed attrezzature individuati ai fini dello svolgimento delle verifiche.
5. Ogni circostanza che ponga il soggetto incaricato nella condizione di non poter assicurare il programma di verifiche dovrà essere tempestivamente comunicata ai fini dei conseguenti provvedimenti informativi (NOTAM).

3. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

1. Lo svolgimento di un sistematico programma di controlli è uno degli aspetti fondamentali per garantire la sicurezza delle operazioni airside di un aeroporto.
2. Il programma dei monitoraggi, predisposto dal soggetto incaricato, dovrà essere commisurato, in termini di periodicità e frequenza:
 - a. all'infrastruttura aeroportuale,
 - b. al tipo di operazioni che si svolgono sullo scalo,
 - c. agli aeromobili che lo utilizzano,
 - d. agli orari di apertura al traffico aereo.
3. In considerazione di tali aspetti il programma di monitoraggi dovrà comprendere attività di verifica delle condizioni delle infrastrutture presenti in area di movimento, vale a dire:
 - a. la pista;
 - b. le vie di circolazione (via di rullaggio e raccordi);
 - c. il piazzale di sosta degli aeromobili;
 - d. superfici erbose asservite all'area di movimento (strip della pista e delle vie di circolazione, clearways, ecc.),
4. Tale programmazione dovrà comprendere anche ispezioni che consentano di:
 - a. monitorare l'altezza del manto erboso nelle aree utilizzate per la movimentazione e la sosta degli aeromobili e più in generale nell'intero airside, laddove l'altezza della vegetazione possa interferire con le operazioni o con la visibilità della segnaletica, della recinzione, ecc.
 - b. monitorare le condizioni, di visibilità e illuminazione, degli ostacoli autorizzati in airside e rilevare e segnalare tempestivamente la presenza di ostacoli non autorizzati (con apposito notam) all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, nelle aree sottostanti le superfici di delimitazione ostacoli;

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

- c. verificare le condizioni di integrità recinzione aeroportuale;
 - d. verificare lo stato dei varchi d'accesso all'airside e le strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza, affinché esse siano in condizione da consentire la viabilità, non siano ostruite o presentino situazioni tali da poter ritardare l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso.
5. Il programma di monitoraggi dovrà svolgersi con periodicità giornaliera, con almeno un monitoraggio completo da effettuarsi prima dell'inizio delle operazioni di volo e verifiche successive commisurate all'entità di traffico aereo sullo scalo, al fine di verificare che tali aree siano in condizioni da garantirne un utilizzo sicuro.
6. Controlli straordinari saranno da prevedersi a seguito a seguito di segnalazioni di eventi che possono comportare il degrado delle normali condizioni operative, quali:
- a. presenza segnalata di FOD o altre contaminazioni nell'area di movimento;
 - b. qualsiasi incidente o inconveniente che possa avere lasciato detriti che costituiscano potenziale pericolo;
 - c. precipitazioni atmosferiche di forte intensità che possano determinare deterioramento delle superfici pavimentate ed erbose e/o presenza di FOD;
 - d. riporto di wildlife strike;
 - e. erezione di ostacoli non segnalati.
7. Attività di monitoraggio meno frequenti possono prendere in considerazione valutazioni specifiche e maggiormente approfondite su determinati aspetti che possono essere analizzati tenendo conto di tempi di monitoraggio più estesi, quali le valutazioni sullo stato di conservazione delle pavimentazioni, piantagioni arboree, immobili a servizio delle infrastrutture di volo, ecc.

3.1 INFRASTRUTTURE DI VOLO E RECINZIONE AEROPORTUALE

1. Per la definizione delle verifiche da effettuare ai fini del monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa si dovrà tener conto dei seguenti requisiti:

Verifiche sullo stato di efficienza infrastrutture di volo di pista, vie di rullaggio (raccordi - taxiways),	stato della pavimentazione e pulizia (FOD)	La pavimentazione non deve presentare irregolarità o caratteristiche che possano deteriorare le capacità di controllo direzionale dell'aeromobile
		La superficie deve essere tenuta sgombra da pietre, sabbia, frammenti, e ogni altro detrito che possa danneggiare l'aeromobile o i suoi motori

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA
OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

strips e clearways, e piazzale di sosta	segnaletica orizzontale e verticale (segnali e maniche a vento)	La segnaletica orizzontale e verticale, laddove presente, devono essere integra, evidente e chiara.
	bordi della pavimentazione, strip, clearway, canali di drenaggio e pozzetti di raccolta	<p>I canali di drenaggio, i pozzetti di raccolta e ogni altra struttura essenziale dell'aeroporto non deve costituire pericolo per gli aeromobili.</p> <p>L'area livellata della pista e delle taxiway deve essere a raso con le stesse e deve essere mantenuta priva di buche o rialzamenti e detriti che possono danneggiare un aeromobile o i suoi motori. I bordi della pavimentazione d'inizio/fine pista devono essere a livello e tali da non costituire pericolo.</p>
	ostacoli, colture agricole e animali selvatici	Le strips della pista e delle taxiway devono essere prive di ostacoli e non devono presentare all'interno colture agricole che possano rappresentare ostacolo o che costituiscano un ambiente favorevole allo stazionamento degli uccelli o pericolo d'incendio, o che possano ostacolare l'utilizzo degli aiuti visivi.
Recinzione cancelli e strade di accesso di emergenza	integrità della recinzione aeroportuale e cancelli	Requisito primario delle recinzioni perimetrali è quello di impedire l'accesso di persone, mezzi, animali o cose all'air side aeroportuale.
	strade di accesso in caso di emergenza	In ogni aeroporto devono essere previste strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza in condizione da consentire la viabilità, e non siano ostruite o presentino situazioni tali da poter ritardare l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso.

3.2 WILDLIFE HAZARD

1. Le attività da sviluppare da parte del soggetto incaricato finalizzate a monitorare la presenza di fauna selvatica sull'aeroporto e a contenere il rischio di impatto con gli aeromobili devono prevedere il controllo sistematico, al più possibile costante, delle presenze di volatili e altra fauna selvatica e la tempestiva segnalazione all'utenza aeroportuale circa gli eventuali pericoli derivanti.
2. Nell'eventualità in cui sia necessario un intervento di allontanamento della fauna selvatica il soggetto incaricato del servizio provvederà direttamente con adeguati sistemi di dissuasione.

3.3 OSTACOLI

1. Ai fini di monitorare le condizioni, di visibilità e illuminazione, degli ostacoli autorizzati in airside e rilevare e segnalare tempestivamente la presenza di ostacoli non autorizzati all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, nelle aree sottostanti le superfici di delimitazione ostacoli si farà riferimento alle Carte ostacoli di tipo A e B pubblicate su AIP-ITALIA e ai notam in corso di validità.

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

4. AZIONI CONSEGUENTI ALL'ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Esito controllo	Responsabile delle azioni	Azioni di competenza
Nessuna anomalia rilevata	Addetto ai monitoraggi	Se nel corso del monitoraggio non si rileva alcuna anomalia, compila il report concernente la verifica effettuata e ne comunica l'esito all'utenza aeroportuale, anche per il tramite dalle <i>Biga</i> (Bresso Radio VHF 122.005), precisando le aree verificate e l'orario di conclusione dell'attività. Consegna il report al Responsabile ai fini di raccolta dati e conservazione.
Presenza di anomalie infrastrutturali o presenza di ostacoli o wildlife hazard	Addetto ai monitoraggi	Se nel corso del monitoraggio si rilevano anomalie infrastrutturali o presenza di ostacoli ovvero di wildlife hazard, su indicazione del Responsabile dell'applicazione della procedura mette immediatamente in atto le seguenti azioni: <ol style="list-style-type: none"> 1. Informa immediatamente dell'anomalia l'utenza aeroportuale anche per tramite dalle <i>Biga</i> (Bresso Radio VHF 122.005); 2. Informa tempestivamente la competente struttura di ENAC, ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza; 3. Mantiene il coordinamento con le competenti strutture ENAC ai fini di collaborare con le operazioni di ripristino, garantendo la comunicazione all'utenza aeroportuale anche per tramite dalle <i>Biga</i> (Bresso Radio VHF 122.005); 4. Al ripristino dell'infrastruttura completato riattiva la normale programmazione di monitoraggi e verifiche.

5. NOTAM

1. Al fine di fornire tempestiva notizia all'utenza aeronautica (tramite NOTAM) circa eventuali variazioni o modifica delle informazioni relative all'aeroporto di Milano Bresso pubblicate in AIP ITALIA, i soggetti incaricati delle attività di monitoraggio delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture e chiunque altro ciascun soggetto o operatore aeroportuale è tenuto a segnalare nel più breve tempo possibile ogni circostanza od occorrenza relativa a:
 - a. installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo;
 - b. eventuale contaminazione delle infrastrutture aeroportuali dovute a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante;
 - c. eventuali limitazioni operative dovute a presenza di anomalie riscontrate durante l'attività di monitoraggio;
 - d. operazioni di manutenzione delle infrastrutture di volo.
2. Ciascun soggetto a cui è attribuita la responsabilità di fornire uno dei servizi aeroportuali, di cui al punto 2.2 del presente Regolamento, è tenuto ad inviare una richiesta di emissione di

REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 1 - LINEE GUIDA PER IL MONITORAGGIO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA
OPERATIVA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

NOTAM relativa ad eventuali modifiche e/o aggiornamenti delle informazioni pubblicate concernenti il servizio da esso erogato.

3. Salvo i casi di urgenza, le richieste di NOTAM devono essere inviate nel rispetto della tempistica prevista dal Manuale AIS edito da ENAV, ossia con almeno 10 gg. di anticipo rispetto alla data di applicabilità o decorrenza.

6. REGISTRAZIONI

1. Il soggetto incaricato del servizio dovrà corredare la procedura operativa di apposite checklist e report al fine consentire al personale incaricato delle verifiche di annotare le evidenze riscontrate e le eventuali azioni correttive intraprese nel corso dei monitoraggi.
 2. I report, vistati dal Responsabile per l'applicazione delle procedure di monitoraggio, devono essere archiviati e saranno conservati agli atti per cinque anni e resi disponibili alle competenti strutture di ENAC per le verifiche d'istituto.
-

AEROPORTO DI MILANO BRESSO “FRANCO BORDONI BISLERI”



REGOLAMENTO DI SCALO

ALLEGATO 2

LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE AERONAUTICHE

1 GENERALITÀ

1.1 SCOPO

1. Le presenti LINEE GUIDA forniscono al soggetto incaricato del Servizio o del Presidio antincendio, di cui al punto 2.2.3 del Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Milano Bresso, istruzioni e raccomandazioni finalizzate ad elaborare idonee procedure per far fronte in modo organizzato alle possibili emergenze derivanti da eventi di pericolo di natura aeronautica o a causa di un incidente aereo che possono interessare l'aeroporto di Milano Bresso.
2. Non sono oggetto di trattazione emergenze di tipo diverso da quelle di natura aeronautica, derivanti da eventi naturali, attentati alla sicurezza del trasporto aereo o comunque connesse allo svolgimento dell'attività umana.

1.2 LIVELLO DI PROTEZIONE ANTINCENDIO

1. In accordo con il Regolamento ENAC N. 9/DG 2/2/2011 "Disciplina Generale della Protezione Antincendio per gli Aeroporti di Aviazione Generale e Aviosuperfici" sull'aeroporto di Milano Bresso è stabilito un **presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio** costituito da dotazioni di mezzi, agenti estinguenti, equipaggiamenti ed attrezzature nonché da un organico minimo conformi a quanto previsto nella regolamentazione emanata dal Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco.
2. Per le sole operazioni con elicotteri presso l'Area di avvicinamento finale e decollo (Final Approach and Take-Off - FATO) e negli spazi destinati alla sosta e ricovero degli stessi, situati ad ovest della pista 36/18 e destinati ad uso esclusivo dell'elisoccorso (HEMS), il servizio antincendio è prestato dal soggetto concessionario delle relative aree e beni aeroportuali, negli orari di servizio stabiliti dal concessionario stesso.
3. Sull'aeroporto di Milano Bresso si identificano quindi due distinti ambiti d'intervento a cui corrispondono due soggetti prestatori del servizio di primo soccorso e lotta antincendio:
 - a) **AREU LOMBARDIA: esclusivamente per la piazzola HEMS**
 - b) **al concessionario del servizio di presidio di primo soccorso e lotta antincendio per la restante parte del sedime aeroportuale.**

1.3 DOTAZIONI E PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO

1. Per ogni specifico ambito di intervento, il fornitore del servizio/presidio antincendio è tenuto ad assicurare con riferimento alle presenti LINEE GUIDA le idonee dotazioni in termini di personale, mezzi, agenti estinguenti, equipaggiamenti ed attrezzature nonché della redazione di specifiche procedure operative di intervento (PIANO DI EMERGENZA

OPERATIVO) che saranno oggetto di relativo accertamento di conformità da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

1.4 AMBITO TERRITORIALE DI INTERVENTO

1. Per quanto riguarda gli incidenti, le presenti LINEE GUIDA si riferiscono in tutte le circostanze che possano occorrere all'interno del perimetro aeroportuale.
2. I fornitori dei servizi antincendio sono tenuti ad effettuare periodiche verifiche al fine di valutare le condizioni di accesso e percorribilità di tutte le aree interne all'aeroporto e di tutte quelle comprese nell'ambito territoriale esterno in cui è reputato utile e vantaggioso il primo intervento dei soccorsi aeroportuali, comunicandone gli esiti all'ENAC.

2 RESPONSABILITA', RUOLI E FUNZIONI

2.1 ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE MILANO LINATE

1. In caso di incidente aeronautico ordina, qualora necessario, che aeromobili od altri mezzi di trasporto che si trovino in aeroporto siano messi a disposizione per il soccorso.
2. Notifica l'evento agli Enti di competenza (Prefettura, SALA CRISI ENAC, ANSV, ecc.) comunicando, in relazione all'evento occorso, le informazioni disponibili sulla situazione in atto, mantenendo un costante aggiornamento delle notizie.
3. Adotta gli eventuali provvedimenti di natura aeronautica.
4. Garantisce la collaborazione con l'Autorità giudiziaria e l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV).

2.2 PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE

1. Assicura il presidio di primo intervento per il soccorso e la lotta antincendio (PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE - PPI) per tutte le operazioni di aviazione generale afferenti l'aeroporto di Bresso, ad esclusione del traffico HEMS, in accordo con le previsioni del Regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale e le avio superfici" del 02/02/2011 e del Decreto Ministeriale 23 settembre 2011 e successivi aggiornamenti.

2.3 SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS - AREU 118

1. Assicura il servizio antincendio presso l'eliperficie HEMS in accordo con le previsioni del Decreto Ministeriale 26 ottobre 2007, n. 238.

2.4 VIGILI DEL FUOCO - VVF

1. A seguito della richiesta di intervento da parte degli operatori aeroportuali e in relazione all'evento occorso, assicurano il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi in tutte le circostanze in cui le necessità di personale e mezzi per il soccorso sovrastano le potenzialità disponibili in aeroporto. assumendo la direzione tecnica dei relativi interventi.
2. In caso di intervento il Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS VVF) assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS).

2.5 SERVIZIO SANITARIO URGENZA EMERGENZA AREU:

1. A seguito della richiesta di intervento da parte degli operatori aeroportuali e in relazione all'evento occorso, assicura la gestione dei soccorsi sanitari.
2. In qualità di Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS) il personale incaricato da AREU intervenuto sul luogo dell'incidente si coordinerà con il Direttore Tecnico dei Soccorsi, fornendo le informazioni sanitarie alla Centrale Operativa del SUEM AREU.

2.6 FORZE DI POLIZIA (Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza):

1. Assicurano la sicurezza e l'ordine pubblico sul luogo dell'incidente e, in coordinamento con il Direttore Tecnico dei Soccorsi, il presidio e la vigilanza nell'area interessata dai resti del velivolo, anche al fine di garantire da ogni interferenza lo svolgimento delle indagini giudiziarie e di sicurezza aerea (ANSV).
2. Gestiscono degli effetti personali delle vittime ritrovati sul luogo dell'incidente.

2.7 POLIZIA MUNICIPALE

1. In caso di incidente assicura la gestione della viabilità al fine di favorire l'accesso e la movimentazione dei mezzi di soccorso esterni.

3 GESTIONE DELL'EMERGENZA

3.1 PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO

1. Ogni soggetto fornitore del presidio o servizio antincendio, per lo specifico ambito aeroportuale di competenza, è tenuto a redigere un PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO in cui sono descritte le procedure di intervento e le azioni da intraprendere dai diversi soggetti coinvolti, in accordo con con le responsabilità, i ruoli e le funzioni di cui al precedente punto 2 delle presenti linee guida.
2. Ai fini della redazione del PIANO DI EMERGENZA si terrà conto delle indicazioni, di seguito riportate, relative alle varie fasi operative di attivazione, conoscenza e comunicazione, gestione dei soccorsi e termine delle operazioni.
3. Il PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO sarà oggetto di approvazione in occasione dell'accertamento di conformità da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

3.2 STATI DI EMERGENZA AERONAUTICA

EMERGENZA <i>(Full Emergency)</i>	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile e i suoi occupanti. <i>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 di pericolo degeneri in Incidente. Tale condizione deve essere al più presto notificata ad ogni soggetto coinvolto in eventuali operazioni di soccorso per l'attivazione delle rispettive procedure d'intervento.</i>
INCIDENTE <i>(Accident)</i>	Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti. <i>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.</i>

3.3 GESTIONE DELL'EMERGENZA: FASI OPERATIVE TIPICHE

3.3.1 ATTIVAZIONE

1. Sancisce l'avvio delle operazioni di allerta, assistenza o soccorso a seguito dell'acquisizione della notizia di un condizione di pericolo o di un evento dannoso occorso ad un aeromobile e/o ai suoi occupanti.

2. In caso di dichiarazione di EMERGENZA o INCIDENTE le operazioni aeroportuali devono intendersi automaticamente SOSPESE con divieto di atterraggio o decollo fino al ripristino delle operazioni notificato tramite pubblicazione di NOTAM.

3.3.2 CONOSCENZA E COMUNICAZIONE

1. Elemento essenziale di questa fase è la corretta identificazione della situazione di emergenza in atto in una condizione in cui può essere a volte difficile compiere una corretta e rapida valutazione dell'evento in corso.
2. Nell'eventualità di emergenze in volo spetta all'equipaggio dell'aeromobile identificare correttamente il problema ed intraprendere tutte le misure per risolverlo, e di conseguenza allertare rapidamente e a seconda delle circostanze, il PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o il SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH), al fine di avviare prontamente il flusso di informazioni necessario ad assicurare la necessaria assistenza, anche attraverso il servizio radio (BIGA) fornito da AERO CLUB MILANO.
3. In alcune circostanze è possibile che la comunicazione circa una condizione di pericolo o incidente percorra diversi passaggi, ma è fondamentale che, in ogni caso, chiunque abbia notizia di un pericolo o di un incidente che coinvolga un aeromobile e i suoi passeggeri ne dia immediata comunicazione al PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o al SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH).
4. Qualora gli addetti del PPI o del SAH ricevano direttamente la notizia di un pericolo o di un incidente, interverranno immediatamente informando nello stesso tempo la BIGA circa l'evento accaduto.

3.3.2.1 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE

1. Ai fini delle comunicazioni radiotelefoniche è impiegabile, quale canale preferenziale per le comunicazioni d'emergenza e la gestione della stessa, la frequenza radio assegnata all'Aero Club Milano per il servizio di BIGA, sul canale:

VHF 122.005

2. È obbligatorio, per chiunque non coinvolto nelle operazioni di soccorso, adottare il silenzio radio sulla frequenza d'emergenza e riservare l'uso delle linee telefoniche alle contingenti necessità dei soccorsi.
3. Ogni soggetto interessato avrà cura che gli operatori incaricati delle comunicazioni siano istruiti sui fondamenti di radiotelegrafia aeronautica.

3.3.2.2 INFORMAZIONI BASILARI SULL'EVENTO

1. Ai fini di una corretta gestione di qualsiasi tipo di emergenza è necessario che i soggetti incaricati delle prime operazioni di soccorso acquisiscano nel minor tempo possibile le informazioni essenziali sull'evento in corso e si pongano in condizione di trasferirle correttamente, qualora vi sia necessità di intervento di soccorsi esterni:
 - a. Natura dell'evento in corso ("cosa");
 - b. Luogo in cui l'evento è già occorso o si prevede possa accadere ("dove");
 - c. Persone coinvolte ("a chi");
 - d. Tipo dell'aeromobile e suo nominativo ("a cosa").
2. Altre informazioni utili per la gestione di un'emergenza in volo:
 - a. Intenzioni e/o richieste dell'equipaggio;
 - b. Posizione dell'aeromobile;
 - c. Tempo a disposizione (orario stimato di atterraggio per gli aeromobili in arrivo);
 - d. Pista che sarà utilizzata per l'atterraggio.

3.3.3 OPERAZIONI DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

1. Nell'eventualità di un incidente occorso all'interno del sedime aeroportuale, le squadre di soccorso e gli altri soggetti che intervengono sul luogo, operano ciascuno nell'ambito delle proprie responsabilità e competenze, secondo quanto previsto dalle rispettive procedure operative.
2. Ogni soggetto che interviene in area di incidente è tenuto ad indossare dotazioni che lo rendano riconoscibile in ogni condizione di visibilità.
3. Le gestione dei soccorsi è svolta nelle fasi iniziali dal PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o del SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH).
4. Al sopraggiungere del personale del Comando Provinciale di Vigili del Fuoco, il coordinamento degli interventi tecnici e di soccorso sarà svolto dal Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS) del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco che assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS). A questi si rapporterà il personale inviato dalla Centrale Operativa AREU 118 per i soccorsi sanitari (il medico incaricato dal 118 assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari), mentre il responsabile del PPI, o del SAH, continuerà a mantenere i contatti con l'ENAC.

3.3.3.1 POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA)

1. In funzione delle necessità operative, in prossimità dell'area dell'incidente e su indicazione del DTS, sarà prontamente stabilito un Posto di Comando Avanzato (PCA), presso il quale convergeranno i responsabili per le operazioni di soccorso sanitario e per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica.
2. La funzione del PCA è essenziale al fine di:
 - a. classificazione e dimensionamento dell'incidente;
 - b. decisioni nel merito della gestione operativa degli interventi di soccorso;
 - c. indicazioni per la dislocazione dei mezzi del soccorso sanitario;
 - d. TRIAGE sanitario;
 - e. allestimento dell'area dove fornire alle vittime dell'incidente un'eventuale prima stabilizzazione prima del trasporto verso gli ospedali;
 - f. delimitazione, isolamento e piantonamento dell'area dell'incidente e dei resti del velivolo;
 - g. aggiornamenti costanti all'ENAC.

3.3.3.2 PUNTO DI RADUNO

1. Il Punto di Raduno è l'area di raduno dei mezzi e del personale di soccorso e lotta antincendio proveniente dall'esterno dell'aeroporto.
2. È di norma individuato nell'aria antistante l'ingresso principale al sedime aeroportuale, posto il corrispondenza della rotatoria tra le vie Gramsci, G. Matteotti e XXV Aprile del Comune di Bresso.

3.3.4 CONCLUSIONE DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

1. Sancisce il termine delle operazioni di assistenza e soccorso e, tipicamente, corrisponde al ripristino delle normali operazioni aeroportuali, ossia, la ripresa funzionalità dell'aeroporto, anche se a regime ridotto.

3.3.4.1 FINE DELLO STATO DI EMERGENZA

1. Il termine di un condizione di EMERGENZA, è stabilito dal responsabile del PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o del SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH), sentito il Pilota responsabile dell'aeromobile coinvolto.

2. I soggetti esterni eventualmente contattati in relazione allo Stato di Emergenza in corso dovranno, se non ancora intervenuti sul posto, dovranno essere tempestivamente informati del termine delle operazioni.

3.3.4.2 FINE DELLO STATO DI INCIDENTE

1. Nel caso di un evento dannoso occorso ad un aeromobile e/o ai suoi occupanti ai fini della conclusione delle operazioni sono previste le seguenti fasi:
 - a. **TERMINE DELLE OPERAZIONI ANTINCENDIO** strettamente legate alla lotta antincendio nella crash area. Nel caso in cui non sia stato necessario l'intervento dei VVF, il termine delle operazioni antincendio è dichiarato dal PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o del SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH). In ogni altro caso la dichiarazione di conclusione di tale fase è assicurata dal DTS dei VVF.
 - b. **TERMINE DEL SOCCORSO SANITARIO** alla conclusione delle operazioni legate al soccorso sanitario nella crash area su indicazione del DSS dell'AREU 118.







3.3.4.3 RIPRISTINO DELL'OPERATIVITÀ

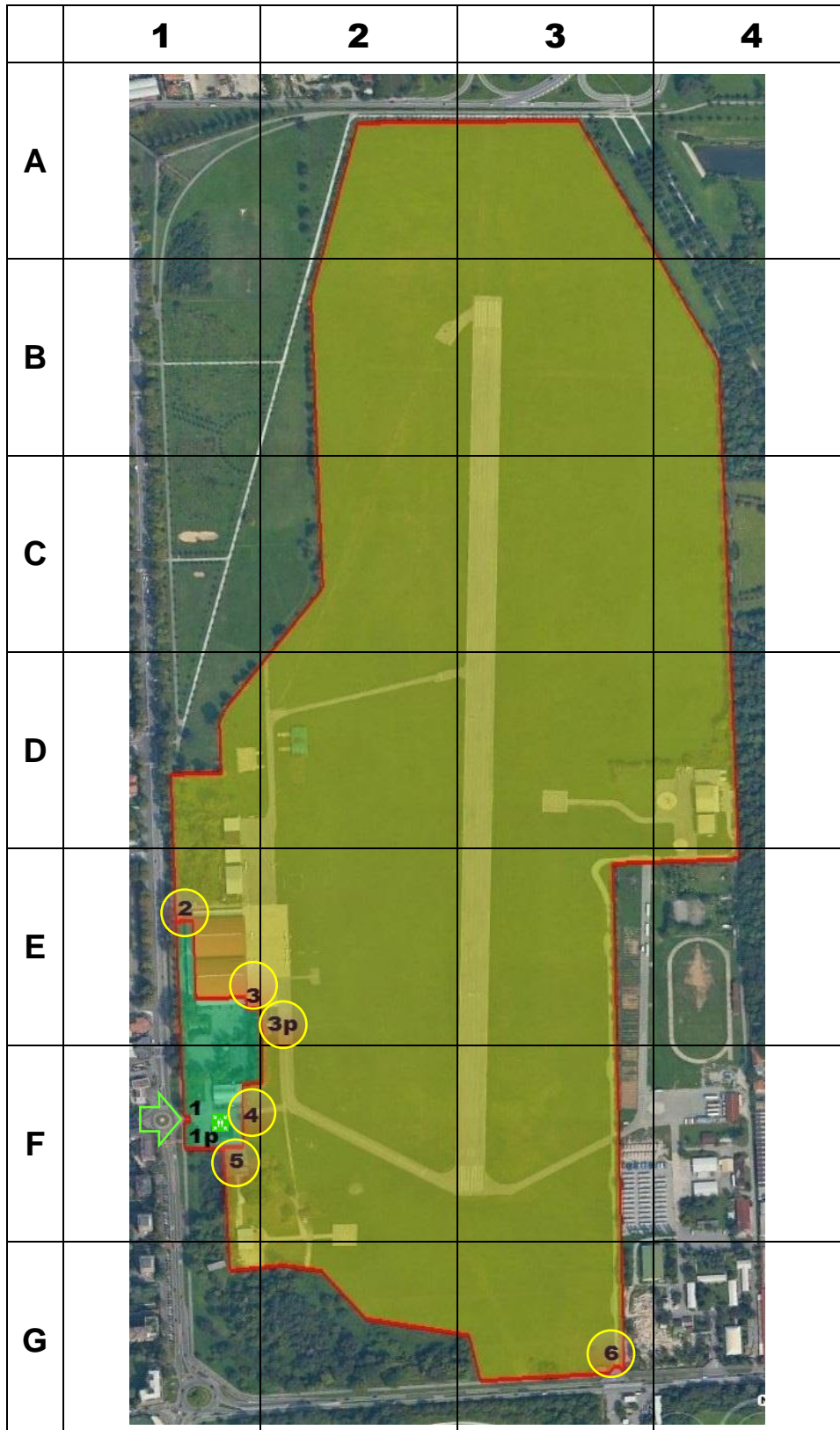
1. terminate le operazioni di soccorso antincendio e sanitario si procederà al ripristino dell'operatività aeroportuale in accordo con le procedure di verifica delle condizioni delle infrastrutture e in considerazione delle disposizioni degli organismi deputati agli accertamenti e alle indagini tecniche e giudiziarie.
2. Il ripristino delle operazioni sarà oggetto di uno specifico provvedimento dell'ENAC pubblicato tramite NOTAM.

3.4 ATTIVITÀ D'INFORMAZIONE ISTITUZIONALE E RAPPORTI CON I MASS MEDIA







1. L'attività d'informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media spettano esclusivamente all'ENAC ed all'ANSV, per quanto di rispettiva competenza.
2. In particolare, spetta all'ANSV, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e sullo svolgimento dell'inchiesta di sicurezza.

1 - SEDIME AEROPORTUALE

LEGENDA	
	Recinzione
	Area riservata alle operazioni volo (air side)
	Area uffici, alloggi ENAC, bar/ristorante, parcheggi (land-side)
	Ingresso principale
	Varchi air side
	Punto di raduno soccorsi esterni









2 - DETTAGLIO AEREA UFFICI, BAR RISTORANTE E PARCHEGGI (AREA LAND-SIDE)

LEGENDA	
 Recinzione	 Ingresso principale
 Area riservata alle operazioni volo (air side)	 Varchi air side
 Area uffici, alloggi ENAC, bar/ristorante, parcheggi (land-side)	 Punto di raduno soccorsi esterni



3 - DETTAGLIO INFRASTRUTTURE E HANGAR (AREA AIR-SIDE)

LEGENDA	
 Recinzione	 Ingresso principale
 Area riservata alle operazioni volo (air side)	 Varchi air side
 Area uffici, alloggi ENAC, bar/ristorante, parcheggi (land-side)	 Punto di raduno soccorsi esterni
HANGAR: 6, 39, 40, EX POZZI, ELITE AVIATION, AREU	

